

RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 139 n. 07/09
julho/setembro 2019

FUNDADOR

Sabino Elói Pessoa

Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt

Vice-Almirante

R. Marít. Bras.	Rio de Janeiro	v. 139	n. 07/09	p. 1-320	jul./set. 2019
-----------------	----------------	--------	----------	----------	----------------

ERRATA

Na edição do 2º trimestre de 2019, no artigo “Engenharia Naval”, na nota de rodapé à página 48, onde se lê Vice-Almirante Newton Braga de Faria, leia-se Almirante de Esquadra Newton Braga de Faria.

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral da Marinha.
— v. 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro:
Ministério da Marinha, 1851 — v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.
Irregular: 1851-80. — ISSN 0034-9860.

1. MARINHA—Periódico (Brasil). I. Brasil. Serviço de Documentação Geral da Marinha.

CDD — 359.00981 — 359.005

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra *Ilques Barbosa Junior*

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra *Marcos Silva Rodrigues*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) *José Carlos Mathias*

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Corpo Editorial

Capitão de Mar e Guerra (RM1) *Carlos Marcello Ramos e Silva* (Editor)

Capitão de Mar e Guerra (RM1) *Miguel Augusto Brum Magaldi*

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Kelly Cristiane Ibrahim*

Assessoria Técnica

Capitão de Mar e Guerra (RM1-T) *Nelson Luiz Avidos Silva*

Analista de Sistemas *Feliciano Rodrigues Ferreira*

Diagramação

Designer Gráfica *Amanda Christina do Carmo Pacheco*

Designer Gráfica *Rebeca Pinheiro Gonçalves Baroni*

Assinatura/Distribuição

Suboficial-RM1-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Marinheiro-RC *André Oliveira Vidal*

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Corveta (T) *Ericson Castro de Santana*

Impressão / Tiragem

CMI – Serviços Editoriais Eireli ME / 8.000

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215, 2524-9460

A *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (RMB)* é uma publicação oficial da MARINHA DO BRASIL desde 1851, sendo editada trimestralmente pela DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. As opiniões emitidas em artigos são de exclusiva responsabilidade dos autores, não refletindo o pensamento oficial da MARINHA. As matérias publicadas podem ser reproduzidas, com a citação da fonte.

A Revista honra o compromisso assumido no “Programa” pelo seu fundador, Sabino Elói Pessoa:

“3º – Receberá artigos que versem sobre Marinha...”

5º – ... procurará difundir tudo quanto possa contribuir para o melhoramento e progresso da nossa Marinha de Guerra e Mercante; programar ideias tendentes a dar impulso à administração da Marinha e a suas delegações, segundo o melhor ponto de vista a que seja possível atingir...”

Ao longo de sua singradura, a *RMB* busca aperfeiçoar o “Programa” ao se atribuir a “Missão” de divulgar teses, ideias e conceitos que contribuam também para o aprimoramento da consciência marítima dos brasileiros. Como tal, está presente em universidades, bibliotecas públicas e privadas do País, entre outras instituições.

Empenha-se em trazer teoria e técnica aplicadas para solver questões que retardam o desenvolvimento social e material da Nação.

Divulga ensinamentos a respeito da ética e do trabalho, esclarecendo o que nos cabe realizar na Marinha e no País, respeitando conceitos e fundamentos filosóficos.

Mostra como a conquista da honra ocorre na formação militar, analisando a lógica do mercado vis-à-vis com nossa ambiência naval.

Atende plenamente à “índole da revista e, confiando no futuro, protestamos indiferença sobre política e prometemos não nos envolver em seus tão sedutores quanto perigosos enleios”.

Na internet:

<http://www.revistamaritima.com.br>

Contato e remessa de matéria:

E-mail: rmbmateria@marinha.mil.br

Intranet: dphdm-rmbmateria

Assinatura e alteração de dados:

E-mail: rmbassinatura@marinha.mil.br

Intranet: dphdm-rmbassinatura

Os preços do número avulso e da assinatura anual são, respectivamente:

BRASIL (R\$ 19,50 e R\$ 78,00) EXTERIOR (US\$ 13 e US\$ 52)

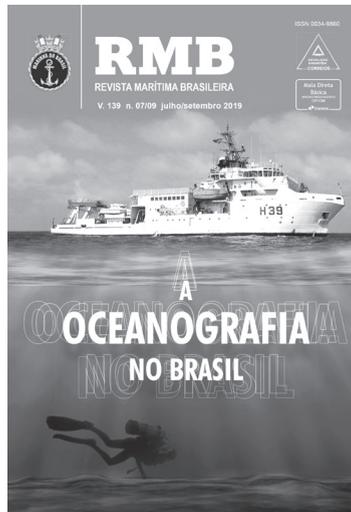
O pagamento da assinatura pode ser feito por desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 6,50, ou enviando nome, endereço, CPF, cópia do comprovante de depósito na conta corrente 13000048-0 agência 3915, do Banco Santander, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, CNPJ – 72.063.654/0011-47.

SUMÁRIO

- 7 **NOSSA CAPA**
A OCEANOGRAFIA NO BRASIL – Os primeiros passos na coordenação de suas atividades e o seu controle e fiscalização
Luiz Philippe da Costa Fernandes – Vice-Almirante (Ref^o)
Atividades oceanográficas no País. A criação da Cirm. Pesquisas no mar. Navios oceanográficos. Comissões oceanográficas para desenvolvimento e pesquisa
- ★ ★ ★
- 20 **GESTÃO DE CICLO DE VIDA/APOIO LOGÍSTICO INTEGRADO (NOS MOLDES DO INTEGRATED LOGISTICS SUPPORT) – a escolha está feita?**
Ruy Barcellos Capetti – Vice-Almirante (Ref^o)
Gestão de Material na MB. Sistema de Catalogação de Defesa. Base Industrial de Defesa. Programa de obtenção de navios
- 33 **OS RUMOS HISTÓRICOS DA CHINA E SUA GRADUAL AMBIÇÃO PELA CONQUISTA DA HEGEMONIA GLOBAL**
Reis Friede – Desembargador Federal
História da China. Partido Comunista Chinês e a revolução de Mao Tsé-Tung. Guerra civil chinesa. Estados Unidos x China, a disputa pela economia global
- 44 **A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL – Uma Visão Portuguesa**
Claudio da Costa Braga – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Uma análise da Independência. Sistema e pacto colonial. Monopólio e privilégios do Reino de Portugal. Chegada da família real. Brasil Império
- 53 **HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte II – O início na Marinha Real**
Francisco Eduardo Alves de Almeida – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Biografia de Lorde Nelson. Sua carreira e percepções de autores sobre o almirante
- 70 **OS 80 ANOS DO COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE – O Almirante Graf Spee no Rio da Prata**
Alejandro Nelson Bertocchi Moran – Professor
Deolinda Oliveira Monteiro – Jornalista (Tradução e Adaptação)
Força Naval alemã e navios de guerra. Encouraçados de bolso em combate. Trajetória do *Almirante Graf Spee* em terras uruguaias
- 99 **INDICATIVOS VISUAIS DOS NAVIOS DE GUERRA**
Eduardo Italo Pesce – Professor
Nomenclatura de navios. Sistema alfanumérico de identificação visual
- 115 **GUERRA DE MINAS – Parte I**
René Vogt – Engenheiro
O emprego de minas no ambiente naval. Meios navais em operações de minagem e de contraminagem. Proteção e defesa na Guerra Naval

- 129 **PERSPECTIVAS DA GUERRA FRIA À LUZ DA GEOPOLÍTICA E O PÓS-ORDEM**
Mauro Gonçalves Camara – Capitão de Fragata
Geopolítica e fundamentos das Relações Internacionais. Poder marítimo e terrestre na Nova Ordem Mundial. Guerra Fria
- 140 **2ºBtlOpRib – “Guardião do Portal da Amazônia”**
Celio Litwak Nascimento – Capitão de Fragata (FN)
Operações militares e emprego da Força. Segurança de Áreas e instalações
- 154 **NAVIO HIDROGRÁFICO SIRIUS – 4.500 dias de mar**
Walid Maia Pinto Silva e Seba – Capitão de Fragata
Lucas da Costa Medeiros – Capitão-Tenente
Segundo navio a atingir a marca. A construção no Japão especificamente para o serviço hidrográfico. Levantamento hidrográfico
- 160 **DESEMBARQUE NA NORMANDIA – O fator meteorológico**
Alaor Moacyr Dall’Antonia Jr. – Capitão de Fragata (RM1)
Ações militares com previsões meteorológicas. Condições climáticas e invasões territoriais
- 174 **AJUDANDO A ESPALHAR VERDADES SOBRE LIDERANÇA**
Wilson Moura – Capitão de Fragata (Refº-FN)
Conceito de liderança. Relações interpessoais. Crenças. Convívio com o coletivo
- 194 **O PAPEL PIONEIRO DE MÉDICOS DA MB NA MEDICINA AEROESPACIAL**
Caio Cesar Leite Barros – Capitão-Tenente (Md)
Histórico da Aviação Naval. O pioneirismo de José Ribas Cadaval. A contribuição do Exército Brasileiro. O primeiro *Flight Surgeon*. Surge a FAB
- 209 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 210 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 214 **CARTA DOS LEITORES**
- 223 **NECROLÓGIO**
- 231 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
Seleção de matérias publicadas na RMB há um século. O que acontecia em nossa Marinha, no País e em outras partes do mundo
- 241 **REVISTA DE REVISTAS**
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior
- 253 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**
Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

NOSSA CAPA



A OCEANOGRÁFIA NO BRASIL – Os primeiros passos na coordenação de suas atividades e o seu controle e fiscalização

LUIZ PHILIPPE DA COSTA FERNANDES*
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
Os primeiros passos na coordenação das atividades oceanográficas do país
O controle e a fiscalização das atividades oceanográficas no país
Observações finais

INTRODUÇÃO

Já oficial superior, voltei a apresentar-me à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e tive a ventura de servir com chefes de grande prestígio, que marcaram época na Diretoria e na Marinha do

Brasil (MB). Correndo o risco de omitir outras personalidades que também mereceriam registro, destaco aqui os nomes do Almirante Ernesto de Mello Baptista (diretor-geral em duas distintas ocasiões), do Capitão de Mar e Guerra Paulo Irineu Roxo Freitas (promovido a almirante

* Hidrógrafo e oceanógrafo. Comandou o Navio Hidrográfico *Argus* e o Navio Oceanográfico *Almirante Câmara*. Adido naval na Argentina. Como almirante, foi secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, diretor de Hidrografia e Navegação e comandante do 5º Distrito Naval, entre outros cargos. Na reserva, foi secretário executivo da Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos e coordenador executivo, nos cinco primeiros anos de existência, do Centro de Excelência para o Mar Brasileiro (Cembra), do qual é cofundador. Coautor do livro *Amazônia Azul – O mar que nos pertence*.

quando vice-diretor; e diretor-geral interino) – o conhecido Pirf, do Almirante Júlio de Sá Bierrenbach (diretor) e do Almirante Orlando Augusto do Amaral Affonso (vice-diretor e diretor em duas distintas ocasiões). Para o final, propositalmente, deixei o nome de Paulo de Castro Moreira da Silva, grande impulsionador da Oceanografia na Marinha e a quem se deveu a transformação do *Almirante Saldanha* em navio oceanográfico moderno – retirado o mastaréu do tempo de navio-escola – e, após, a dotação de modernos instrumentos científicos para a época, graças à colaboração da Unesco¹ (Fig. 1)².

Foi ainda uma ocasião em que, por razões diversas, ocorreram providências marcantes em relação à oceanografia, à qual tive oportunidade de agregar minha contribuição, necessariamente modesta, advinda de minhas funções no Departamento de Geofísica, que acabei por chefiar. Refiro-me aos primeiros passos na coordenação das atividades oceano-

gráficas no País e, adiante, à participação mais efetiva em ações adotadas para o controle e a fiscalização de tais atividades, mormente por estrangeiros.

Registre-se, como observação inicial, um truísmo: para a pesquisa no mar, a condição *sine qua non* é... a operação de um navio oceanográfico. E sabemos nós, da Marinha, o que envolve a operação de uma embarcação de médio e grande porte, incluindo a sua tripulação e a manutenção do navio em si, em termos de docagem e execução dos mais variados reparos em equipamentos de todo tipo. Tudo isto importa em custos e *expertise* nem sempre encontrada, deficiências mais sentidas se for considerada a situação que vigia há 60, 50 anos. Tais exigências explicam a razão pela qual só mais recentemente as instituições civis de maior importância ligadas à pesquisa do mar tiveram condições de dispor de navios oceanográficos. E explicam também por que eram mais comuns as pesquisas em áreas costeiras ou próximas delas. Leve-se

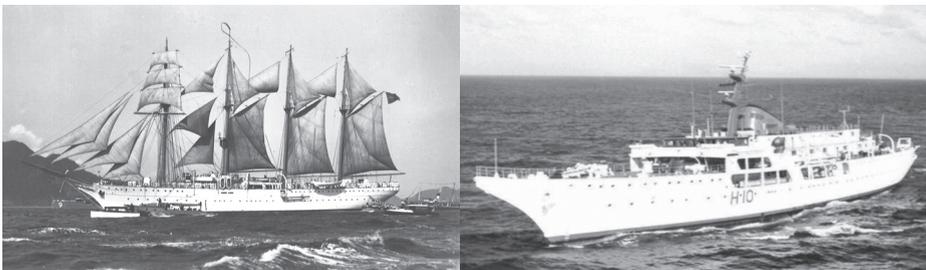


Figura 1 – O *Almirante Saldanha* como veleiro (navio-escola) e, após modernização, como navio-oceanográfico ⁽¹⁾

- 1 Como chefe da Delegação Brasileira na XI Sessão da Unesco, o Embaixador Paulo Carneiro teve marcante atuação, defendendo duas teses que resultaram vitoriosas: a) que a Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), então criada, deveria constituir-se de representantes governamentais; e b) que fossem previstas verbas para dotar de modernos equipamentos científicos dois navios oceanográficos, um para operar no Atlântico e outro no Índico. Na sequência, o brilho coube a Moreira da Silva: a ideia – que acabou aprovada – de que o Brasil apresentasse o *Saldanha* para constituir-se o navio oceanográfico a operar no Atlântico.
- 2 Com a promoção do então Capitão de Fragata Paulo Moreira a capitão de mar e guerra, o navio também foi “promovido”, passando a ser classificado como de 1ª classe, visando possibilitar a continuidade de seu comando. Creio que o fato foi inédito na Marinha e dá a medida do prestígio do seu comandante à época.

em conta, ainda, em ambiente universitário, o prestígio menor da pesquisa no mar, cuja importância apenas aflorava na época, fruto do que ocorria nos países mais desenvolvidos, quando comparado com o de áreas tradicionais de pesquisa em terra, que, por isso mesmo, em horizonte de recursos financeiros escassos nas universidades, sempre levavam vantagem “política”.

Pelo motivo exposto acima, por um bom período de tempo, a rigor, a coordenação nacional de pesquisas oceanográficas não era sentida na prática. Afinal, somente a Marinha, basicamente com o Navio Oceanográfico (NOc) *Almirante Saldanha*, desenvolvia atividades oceanográficas no País. Em 1967, o Navio Oceanográfico *Professor W. Besnard*, adquirido pela Universidade de São Paulo, foi incorporado ao seu Instituto Oceanográfico (IO-USP), que passou também a ter condições de executar pesquisa oceânica³ (o Navio de Pesquisa *Atlântico Sul* só foi incorporado à Universidade Federal do Rio Grande – Furg em 1978).

OS PRIMEIROS PASSOS NA COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES OCEANOGRÁFICAS DO PAÍS

Não se tem a veleidade de alinhar aqui um histórico detalhado de todas as ações de coordenação que ocorreram no País. Serão abordadas, principalmente, aquelas que se verificaram no âmbito da

Marinha e apenas as mais importantes que ocorreram fora de seu âmbito. Em contrapartida, vale assinalar que, nos seus primórdios, foram as adotadas pela MB as mais efetivas em tal sentido, conforme poderá ser verificado a seguir.

Foi estabelecida como marco-limite para tais passos iniciais a criação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), em 1974, e de sua Secretaria (Secirm) no âmbito da Marinha, pela importância – pode-se dizer revolucionária – de que se revestiu para a coordenação e execução das atividades científicas no mar de âmbito estratégico para o País.

É em boletim do Clube Naval (1) que vamos encontrar o que talvez seja o registro mais antigo de esforço de coordenação nacional em prol da oceanografia. De fato, em artigo assinado pelo Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar⁴ encontra-se referência à criação, em 1934, de um Instituto Oceanográfico Brasileiro (IOB), fundado sob o patrocínio do Presidente Getúlio Vargas e dos ministros da Marinha, da Agricultura e da Educação, com sede na Repartição Meteorológica⁵. O IOB era uma associação científica de pesquisas oceânicas e aéreas, integrada por instituições nacionais e estrangeiras, “bem como todos os que se interessassem pelos problemas do Mar e do Ar...”. Uma das finalidades primordiais do IOB era “estudar as condições físicas, químicas, biológicas e geológicas das águas atlânticas que banham as costas e ilhas brasileiras,

3 O IO-USP teve origem na primeira instituição civil voltada para a pesquisa do mar – o Instituto Paulista de Oceanografia, criado em 1946 e incorporado à USP em 1951.

4 Esse oficial ficou conhecido pelo seu comando do Cruzador *José Bonifácio* (1919) – o chamado “Cruzador Missionário” –, ocasião em que, no desempenho da Missão de Nacionalização da Pesca e Saneamento do Litoral estabelecida pela Marinha (2), escalou ao longo de nosso litoral, fundando as primeiras colônias de pesca no País.

5 Localizei na DHN cópia de minuta de exposição de motivos da Marinha ao então Presidente Getúlio Vargas visando à criação de uma Comissão Nacional de Oceanografia em seu âmbito. Aparentemente, a iniciativa acabou resultando na criação do IOB, mas não encontrei elementos conclusivos a respeito.

e dos rios e lagoas que nelas deságuam, e suas correlações com os fenômenos atmosféricos”. O instituto, presidido por nomes como Graça Aranha, Souza e Silva e Mello Leitão, este presidente da Academia Brasileira de Ciências, tem a seu crédito iniciativa importante: uma comissão ao Atol das Rocas, reunindo, no Navio Hidrográfico *Vital de Oliveira*, um grupo de oficiais de Marinha e cientistas. Frederico Villar, em seu escrito, cita nominalmente os próceres da valorização da oceanografia em nossa Marinha. Cabe não esquecê-los!⁶

Em 1951, é criado o Conselho Nacional de Pesquisas (atual Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq).

A coordenação nacional das pesquisas no mar foi muito influenciada por atividades oriundas de trabalhos cooperativos de organismos internacionais. Ainda estava na Escola Naval quando lá ocorreu, em 1956, a Conferência Interamericana para o Ano Geofísico Internacional (AGI), reunião preparatória para o primeiro dos Anos Internacionais promulgados pela Organização das Nações Unidas (ONU)⁷. O AGI, em si, foi realizado em 1957-1958, sob os auspícios do Conselho Internacional de Uniões Científicas. O

Brasil participou, juntamente com outros países, de atividades que incluíam a meteorologia, o geomagnetismo, a oceanografia e pesquisas biológicas e geológicas. O Navio-Escola *Almirante Saldanha*, ainda com mastaréu e conservando suas características originais, foi o principal meio flutuante brasileiro empregado no AGI, realizando 162 estações oceanográficas⁸ e reiniciando a ocupação da Ilha da Trindade, onde foi criado um Posto Oceanográfico – o Poit.

O impacto das atividades da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), criada em 1961, no contexto da Unesco também foi sensível. Cabe lembrar a execução das Operações Tridente, ao longo de três comissões distintas (1961–1963), decorrente de entendimentos realizados por ocasião da 1ª Reunião da COI. As Tridente I, II e III envolveram atividades oceanográficas coordenadas entre Brasil, Argentina e Uruguai, sob a égide de tal Comissão, e visaram ao conhecimento do mecanismo de fertilização das águas meridionais do Brasil. Pelo lado brasileiro, foi empregado o Contratorpedeiro (CT) *Baependi*, após adaptações necessárias.

A execução de atividades oceanográficas em nossas águas meridionais em um CT adaptado envolveu, por vezes, grande

6 Compreendendo o “importante fator que representa para a economia pública, para a defesa nacional e para a formação do caráter de nossa Gente a exploração de nossas águas” os “Chefes mais cultos e representativos” da Marinha induziram a Força a “proclamar a necessidade das pesquisas [sic] oceanográficas como base essencial para a orientação dos Serviços Navais... : Vital de Oliveira, Calheiros da Graça, Julio de Noronha, Batista Leão, Saldanha da Gama, Adelino Martins, Jaceguay, Santos Porto, Gomes Pereira, A. Pinto da Luz, Graça Aranha, Henrique Guilhem, Souza e Silva, Moraes Rego e Radler de Aquino”.

7 Na ocasião, convocado à tolda, encontrei-me, com surpresa, com o Capitão de Fragata Erico Bacellar da Costa Fernandes... meu pai, oficial hidrógrafo que fora designado representante da Marinha em tal Conferência.

8 Locais previstos por posições geográficas preestabelecidas no planejamento da comissão, onde o navio, utilizando garrafas especiais, recolhe amostras d’ água em diferentes profundidades e obtém informações sobre temperatura, salinidade, teor de fosfatos, nitratos etc. Atualmente, modernos equipamentos permitem que várias medições ocorram automaticamente, à medida que afundam n’ água. Em tais estações também podem ser efetuados arrastos com dragas especiais para amostragem do fundo e coleta de organismos bentônicos – que vivem em íntima ligação com o fundo – e arrastos usando redes que filtram a água do mar, coletando minúsculos organismos que compõem o chamado plâncton.

desconforto. Navio de “bico fino”⁹, era muito sujeito à ação do mar ou, em outras palavras, balançava e caturrava¹⁰ muito, o que era especialmente desagradável em estações oceanográficas em águas mais profundas, quando era obrigado a permanecer na posição durante tempo apreciável (várias horas). De fato, em uma dessas situações extremas, o *Baependi*, após barulho forte, passou a apresentar uma rachadura na chapa do convés principal, de borda a borda, o que veio a requerer cuidados e providências posteriores, adequados ao ocorrido.

Coordenadas pela COI, as operações Equalant (I e II) empregaram, da parte brasileira, além do *Baependi*, mais dois contratorpedeiros também adaptados, o *Bertioga* e o *Bracuí*, de vez que o Saldanha ainda se encontrava em modernização. As Equalant estenderam-se de 1963 a 1964, com a operação, na zona equatorial, de navios de sete países, entre o Brasil e a África, cabendo aos brasileiros a operação oceanográfica ao largo da Amazônia.

A ausência da coordenação em nível nacional levou a DHN a adotar modesta – mas efetiva – iniciativa neste sentido, antes de cada comissão do *Saldanha*: o estabelecimento dos chamados “Programas de Trabalho Conjunto” (PTC). O esforço visava dar condições, às diversas instituições oceanográficas então existentes, de realizar pesquisas oceânicas que não tinham condições de ser realizadas, por falta de navios próprios ou adequados. Participaram desses PTC, entre outras instituições: o Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IO-USP), o Laboratório de Geologia Marinha do Instituto de Geociências da Universidade

Federal do Rio de Janeiro, o Laboratório de Ciências do Mar da Universidade Federal de Pernambuco (Lacimar), o Laboratório de Ciências do Mar da Universidade Federal do Ceará (Labomar) e o Centro de Estudos Costeiros e Oceanográficos do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ceco). Tais órgãos tinham oportunidade de expor suas necessidades de pesquisa em área adrede estabelecida pela DHN, visando, principalmente, à coleta de material planctônico e/ou bentônico. Após a comissão, ainda era realizada reunião na Diretoria para repartição do material coletado sem prévia destinação estabelecida (3). E, por vezes, a disputa era acirrada.

Em 1969 tiveram início as Operações Geomar. Na primeira – a Geomar I –, o NOc *Almirante Saldanha* realizou uma comissão ao largo do Rio Amazonas, visando ao conhecimento do fundo marinho da região, com o concurso da Petrobras, do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) e de universidades interessadas em estudos geológicos.

Ainda influências externas, a saber, a Década de Exploração dos Oceanos, proposta pelos norte-americanos, e o Estudo Cooperativo da Região das Antilhas e Regiões Adjacentes estavam a indicar a necessidade de incrementar-se uma coordenação nacional das atividades oceanográficas de forma estruturada, que transcendia, de muito, a coordenação proporcionada pelos PTC. Uma marcante iniciativa é adotada, a seguir, pela DHN: a organização de Encontros de Diretores de Instituições de Pesquisa no Mar. Assim, a Diretoria promoveu um primeiro encontro do gênero em 1969, com a colaboração

9 Com a extremidade da proa afinada, decorrência, no caso, de uma boca – largura do navio – também relativamente reduzida. (Esta nota, como outras, visa favorecer o entendimento por parte de leitores extra-Marinha).

10 Balanço é o jogo do navio no sentido transversal; caturro, no longitudinal.

do então Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq)¹¹. A reunião tinha um propósito principal bem definido: o estabelecimento de um Programa Plurianual de Pesquisas do Mar (PPPM), o que chegou a ocorrer. Em paralelo, cabe realçar o clima de bom entendimento que passou a prevalecer no meio oceanográfico nacional a partir desse primeiro encontro (3).

Tal “programa”, pela vez primeira, foi apresentado à COI, em sua 6ª Sessão (1969), como representando o Programa Nacional Declarado¹² do Brasil. Na mesma sessão, o Almirante Orlando Affonso, chefe da delegação do Brasil, foi eleito para uma das vice-presidências daquele importante foro intergovernamental.

Curioso é assinalar que, entre os grupos de pesquisadores criados por ocasião do estabelecimento do PPPM, o de geólogos/geofísicos, em sequência aos trabalhos da Geomar I, demonstrou grande entrosamento desde o início dos trabalhos, do que resultou o aparecimento de um Programa de Geologia e Geofísica Marinha (PGGM), que tinha por propósito efetuar o reconhecimento da margem continental brasileira, bem como condições de desenvolver e promover a infraestrutura necessária, em termos de equipamentos e pessoal para os trabalhos em geologia e geofísica marinha. Tal programa teve continuidade e passou a integrar pessoal especializado de várias universidades¹³.

Ocorreram mais dois desses encontros de diretores, em 1971 e 1973, que possibilitaram o aperfeiçoamento gradativo do Programa Plurianual. Favorecido pelo clima de confiança criado no 1º Encontro,

foi possível, no 2º, firmar-se uma Recomendação criando uma Comissão Nacional de Oceanografia (CNOc), em âmbito do CNPq, com funções consultivas, e um Fundo Nacional de Oceanografia. No mesmo ano de 1971, o CNPq estabeleceu um Regulamento Interno para a COc, indicando, como função básica, coordenar e acompanhar a execução do Programa Plurianual e assessorar o CNPq quanto à melhor aplicação dos recursos destinados ao Programa. Também criou a estrutura da Comissão: sete membros, dos quais o diretor de Hidrografia e Navegação, pessoalmente ou por procuração, era o secretário-geral.

A CNOc teve vida efêmera, extinta que foi em 1974, quando, fruto de remodelação ocorrida no CNPq, foi substituída por um órgão assessor de menor visibilidade. Mas deixou marca de sua curta existência: elaborou o Plano Integrado Brasileiro de Oceanografia (1975), aspiração antiga da comunidade. Com nova designação (Programa Integrado de Oceanografia), constou do II Plano Brasileiro de Desenvolvimento da Ciência e Tecnologia (II PBDCT). Como o Fundo Nacional de Oceanografia proposto no 2º Encontro não chegou a ser criado, tal programa não teve uma execução efetiva.

O ano de 1970 vê nascer um Fundo Nacional para o Desenvolvimento Científico e Tecnológico, que passou a ser gerenciado pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) a partir do ano seguinte.

Em 1971, cabe realçar a indicação da DHN, por decreto, como “Instituição Nacional Designada” (IND) do Brasil

11 Atualmente Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (a sigla se manteve).

12 Um Programa Nacional Declarado constitui a “pública declaração de um país-membro da COI da totalidade ou de parte de suas atividades oceanográficas, com a intenção explícita de intercambiá-las internacionalmente”(4).

13 De fato, o PGGM existe até os dias atuais, executando atividades científicas conjuntas com a França e a Alemanha, em várias comissões internacionais.

junto à COI, passando a assumir os encargos de Banco Nacional de Dados Oceanográficos (BNDO) do País. Daí decorreram responsabilidades de coletar, processar e divulgar aos interessados todas as informações oceanográficas obtidas por instituições nacionais no decorrer dos Programas Nacionais Declarados do País, bem como a sua remessa ao World Data Center “A” (Washington). Em coordenação com o CNPq, passou a lhe caber também a atribuição de “exercer o controle dos programas nacionais de obtenção de dados oceanográficos”¹⁴.

Em 1972, foi instituído, por decreto, um Sistema Nacional de Ciência e Tecnologia, operacionalizado por meio de um Plano Básico de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, plano que passou a integrar todos os recursos de origem governamental destinados, entre outras, a atividades de planejamento, estímulo, execução e controle de pesquisas científicas (incluídas naturalmente as oceanográficas) e tecnológicas. No mesmo ano, é estabelecido também um Plano Nacional de Pesquisa sobre Recursos Pesqueiros Marinhos e Estuarinos.

Não poderia faltar uma menção ao Programa de Reconhecimento da Margem Continental Brasileira (Remac), que teve início em 1972, estendendo-se até 1978, fruto de um convênio Petrobras/Departamento Nacional de Produção Mineral/

Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais/DHN/CNPq e com a colaboração de algumas instituições estrangeiras. O Remac constituiu o maior e mais profícuo programa de pesquisas geológicas marinhas já realizado no País. Seus resultados constam de nove alentados volumes que foram publicados com apoio da Petrobras, entre outros produtos de grande valor, como um conjunto de cartas compiladas na escala 1:3.500.000 (2).

Mas faltava no País uma política nacional com respeito aos recursos do mar, incluída, naturalmente, a pesquisa oceanográfica. Em 1970, em decorrência de exposição de motivos do Conselho de Segurança Nacional, aprovada pelo Presidente da República, foi criada uma comissão interministerial, em âmbito da Marinha, visando ao estabelecimento e à posterior apresentação àquele Conselho de “Diretrizes de uma Política Brasileira para os Recursos do Mar”. A providência foi uma clara decorrência da chamada Proposta de Malta¹⁵. Em decorrência, é criada, por decreto, a Comissão Interministerial de Estudo dos Assuntos Relacionados com a Política Brasileira quanto aos Recursos do Mar, sob a presidência do subchefe de Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Armada (EMA). Tal comissão elaborou os subsídios necessários ao estabelecimento da política desejada, após o que é extinta, em 1974 (3).

14 Por Decreto de 5 de janeiro de 1994, em evolução compreensível, a IND passou à responsabilidade do MCT, cabendo-lhe “promover e coordenar a participação do País em atividades da COI relativas às Ciências Oceânicas”. A Marinha, por intermédio da DHN, passou a caber responsabilidade idêntica, em relação às “atividades da COI relacionadas com os Serviços Oceânicos e Mapeamento Oceânico, servir de Banco Nacional de Dados Oceanográficos e integrar o Sistema Mundial de Dados Oceanográficos”. Com “a participação do Ministério da Ciência e Tecnologia”, a DHN deve “coordenar, controlar e supervisionar [...] os programas nacionais de obtenção de dados oceanográficos”.

15 A Proposta de Malta, apresentada pelo embaixador Arvid Prado, daquele país, defendia dois aspectos fundamentais, revolucionários, à época: a exclusão do fundo dos mares e oceanos, além das jurisdições nacionais, da apropriação por parte de qualquer país; e a criação de um organismo internacional que regularia, supervisionaria e controlaria todas as atividades no fundo mar (incluindo a pesquisa). De fato, serviu como embrião da futura Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM).

Chega-se, nesta parte do trabalho, ao marco limite preestabelecido para a indicação dos esforços de coordenação inicial das atividades oceanográficas no País: em 12 de setembro de 1974, em sequência aos trabalhos da comissão anteriormente mencionada, é criada a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), no âmbito do Ministério da Marinha, sendo o titular da pasta, como Autoridade Marítima, o ministro coordenador¹⁶. Como é sabido, uma Secretaria da Cirm – a Secirm – é também criada, como Organização Militar (OM) na MB para o apoio às atividades da Cirm. As meritórias e estratégicas competências da Cirm abrangem a Política Nacional para os Recursos do Mar e o Programa Antártico Brasileiro (Proantar). É responsável por muitos planos e projetos de grande importância, entre eles o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM) e o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac). Coordena também o Grupo de Integração para o Gerenciamento Costeiro (GI-Gerco) e o Programa de Mentalidade Marítima (Promar). Suas atividades já foram objeto de um sem-número de trabalhos na MB e fora dela. Recorde-se apenas que, já ao ser criada, lhe foi atribuída responsabilidade pelo encaminhamento, ao Presidente da República, das diretrizes para a elaboração da Política Nacional para os Recursos do Mar, bem como a de apreciar o planejamento correspondente, estabelecendo e propondo prioridades de execução e, ainda, manter permanente acompanhamento dos resultados obtidos.

A propósito da existência da Cirm, recordo-me do sentimento de certo or-

gulho que experimentei, em determinada reunião no exterior, quando, após troca de ideias com categorizado interlocutor estrangeiro, dele recebi o seguinte desabafo, com respeito às dificuldades enfrentadas pelo seu país na coordenação das atividades no mar: “Quem dera que tivéssemos uma comissão nos moldes da Cirm!”.

Apenas como registro, que já excede o limite temporal estabelecido, indica-se que, nos tempos que se sucederam, foram adotadas várias outras providências visando a maior coordenação das pesquisas em geral e oceanográficas em particular. Certamente, o interessado em dar continuidade à presente parte do trabalho, para além do limite estabelecido, não poderá furtar-se de abordar os programas da Cirm, já mencionados, dando-lhes o devido desenvolvimento. No caso do PSRM, os programas Aquicultura e Pesca (Aquipesca); Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha (Revimar); Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Brasileira (Remplac); Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (Proarea); Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Clima (Goos/Brasil); Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar (PPG-Mar); Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Proarquipélago); Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (Protrindade) e Biotecnologia Marinha (Biomar) também merecem o devido destaque, juntamente com o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (Revizee), criado em 1994. Além das atividades li-

16 A Cirm ora é constituída de representações dos seguintes ministérios: Marinha; Casa Civil; Defesa; Relações Exteriores; Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; Minas e Energia; Educação; Desenvolvimento, Indústria e Comércio; Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Meio Ambiente; Transportes; Saúde; Esporte; e Turismo.

gadas à Cirm, caberia ainda descrever devidamente os Programas de Oceanografia I, I e III, financiados e coordenados pela Finep (1975 e anos seguintes); o Comitê para Ciências do Mar (CCM), criado em 1985, no âmbito do MCT, oito anos após a criação de tal Ministério; em 1996, o aparecimento do Conselho Nacional de Ciência e Tecnologia, para assessoria direta da Presidência da República com vistas ao estabelecimento e implantação da política nacional de ciência e tecnologia; o Programa de Núcleos de Excelência (Pronex) e os Institutos do Milênio do MCT; o documento para a criação, em 2005, da Rede de Biotecnologia de Macroalgas Marinhas (Redealgas); em 2006, o primeiro plano estratégico do MCT – o Plano de Ação em Ciência, Tecnologia e Inovação (Pacti); e, a partir de 2008, o emprego dos Laboratórios Nacionais Embarcados (2).

O CONTROLE E A FISCALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES OCEANOGRÁFICAS NO PAÍS

As nações em maior estágio de desenvolvimento científico logo se deram conta da grande importância da pesquisa do mar, em termos políticos, econômicos e militares. Começam, portanto, a projetar o seu potencial de pesquisa oceanográfica em escala planetária, com ênfase nas áreas consideradas de maior interesse. Em nosso país, em termos econômicos – mais visíveis –, tais áreas correspondiam às águas estuarinas amazônicas e à sua extensão ao longo do Amapá, às áreas oceânicas ao largo dos rios São Francisco e Doce e à costa sul. O correto entendimento de tais países era o de que o melhor conhecimento oceanográfico dessas áreas iria favorecer diretamente a pesca por seus nacionais em tais regiões marinhas, mormente a do

camarão e da merluza. A decorrência natural foi o aumento acentuado no número de navios oceanográficos estrangeiros operando em nosso litoral. O problema é que não estávamos bem estruturados para controlar e fiscalizar tais atividades.

Em 1966, levantamento efetuado em várias fontes, incluindo a própria publicação *International Marine Science*, da Unesco, permitiu conhecer o nome de vários navios estrangeiros que haviam efetuado pesquisa oceanográfica a distâncias variáveis de nosso litoral: *Undaunted*, *Evergreen*, *Eastwind*, *Rockaway*, *John Elliot Pillsbury*, *Atlantis III*, *Oregon* e *Alpha Helix* (norte-americanos); *Calypso* (francês); *Issledovatel*, *Nosnestkn*, *Mivchail Lomonosofe* e *Zvezda* (soviéticos); e *Walther Herwig* (da Alemanha Ocidental). De tais pesquisas, nosso governo tinha conhecimento oficial somente das realizadas pelo *Undaunted* e pelo *Evergreen* (3).

É fato incontestável que as pesquisas efetuadas pelo *Oregon* (norte-americano) e pelo *Toko Maru* (japonês) ao largo do Amazonas e do Amapá foram fatores influentes que possibilitaram o intenso esforço de pesca do camarão por barcos pesqueiros daqueles dois países (mas também de outros) na área, contados às centenas, com sério risco de esgotamento dos estoques, na região.

Como estava aparelhado o Brasil, à época, para controlar e fiscalizar tais navios estrangeiros? Essa responsabilidade cabia a um Conselho criado em 1941, no âmbito do Ministério da Agricultura, que se reunia periodicamente no Jardim Botânico (RJ), intitulado Conselho de Fiscalização das Expedições Artísticas e Científicas no Brasil (CFEACB). Evidentemente, tal Conselho, não obstante a boa vontade de seus integrantes, por falta de conhecimento das peculiaridades da

pesquisa do mar, nunca teve condições efetivas de desempenhar o papel que lhe cabia, com respeito às “expedições científicas” desenvolvidas no meio marinho. Recebeu algum alento em 1967, após contar com representante do Ministério da Marinha. Na época, o autor deste artigo – suplente da MB no Conselho – chegou a inspecionar, no porto de Fortaleza, como representante do Estado-Maior da Armada e do próprio CFEACB, o navio oceanográfico norte-americano *John Elliot Pillbury*, de onde foi recolhido algum material geológico coletado em ilhas oceânicas brasileiras (3).

Constatada a fragilidade da legislação existente sobre o controle e a fiscalização de atividades oceanográficas, foi assinado, em 1968, o Decreto nº 62.203, transferindo tais responsabilidades para o CNPq. Tal transferência, adotada sem audiência da Marinha, não atendeu às suas justas preocupações com os aspectos ligados à Segurança. O CNPq não tinha condições de controlar e fiscalizar atividades oceanográficas, mormente por estrangeiros, em nossas águas. Relewa indicar que a coordenação do CNPq com a Marinha cabia ao representante do Estado-Maior das Forças Armadas (Emfa) naquele Conselho, geralmente oficial pertencente a outra Força. Assim, após várias gestões e com plena anuência do próprio CNPq, é assinado um novo decreto, de nº 62.837, datado 6 de junho de 1968, cometendo as responsabilidades em questão à MB. Visando explicitar certos monopólios estatais ligados à exploração do mar (caso do petróleo e de minerais radioativos), sucedeu-se um novo diploma legal, com pequenas alterações que em nada alteraram sua substância – o Decreto nº 63.164, de 26 de agosto de 1968, que “dispõe sobre exploração e pesquisa na plataforma submarina do Brasil, nas águas

do mar territorial e nas águas interiores e dá outras providências”.

Pela importância, cabe indicar, em grandes linhas, a composição do Decreto nº 63.164: seu artigo inicial estabelecia prescrições sobre exploração e pesquisa nas áreas a que se refere, quando realizadas por órgãos públicos, por entidades privadas e por estrangeiros; o capítulo II (arts. 5º ao 9º) indicava a sistemática para obtenção da licença; e o capítulo III tratava da fiscalização. No contexto do capítulo II, o art. 8º especificou as informações obrigatórias a serem fornecidas (roteiro previsto, nomes e currículos dos pesquisadores/técnicos, discriminação do instrumental, datas de escala em portos nacionais etc.) e os compromissos a assumir, por parte dos postulantes. No último caso, incluíam-se: a reserva de “vagas a bordo do navio ou aeronave que pretende efetuar os trabalhos a fim de que elementos indicados pelo Ministério da Marinha e por outros ministérios interessados os acompanhem, parcial ou totalmente”; o “compromisso de fornecer à Diretoria de Hidrografia e Navegação do Ministério da Marinha, que passa a ser a Instituição Nacional Designada do Brasil junto à Comissão Oceanográfica Intergovernamental patrocinada pela Unesco, cópia de todas as informações obtidas por ocasião dos trabalhos realizados na plataforma submarina do País, nas águas do mar territorial ou nas águas interiores”; e o “compromisso de fornecer ao Ministério das Minas e Energia os resultados obtidos por prospecção geofísica que incluam dados sobre recursos minerais, para efeito do disposto no art. 3º do Decreto nº 55.837, de 12 de março de 1965; aos demais ministérios e órgãos serão enviadas cópias dos dados que lhes possam interessar”.

Em função do primeiro compromisso acima indicado – o relativo à reserva de

vagas para observadores –, oficiais de Marinha, mormente hidrógrafos, passaram a embarcar, sistematicamente, nos navios oceanográficos estrangeiros que executassem pesquisas em nossas águas ou plataforma. Note-se, a bem da verdade, que tal prática antecedeu à assinatura do Decreto nº 63.164. Assim, o autor deste trabalho, em 1966, por exemplo, permaneceu embarcado no R/V *Undaunted*, norte-americano, ao longo dos 20 dias de mar em que o navio efetuou pesquisas, de Recife ao Rio de Janeiro.

Editado o decreto, ele experimentou críticas em âmbito interno e externo, escuradas fundamentalmente na afirmação de que “a ciência não admite fronteiras, não cabendo estabelecer divisões artificiais do oceano introduzidas pelo homem”. A objeção, embora válida sob o aspecto exclusivamente científico, soou algo ingênua (ou de má fé...) à época. A propósito, cabe assinalar que a própria Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), que só foi aprovada em 1982, em Montego Bay, tem entre seus mais remarcáveis méritos exatamente a conciliação de limites, em nível praticamente mundial: do mar territorial e da zona contígua, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva.

Em âmbito externo, ocorreu pressão por parte da delegação norte-americana à VIII Sessão do Conselho Consultivo da COI (1968), com base na inspeção passada no *John Elliot Pillbury*, já mencionada, sem maiores consequências. Reações maiores e mais bem articuladas tiveram lugar, no mesmo ano, por ocasião de reunião do Grupo de Trabalho da COI sobre Aspectos Legais Relacionados com as Investigações Científicas dos Oceanos. Na ocasião, os integrantes de tal GT, na maioria representantes de países mais desenvolvidos, chegaram a elaborar Projeto de Resolução

que não foi aprovado pela COI, para o que contribuiu a firme posição de nosso país, capitaneada pelo Itamaraty (3).

Vinte anos depois, o Decreto nº 63.164 foi substituído por outro texto legal: o Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988. Tal decreto “dispõe sobre a realização de pesquisa e investigação científica na plataforma continental e em águas sob jurisdição brasileira, e sobre navios e aeronaves de pesquisa estrangeiros em visita aos portos ou aeroportos nacionais, em trânsito nas águas jurisdicionais brasileiras ou no espaço aéreo sobrejacente”. Seus 29 artigos, em contraposição aos 14 do Decreto nº 63.164, detalham de forma muito mais apurada as exigências a cumprir sobre a matéria e a forma de fazê-lo. A título de curiosidade, contei 35 menções explícitas às atribuições e responsabilidades do “Ministério da Marinha” (de fato, 37, incluída uma menção à “Marinha do Brasil” e outra a “Comandante de Distrito Naval”), praticamente três vezes mais do que as menções idênticas constantes do decreto anterior (63.164).

No contexto de atividades de pesquisa não autorizadas no mar, ainda cabe uma menção ao incidente com o navio soviético de rastreamento de satélites *Kegostrov* (1968), que permaneceu algum tempo no porto de Santos, após arribada suspeita, e à apreensão de dados geofísicos coletados em nossa plataforma submarina, sem autorização, pelo navio de pesquisas norte-americano *North Seal*. Tais fatos tiveram ampla repercussão pública e, sem dúvida, condicionaram, em certa medida, a ampliação de nosso mar territorial para 200 M, o que vai ocorrer por lei de 1970.

Como última observação, registra-se que a desenvoltura demonstrada pela delegação brasileira nas sessões da III Conferência das Nações Unidas para

o Direito do Mar, que deram origem à CNUDM, no contexto das negociações relativas ao estabelecimento de sua Parte XIII – “Investigação Científica Marinha” –, levaram a que tal parte fosse informalmente denominada como “parte brasileira” pelas demais delegações. Certamente, tal *expertise* teve origem na assinatura do decreto de 1968.

OBSERVAÇÕES FINAIS

Sob o ponto de vista da coordenação nacional das pesquisas oceanográficas, foram apresentadas as iniciativas mais importantes ocorridas no período de quatro décadas. De fato, por coincidência, tal é o exato intervalo de tempo entre a criação do IOB, em 1934, e a criação da Cirm, data estabelecida como limite, em 1974. É de imaginar-se o clima de expectativas frustradas vivenciado, nesse intervalo, pela comunidade oceanográfica nacional, em seu anseio de, sob uma efetiva coordenação permanente de esforços, produzir mais e melhor em prol do País. Talvez o estabelecimento, no 2º Encontro de Diretores, da Comissão Nacional de Oceanografia, em 1971, bem como do Programa Integrado de Oceanografia, criado por tal Comissão, iniciativas que acabaram tendo vida efêmera, tenham se constituído os desapontamentos maiores. Mas tais decepções resultaram em esplêndida compensação final: quem poderia supor que seria atingido, com a Cirm, um nível de coordenação tão efetivo e invejável? Não mais a estrutura até então cogitada de diretores de instituições de pesquisa do mar ligados ao CNPq/Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), mas uma comissão em nível de ministro de Estado, com representações igualitárias do MCTIC, do Ministério do Meio Ambiente e do Ministério das Minas

e Energia, entre outros ministérios, sob a coordenação da Autoridade Marítima – o Comandante da Marinha!

A posição da MB em relação à coordenação nacional de pesquisas oceanográficas foi adequada. De fato, houve permanente entendimento de que a responsabilidade por tal atividade não devia caber à Marinha. Assim, por intermédio da DHN, a MB, nos primórdios, buscou facilitar e foi a grande catalisadora dos esforços iniciais de coordenação nacional da oceanografia, haja vista a sua iniciativa de estabelecer inicialmente os modestos PTC e, mais adiante, os Encontros de Diretores de Instituições de Pesquisa no Mar, sem mencionar a criação, já em 1941, do Instituto Oceanográfico Brasileiro (IOB).

Por outro lado, em relação ao controle e fiscalização das pesquisas no mar, mormente por estrangeiros, constatada a existência de deficiências no setor, o posicionamento da Marinha foi muito claro: cabia-lhe a responsabilidade central pela matéria, que tem implicações evidentes com a Segurança Nacional. Assim, revogado o antigo diploma legal que atribuía tais tarefas a um Conselho de Fiscalização das Expedições Artísticas e Científicas no Brasil, inteiramente desprovido de condições para bem exercê-las, no que se refere às atividades oceanográficas, e corrigido o percalço que representou atribuir ao CNPq tais responsabilidades, passou, com o Decreto nº 63.164, dois anos após constatada a ocorrência de atividades de pesquisa oceanográfica por um bom número de navios estrangeiros sem conhecimento e autorização nacionais, a exercer a pleno e com proficiência aquelas importantes atribuições. Vinte anos depois, com o Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988, tal controle e fiscalização ainda é mais aprimorado, sem solução de continuidade.

BIBLIOGRAFIA

- VILLAR, Frederico. “Os estudos oceanográficos e a Marinha”. *Boletim do Clube Naval* nº 84, Rio de Janeiro, 1940, p. 7-8.
- CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO. *O Brasil e o Mar no Século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. Rio de Janeiro: Cembra. Ed. virtual. Disponível em: <<http://www.cembra.org.br>>. Diversos acessos aos Capítulos I, V, XV e XX em maio de 2019.
- COSTA FERNANDES, Luiz Philippe. *A Pesquisa do Mar em seus aspectos internacionais*. Monografia apresentada no Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM) da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 1973.
- UNESCO. Comissão Oceanográfica intergovernamental. *Manual on International Oceanographic Data Exchange*. Paris, Unesco, 1965.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Oceanografia; Pesquisa;

GESTÃO DE CICLO DE VIDA/APOIO LOGÍSTICO INTEGRADO (NOS MOLDES DO INTEGRATED LOGISTICS SUPPORT) – a escolha está feita?

RUY BARCELLOS CAPETTI*
Vice-Almirante (Ref^b)

SUMÁRIO

Introdução
Considerações
Conclusão

INTRODUÇÃO

Em 2011, no artigo sob o título "Porque Apoio Logístico Integrado – ALI (nos moldes do Integrated Logistics Support – ILS¹) ainda não foi implantado"², apresentamos considerações quanto à não-

-implantação e implementação do ALI (nos moldes do ILS) na Marinha do Brasil (MB)³. As principais razões então sugeridas foram:
– os conhecimentos existentes sobre o assunto eram insuficientes e não vinham sendo compatíveis com a principal meta, a da implantação do processo;

* Foi chefe do Departamento Industrial da Base Almirante Castro e Silva, assessor no reparo de submarinos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e comandante da Corveta *Caboclo*, do Submarino *Humaitá*, da Força de Apoio e dos Centros de Instrução Almirante Alexandrino e Almirante Átila Monteiro Aché. Foi diretor de Ensino da Marinha. Publicou o livro *Logística Pura* e vários artigos sobre logística.

1 "ALI, nos moldes do ILS" tem por propósito enfatizar que não pode haver outro tipo de ALI que não seja nos moldes do ILS, ou então não se estará tratando do mesmo processo. Quando muito o processo do ALI (nos moldes do ILS) pode ser customizado diante de peculiaridades de um país ou de uma organização.

2 "Porque o ALI ainda não foi implantado" – Disponível em: <<https://www.submarinosdobr.com.br>>. *Link* Iça o dois!, Exemplar 40.

3 A proposta final do artigo foi a de sugerir uma solução para implantar o processo do ALI (nos moldes do ILS) na MB, qual seja a transformação do então Núcleo de Apoio Logístico da Marinha numa organização bem estruturada, parte de um programa que pode englobar outros processos e com recursos suficientes para orientar, supervisionar e gerenciar a execução do processo de Apoio Logístico Integrado na MB, com a sugestão de nome de Gerência do Programa de Apoio Logístico Integrado da MB.

– a publicação básica da Marinha sobre Logística (EMA 400), no capítulo sobre ALI, era excessivamente descritiva, emitia conceitos de interpretações duvidosas e, portanto, era passível de uma revisão. Ela também não orientava quanto à implantação do processo na Marinha (Artigo 6.3); e

– não existia Sistema Logístico na MB (EMA 400: artigo 2-5, p. 2-3, id.) que tratasse tanto do preparo do Poder Naval quanto da sua aplicação. Da ênfase nas operações (aplicação) resultava haver um Sistema de Apoio Logístico com ênfase na aplicação, mas não um Sistema Logístico.

Chamamos a atenção para o fato de

que a implantação do programa do ALI (nos moldes do ILS) ainda continuava a se assentar nas mesmas exigências de quando foi implantado da primeira vez no país de origem. Pela riqueza de detalhes técnicos e pela própria característica do empreendimento,

a implantação do ALI (nos moldes do ILS) na MB deveria ser feita segundo a gerência de um projeto (até porque tratava-se de um processo complexo e teria um início e um fim perfeitamente definidos), conforme uma das metodologias conhecidas de gerência em projetos, pois esta seria a única maneira de garantir o sucesso na execução simultânea e integrada de todas as tarefas necessárias para implementá-lo.

Na ocasião lembramos, igualmente, que um aspecto cultural deveria ser melhor esclarecido: era o de interpretar que

Intendência e Logística fossem a mesma coisa. A abrangência da Logística é imensurável, enquanto que dentro dela a Intendência executa algumas atividades, umas administrativas (gestão financeira, catalogação), outras logísticas (previsão de sobressalentes), algumas gerenciais, outras técnicas, mas não todas. É evidente que as atividades de Intendência executadas contribuem para o sucesso logístico, deixando claro que a Logística está para a Administração como o sangue para o corpo humano. Um elemento da Logística que muito se presta para apoio da Intendência é o dos Suprimentos; outro, o dos Trans-

portes. Mas a gestão do Ciclo de Vida (GCV), por exemplo, não é da sua competência. Tudo isso acarretava que, ao longo do tempo, parecia não existir na MB, pelo menos do conhecimento público, ordem para implantar o ALI (nos moldes do ILS)⁴.

Em 2005 foi criado um Grupo de Trabalho para propor procedimentos para a aplicação do processo do ALI na obtenção de novos equipamentos e sistemas na MB

Em 14 de julho de 2005, pela Portaria 102 do diretor-geral do Material da Marinha (DGMM), foi criado um Grupo de Trabalho para “propor o estabelecimento de procedimentos para a efetiva aplicação do processo do Apoio Logístico Integrado na obtenção de novos equipamentos e sistemas na MB.”

Em 2007 o novo comandante da Marinha emitiu a orientação específica (M-15) determinando ao "Setor do Material que, com o concurso do setor operativo e da Secretaria-Geral da Marinha (SGM),

4 Havia ordem para “estabelecer procedimentos para a efetiva aplicação do processo do Apoio Logístico Integrado na obtenção de novos equipamentos e sistemas na MB” (Orcom-2005), mas não para implantar o Programa apropriado.

conduzisse um estudo conclusivo quanto à executabilidade de desenvolvimento de um sistema de informações para apoio à Função Logística Manutenção, cuja tecnologia permitisse a adequada integração com os demais sistemas corporativos da MB, em especial o Sistema de Informações Gerenciais do Abastecimento (Sinfra)” (ORCOM 2007), o que deu origem à Ação Decorrente nº 35 da Oriset 2007 da DGMM. O documento que mais se aproximou da execução desse propósito foi a Portaria da Diretoria-Geral do Material (Portaria 51/2007), cuja ementa foi a seguinte:

“Cria o Núcleo de Apoio Logístico para propor normas e outros procedimentos, a fim de capacitar a efetiva aplicação do processo de ALI na obtenção de novos equipamentos e sistemas da Marinha”.

E no texto da qual foi inserida a determinação seguinte (o que a desviava do propósito acima indicado):

“Parágrafo 2: Desenvolver um sistema de informações à função logística Manutenção, que contemple entre outras funcionalidades a análise de apoio logístico, de acordo com o preconizado pelo processo do ALI (Registro de Análise de Apoio Logístico) cuja tecnologia permita sua adequada integração aos demais sistemas corporativos da Marinha de guerra, em

especial ao Sistema de Informações Gerenciais de Abastecimento com o concurso da SGM.”

Consideramos esse documento (Portaria 51/2007) útil para a fase de estudos e compreensão do que deve ser o ALI (nos moldes do ILS) na MB, mas nunca como um documento de implantação do processo do ALI (nos moldes do ILS) na força naval, até porque não tem características de um documento de iniciação de um projeto⁵.

O artigo “*Quem pareus matiu que o embale*”, mencionado na nota de rodapé 5, aprofunda a discussão sobre as razões do entendimento de não ter havido Iniciação do Projeto para implantação do ALI (nos moldes do ILS) na MB, e não cabe aqui repeti-las.

Naquelas considerações e sugestões sobre a implantação do ALI (nos moldes do ILS) na Marinha, levantamos a ideia de que deveria ser indicada uma referência⁶ para guiar a instalação do processo na MB, chamando a atenção para que, qualquer que fosse a abordagem da Logística – naval, da força terrestre ou da força aérea –, ela deveria estar em consonância com a orientação do Ministério da Defesa.

Na época, porém, não nos demos conta de que, em princípio, já havia indícios de qual seria a linha escolhida pelas Forças Singulares e, depois, por um órgão setorial, se e quando viesse a ser criado e tratasse do assunto⁷ – tudo indicava que seria a mesma do Sistema de Catalogação Militar

5 CAPETTI. Ruy B. “*Quem pareus matiu que o embale*”. Disponível em: <https://submarinosdobr.com.br/Artigos/Artigo38_2.html>. Acesso em abril/2019.

6 Sugestão de Instrução sobre ALI na forma de uma possível Materialmarinst. Disponível em: <<https://www.submarinosdobr.com.br/filepdfs/inst19-01sugestaoVER5.pdf>>. Acesso em abril/2019.

7 Contudo, isso não impediria que, não existindo referências no escalão setorial, o escalão subsetorial (MB) adotasse medidas para aprimoramento de suas atividades de preparo e aplicação do Poder Naval, que até pudessem servir de referência ao escalão superior. O problema era que a indicação setorial já existia, embora subjacente a outra atividade: a Catalogação.

(Sismicat), criado em 1982 pelo Estado-Maior das Forças Armadas (Emfa).

De fato, em 1989, servindo na seção Logística recém-criada no Comando da Força de Submarinos (criada por iniciativa do Vice-Almirante Fernando de Carvalho Chagas, com a seguinte anedota quando da apresentação da reivindicação, por parte da autoridade decisora: “Se são só dois submarinos, para que Logística?”), da qual fomos o primeiro titular, tivemos contato com o problema de catalogação do material de mergulho na seguinte passagem: O Comandante Serra (Carlos Eduardo do Amaral Serra), mergulhador de escol, se debatia com os problemas de obter sobressalentes para os equipamentos de mergulho e, entre outros, usava com frequência o catálogo da US Divers para os equipamentos de uso mais militarizados e, para os demais, como os Aqualung (Scuba)⁸, se valia de várias fontes comerciais, principalmente catálogos da Marvel (comerciais), que nem sempre listavam todas as suas partes componentes. Criamos então a Lista de Itens de Material de Mergulho (Limmer) e, com a colaboração do então Capitão-Tenente (IM) Amaral, providenciando para que todos os itens fossem “nebados”⁹, ela foi devidamente transformada no Catálogo de Material de Mergulho da Marinha.

Ora, o Número de Estoque Brasileiro (NEB) tinha estrutura semelhante ao Número de Estoque da Organização do Tratado do Atlântico Norte – Otan (*Nato Stock Number – NSN*). Então, o alinhamento com o Sistema de Catalogação da Otan (*Nato Codification System NCS*) tornou-se mandatário, praticamente, a partir das atividades de catalogação.

Nas décadas de 50 a 70 do século passado, as Forças Armadas Brasileiras lidaram com o Sistema de Catalogação Americano (*Federal Codification System – FCS*) por ocasião da compra de equipamentos e sobressalentes daquele país, o que foi, gradativamente, sendo minimizado na medida em que ligações com fontes de fornecimento europeias se intensificaram.

Assim, as Forças Armadas nacionais, aí incluída a MB, dificilmente se livrarão de continuar a seguir a linha europeia, em especial da Otan, nos próximos eventos de aprimoramento da gestão do material, até porque, como foi mencionado, as obtenções de ativos militares de lá para cá, na sua quase totalidade, foram de países da Europa – na MB, vários acordos bilaterais de catalogação com países da Otan (Alemanha, Reino Unido, França, Espanha, além dos Estados Unidos da América – EUA); obtenção de sistemas de defesa da Inglaterra (fragatas), Alemanha (submarinos) e França (submarinos e helicópteros), entre outros.

Tendo em vista o exposto, o ALI brasileiro e o gerenciamento do ciclo de vida dos produtos militares tenderão a seguir essa linha de sistemas. Ações recentes do Ministério da Defesa¹⁰, no campo da Logística, corroboram esse ponto de vista, como veremos a seguir.

Mesmo se consolidado esse ponto de vista, não devemos esquecer da influência norte-americana na formação dos sistemas europeus, seja por força da Otan, seja por força da própria cultura dos EUA. O sistema de catalogação dos EUA deu origem ao sistema de catalogação da NATO, que o adotou, tendo em vista o interesse

8 Aqualung é marca comercial. O equipamento é o *Self Contained Underwater Breathing Apparatus* (Scuba).

9 Em 1986 o Emfa criou o Número de Estoque Brasileiro (NEB), com estrutura semelhante ao Número de Estoque da Otan (*Nato Stock Number – NSN*), e o Índice de Procedência de Catalogação (IPC) – BR. Surgiu então a gíria “nebar” os itens de material.

10 Conforme apresentado na Laad 2017.

dos países participantes. Foram, então, promovidas as devidas adaptações, sendo proporcionadas condições para que os países fora do tratado pudessem usufruir daquela ferramenta.

CONSIDERAÇÕES

Já externamos, em outras ocasiões¹¹, a nossa opinião de que a Marinha carece de um Sistema Logístico (com abordagem estratégica, referida à obtenção de ativos navais de defesa, ou produtos de defesa, ou sistemas de armas, ou meios navais, aeronavais e fuzileiros navais, o nome que se houver por bem lhe atribuir, e abordagem operacional, com a abordagem logística das funções logísticas que contribuem para o gerenciamento do material na Força), sem confundir-se com o que conhecíamos como Sistema de Apoio Logístico, atuante principalmente (mas não exclusivamente) nas fases de operação e apoio dos meios citados.

Aventamos, então, uma possível solução, qual seja a de atribuir à Secretaria Geral de Marinha (SGM) o papel de Estado-Maior Logístico do Comando da Força, enquanto ao Estado-Maior da Armada (EMA) caberia ser o seu Estado-Maior para as operações navais. É um assunto que pensamos possa ser estudado e debatido. Por ora é apenas uma nossa opinião, mas evitaria, talvez, alguns problemas de ordem gerencial e de ordem técnica referentes à gestão do material.

De fato, existem alguns indícios nessa direção, como a confusão às vezes estabelecida entre atribuições de Intendência e atribuições de Logística. A canção da Intendência da MB diz, com pleno orgulho, “Intendência da Marinha na

Logística, é rainha...”, mas falta, salvo melhor juízo, o rei. Seria este, por acaso, o Sistema Logístico que imaginamos? Por que não atribuir à SGM a gestão desse sistema? Dada a competência dos nossos intendentes, certamente seriam alcançados excelentes resultados na área da organização operacional logística da Força Naval, que já trata com proficiência das funções logísticas Suprimento, Acondicionamento, Armazenamento e Transporte, entre outras, ainda que sob a supervisão e orientação do EMA.

Essas considerações vêm ganhando consistência, na nossa percepção, à medida que surgem indícios que as justifiquem, indícios estes provenientes de medidas do próprio órgão setorial, o Ministério da Defesa (criado em 1999), como a seguir exposto:

1. A catalogação, em suas atividades gerenciais e técnicas, sempre esteve a cargo dos oficiais intendentes dos três ramos de serviço, desde sua implantação pelo extinto Emfa. Foram criados o Sistema Militar de Catalogação (Sismicat) em 1982 e, em 1998, o Centro de Catalogação das Forças Armadas (Cecafa).

2. Em 2008 foi publicada a Estratégia Nacional de Defesa (END), da qual resultou a orientação e supervisão integrada do planejamento e da organização militar com vistas ao preparo e à aplicação da expressão militar do Poder. A estratégia definida não descurou da importância da Base Industrial de Defesa (BID), sem a qual o esforço de desenvolvimento na dimensão do Poder Militar certamente estaria incompleto.

3. Recentemente foram divulgadas medidas do Ministério da Defesa, com vistas à Gestão da Logística, como apresentado na Laad 2017, em simpósio na Escola Su-

11 CAPETTI, Ruy B. “Importância do Processo de Obtenção de Sistemas navais de Defesa na MB”. *RMB*, 2º trim./2007, pp. 107 a 134.

perior de Guerra – ESG (setembro/2018) e no *site* do Caslode, e como constatado pela legislação pertinente e nos aprimoramentos organizacionais dos ramos de serviço.

4. Em 2010 foi criada, no Ministério da Defesa, a Secretaria de Produtos de Defesa (Seprod), resultando num realinhamento interno organizacional, com a consequente:

4.1. Extinção da Selom (e transferência da Cecaфа para o Departamento de Catalogação (Decat) da Secretaria de Produtos de Defesa (Seprod).

5. Em 2010, foi criado o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA)¹² como órgão de assessoramento do Ministério da Defesa, sendo a ele subordinada a Chefia de Logística (Chelog);

6. Em 2012, pela publicação da Lei nº 12.598, novo marco da Base Industrial de Defesa, foram atribuídas novas responsabilidades ao Cecaфа **no que se refere ao fomento da Indústria Nacional** e, em 2016, entrou em produção o novo Sistema de Catalogação Brasileiro (Siscat-BR) (o grifo é nosso).

7. Em 2017, as atividades de Catalogação foram transferidas para a Chelog, e ocorreu mudança no nome da organização que só tratava da Catalogação (Cecaфа) para Centro de Apoio aos Sistemas Logísticos de Defesa (Caslode)¹³, cujas atribuições legais, além daquelas referentes à catalogação, ainda não pudemos identificar (o Ministério da Defesa deveria

tê-las publicadas em 60 dias, conforme a mesma lei). Porém, pelo site do Caslode, obtivemos as seguintes informações, ratificadas por uma apresentação em 2018¹⁴:

“Missão: Prover ao Ministério da Defesa e aos Comandos de Força conhecimento técnico, logístico e econômico-comercial sobre a Base Industrial de Defesa, a fim de contribuir para a Mobilização, Interoperabilidade e Gestão do Ciclo de Vida de Sistemas e Produtos de Defesa”.

Com as macrotarefas de:

- supervisionar e dirigir o sistema de Catalogação de Defesa;
- verificar a conformidade legal da Base Industrial de Defesa;
- coordenar o desenvolvimento da doutrina sobre a Gestão¹⁵ do Ciclo de Vida dos sistemas e produtos de Defesa; e
- Servir como “plataforma para a gestão de conhecimentos sobre a BID”.

Esclarece a matéria do *site* que “o Decreto nº 9.259 de 29/12/2017, que altera o Decreto nº 8.978, de 1º de fevereiro de 2017, que aprova a Estrutura Regimental do Ministério da Defesa ..., muda o nome para Caslode (logo, em dezembro de 2017, embora 2018, pela vigência) em decorrência da assinatura do acordo de adesão ao AC/327, para participação do Brasil no Comitê de Gestão do Ciclo de Vida”.

12 O EMCFA foi criado pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, e tem na Portaria nº 1.429 as suas diretrizes de funcionamento.

13 Pelo Decreto 9.259, de 29 de dezembro de 2017, cuja ementa é “Altera o Decreto nº 8.978, de 1º de fevereiro de 2017, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Defesa, remaneja cargos em comissão e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo – FCPE, e transforma funções de confiança”, vem inserida a mudança do nome do Cecaфа (4.5), destoando da Ementa, infelizmente uma prática comum na atividade legislativa brasileira conhecida como “jabotis”. Foram mantidas as funções do extinto Cecaфа para o Caslode.

14 *Slide 23/27*. Apresentação do próprio Caslode, disponível em: <https://caslode.defesa.gov.br/site/index.../188_94a2a4fb4990d5db7352e48df303f848>. Acesso em abril/2019.

15 Chamamos a atenção para a diferença entre gestão e gerenciamento no entendimento deste texto: a primeira com sentido estratégico, de orientação e supervisão; a segunda ligada à execução.

8. Em 2018 foi realizado, na ESG, o Seminário Internacional de Logística de Defesa/2018, sob os auspícios do Ministério da Defesa/Caslode, quando foram proferidas palestras sobre temas logísticos de interesse, principalmente referentes a Gestão do Ciclo de Vida.

9. Também em 2018, estabeleceu-se no Ministério da Defesa (MD) a seguinte estrutura para supervisão, coordenação e execução (quando for o caso) do gerenciamento do material militar das Forças Armadas (Figura 1):

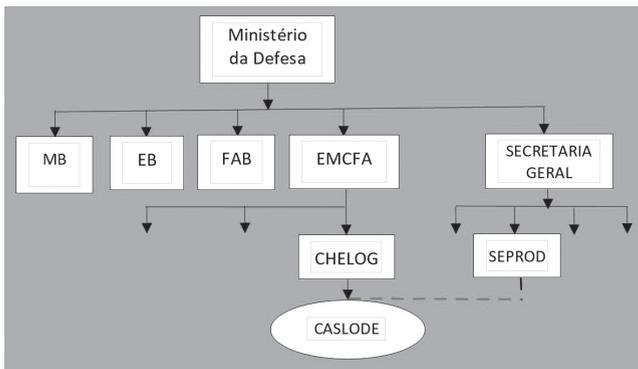


Figura 1 – Estrutura do MD

Delimitação da preferência do Ministério da Defesa

Vem se evidenciando, desse modo, a preferência do Ministério da Defesa sobre a metodologia a adotar para Gestão do Ciclo de Vida (GCV) nas Forças Armadas nacionais (via Caslode/CheLog/EMCFA/Ministro Da Defesa) ao assinar acordo com o Comitê/327 para gestão do Ciclo de Vida, da Otan. Iria ela ser adotada por consenso, ou pela simples imposição derivada da adoção do sistema Otan de Catalogação?

Tal evidência externou-se, para quem não frequentou a Laad e não compareceu ao seminário na ESG, pela apresentação do Vice-Almirante Edésio na apresentação de PowerPoint sobre “Gestão do Ciclo de Vida. Por que adotá-la?”, publicada no site do Caslode. Foi então esclarecido que o referencial teórico adotado¹⁶ será:

- ISO/IEC 15288/2015: *Systems Engineering – System Life Cycle Process*;
- *Nato Programme Life Cycle Process* (AAP-20); e
- *Nato System Life Cycle Process* (AAP-48).

Ainda na mesma apresentação, na ESG, há o slide (15/31) com a declaração de que a GCV:

Visa assegurar que os Requisitos Tecnológicos, Logísticos, Industriais e Operativos, condicionantes sobre a decisão de obtenção de um dado Sistema de Interesse de Defesa, serão atendidos ao longo de todo o Ciclo de Vida, tendo como princípio o Domínio dos Custos.

Sentimos falta do esclarecimento do que se trata “Domínio dos Custos”¹⁷. Se tal expressão se referir aos custos como referencial nas obtenções de ativos de defesa, teríamos que discordar, pois o que a GCV tem por propósito é o desempenho com vistas ao combatente, embora procurando sempre a otimização dos custos envolvidos. Inverter essa visão já foi fruto de discussão no próprio Departamento de Defesa dos Estados Unidos (DoD USA),

16 Do referencial teórico acima elencado, a norma ISO/IEC 15288/2015 ainda não tem correspondente na Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e as anteriores foram canceladas sem substitutas. Obtê-la será normalmente por compra, hoje (abril/2019) num valor de 198 francos suíços (mais ou menos R\$ 700,00).

17 Segundo a Engenharia de Sistemas cada ciclo de vida pode ser visto sob vários aspectos, entre eles os aspectos do negócio (*business case*), os aspectos orçamentários (*funding*) e os aspectos técnicos (*product*).

por ocasião de seus aprimoramentos do processo de obtenção e gestão do apoio aos produtos de defesa.

Citamos, finalmente, o que pode vir a se constituir em mais um indício desse encaminhamento. É que na mídia televisiva do dia 7 de maio do corrente ano apareceu a notícia da disposição do governo dos EUA conceder ao Brasil a condição de aliado “fora da Otan”, o que proporcionaria às nossas Forças Armadas acesso a diversas vantagens só oferecidas aos membros daquele Tratado. Esse evento carece de aprofundamento, inclusive quanto à veracidade, mas, evidentemente, tem forte indício de ter origem em interesses militares.

Consequências para as Forças Singulares

Sendo estabelecida tal orientação setorial, caberá as Forças Singulares segui-las, muito embora não vejamos a obrigatoriedade de adesão. Cada Força poderá seguir sua própria metodologia (gerenciamento), desde que respeitadas as orientações do órgão setorial (gestão). Claro está que isso implicará trabalho adicional (com desperdício) e dificultará a integração entre Forças.

Mas qual o elemento de ligação em cada serviço? Isso será definido individualmente segundo diretrizes internas de Gestão do Material de cada um. Qual será a influência nas Instruções Gerais para a Gestão do

Ciclo de Vida dos Sistemas e Materiais de Emprego Militar (SMEM) EB10-IG-01.018 do Exército Brasileiro (EB); nas DMA 400-6 da Aeronáutica e nas normas sobre Logística da MB (EMA 400 e 420)?¹⁸

Considerações sobre o processo de obtenção

Para seguir coerentemente com a linha que nos parece possa vir a ser adotada na gestão do material militar das Forças, surgirão algumas dificuldades.

As publicações da Otan que tratam do assunto são: *Nato Programme Management Framework – Nato Life Cycle Model* (AAP-20 Edição C Versão 1/2015) e *Nato System Life Cycle Processes* (AAP-48 Edição B Versão 1/2013). Esta segunda trata do processo propriamente dito.

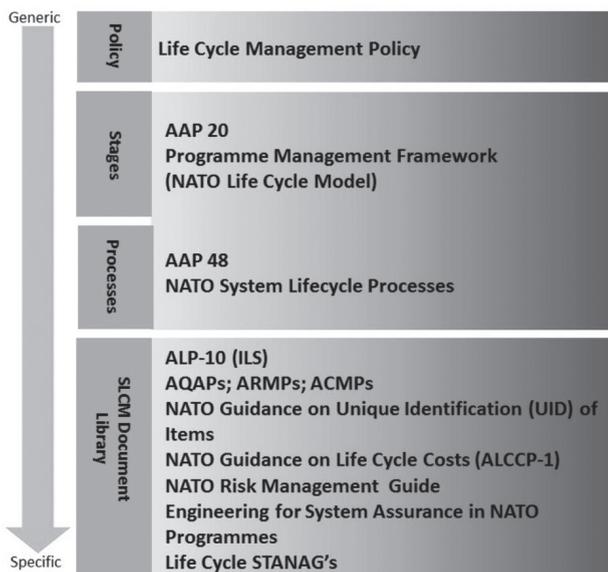


Figura 2 – Estrutura da documentação para Gestão do Ciclo de Vida

¹⁸ Observamos uma medida interessante adotada por vários Ministérios da Defesa em diferentes países: eles indicam um Serviço para ser a origem e o guardião de determinadas instruções gerais, e os demais seguem aquela orientação. Claro está que com liberdade para customizá-las segundo suas especificidades, evita retrabalho e desvios de execução.

Na Otan, o ciclo de vida considerado tem sete estágios: seis que já conhecemos (Conceito, Desenvolvimento, Produção, Utilização, Apoio e Descarte) e um de Pré-Concepção. Cada estágio, subdividido em fases, tem um determinado número de pontos ou eventos significantes no projeto (*milestones*), que chegam ao total de 25 no final. Seus desenvolvimentos seguem a ISO 15288:2015.

A primeira dificuldade que vislumbramos é que o processo da Otan se refere a material militar em desenvolvimento por dois ou mais países no âmbito de um tratado. Reveste-se, portanto, de características específicas para aquela situação.

A segunda dificuldade é que as Forças Singulares nacionais apresentam diferentes modelos do processo de obtenção, que até podem ser normalizados seguindo a orientação Otan, embora bem mais complexa que os atuais em prática.

A terceira é a grande quantidade de instruções, padrões, normas, manuais, *handbooks* e outros, que regem e regulamentam o material militar da Otan. Como adotar aquele padrão de Gerenciamento do Ciclo de Vida sem aqueles conhecimentos? Exemplos de algumas publicações: sobre Qualidade, as AQAP, são mais de dez; sobre Configuração, tipo ACMP, são sete; sobre Meio Ambiente, tipo AECTP, oito; sobre ILS ALP, uma; sobre Planejamento PAPS, AAP, uma; sobre Custos, ALCCP, uma. Pelo menos no nosso tempo de serviço ativo, não era comum encontrar publicações normativas a respeito da Qualidade, no serviço naval, referente ao material militar.

Lembramos também a necessidade do preparo do pessoal envolvido na GCV em Engenharia de Sistemas¹⁹, basicamente o apresentado na obra do International Council on Systems Engineering: *IncoSE System Engineering Handbook – a Guide for System Life Cycle Process and Activities*, alinhada com a ISO/IEC 15288:2015.

Finalmente, recomendamos não esquecer do *Nato Cals*²⁰. Não praticamos nada parecido²¹.

Considerações quanto à aplicação do ALI

A aplicação da metodologia do ALI (nos moldes do ILS) pode vir a ser o padrão ditado pela publicação ALP-10, segunda edição. Será apropriada?

Segundo a NATO, (ALP-10 (Edição 2)) o objetivo do Manual sobre Apoio Logístico em Programas multinacionais (ALP-10, segunda edição) é fornecer orientação geral sobre a política, implementação e responsabilidades para a aplicação do Apoio Logístico Integrado (ILS) em programas de armamentos multinacionais dentro da NATO.

Tais diretrizes aplicam-se a programas de armamento segundo os quais duas ou mais nações da NATO gerenciam coletivamente o apoio logístico da solução e ou componente do material, na forma de um ou mais Sistemas de Interesse (SOI), por meio de seus estágios de ciclo de vida, conforme descrito no Manual do Sistema de Programação em Fases da Obtenção de Armamentos (PAPS, AAP-20). Inclui programas de armamentos comuns,

19 No Centro de Análise e Sistemas Navais (Casnav), foi criado o Departamento de Engenharia de Sistemas, muito embora a disciplina não conste em suas áreas de atuação.

20 CAPETTI, Ruy. “Base Industrial de Defesa. Estudo de caso CALS”. *RMB* 3º trim./2014, não publicado, mas depositado em arquivo na revista.

21 NATO CALS HDBK. Disponível em: <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.194.9777&rep=rep1&type=pdf>>. Acesso em abril/2019.

cooperativos, multinacionais, bem como financiados em conjunto, e também podem ser aplicados a programas nacionais de armamentos.

Embora o ILS possa ser aplicado a todos os programas de armamento, o nível de implementação dependerá do grau de inovação e complexidade da solução de material, do ambiente de apoio e da disponibilidade de recursos, como financiamento e pessoal especializado, o que dependerá de cada país.

Sabemos que as decisões sobre requisitos de apoio têm o maior impacto no desempenho do sistema, no custo do ciclo de vida e na capacidade

de apoio quando tomadas no início do período do ciclo de vida de um programa e de um sistema. Logo, as disciplinas de ILS devem planejar e desenvolver requisitos de apoio de Logística e garantir a qualidade do SOI

em termos de Confiabilidade, Disponibilidade, Apoiabilidade, Sustentabilidade e Testabilidade (referido como RAMST de *Reliability, Availability, Maintainability, Sustainability, Testability*).

O ILS do SOI deve incluir, portanto, todo o conjunto de *hardware, software*, dados, comunicações, pessoal, procedimentos, ferramentas e instalações. O ILS pode fornecer as ferramentas para atingir esse propósito de forma estruturada e integrada. No entanto, para alcançá-lo, é preciso atitude para que ele seja instalado

corretamente, o que requer financiamento adequado de suas atividades, visando reduzir os custos gerais do ciclo de vida.

Considerações finais

Essas considerações nos parecem oportunas na medida em que a Marinha do Brasil finalizou o processo de obter propostas para a construção de navios para o Programa de Obtenção de Navios de Superfície (Prosuper)²², na forma de um dos seus projetos específicos (Classe *Tamandaré*), manifestando-se nos seguintes termos, como divulgado pelo seu

Centro de Comunicação Social em 2 de abril de 2019:

Seleção da melhor oferta para o Projeto Classe *Tamandaré*

A Marinha do Brasil, no momento da seleção da melhor oferta para o

Projeto Classe *Tamandaré*, agradece a todas as empresas nacionais e internacionais que participaram do processo.

Ao atenderem as multifacetadas especificações previstas na Solicitação de Ofertas (*Request For Proposal – RFP*) publicadas em 19 de dezembro de 2017, demonstraram capacidades técnico-administrativas que tornaram ainda mais difícil a fase em término.

Para o equacionamento da complexa decisão, as excelentes propostas foram submetidas a dois fundamentais

As decisões sobre requisitos de apoio têm maior impacto no desempenho, no custo e na capacidade de apoio quando tomadas no início do período do ciclo de vida

22 Prosuper é o Programa de Obtenção de Meios de Superfície para a MB. Nele estarão contidos vários projetos, como o acima apontado. O Prosuper decorre do planejamento estratégico da Força, do qual decorre o Plano Estratégico da Marinha (PEM) e se concretiza no âmbito do Plano de Modernização da MB, tradicionalmente referido como Plano de Reaparelhamento da Marinha (PRM).

instrumentos de apoio à decisão: Análise Multicritério de Apoio à Decisão e Análise de Riscos, sendo observados o arcabouço legal vigente e os princípios e as boas práticas de governança.

A seriedade e o profissionalismo das empresas permitem à Força Naval externar o interesse no aprofundamento das parcerias estratégicas existentes, em ambiente comum com a que se inicia, além do desenvolvimento de novas iniciativas, para o equacionamento de outros projetos identificados no horizonte.

Assim, reiteramos o reconhecimento e o agradecimento da Marinha do Brasil aos seguintes consórcios e empresas (em ordem alfabética): – Consórcio Águas Azuis – Atech Negócios em Tecnologias S.A., Embraer S.A. e Thyssenkrupp Marine Systems GmbH;

– Consórcio Damen Saab Tamandaré – Damen Schelde Naval Shipbuilding e SAAB AB;

– Consórcio FLV – Fincantieri S.p.A, Leonardo S.p.A e Vard Promar S.A.;

– Consórcio Villegagnon – Construtora Norberto Odebrecht (CNO), Naval Group e OEC S.A.;

– BAe Systems, Consub Defesa Tecnologia S.A. e Mac Laren Oil Estaleiros Ltda.;

– Elbit Systems Ltd, Garden Research Shipbuilder Engineers (GRSE) Corporate e Sinergy Group;

– GOA Shipyard Limited, Indústria Naval Do Ceará (Inace), Fundação Ezute e SKM Eletro Eletrônica Ltda.;

– STM, Estaleiro Brasfels Ltda., Fundação Ezute, Thales, e Omnisys Engenharia Ltda.; e

– Ukrimash, Thales e Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Adicionalmente, agradecemos os questionamentos e as orientações de

instituições de reconhecida credibilidade nacional e internacional, como a Advocacia-Geral da União, o Tribunal de Contas da União, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e a Fundação Getúlio Vargas, o que vem sendo fundamental na consolidação desse inovador processo de fortalecimento das nossas Forças Armadas.

É importante agradecer e ressaltar as reiteradas orientações da Presidência da República e do Ministério da Defesa quanto ao emprego de rigorosos critérios técnicos, no processo de seleção da melhor oferta. Essas orientações fortalecem, em muito, a convicção do êxito da navegação, com destino à Classe *Tamandaré*.

No momento em que comemoramos o êxito obtido nesta importante fase do Projeto de Obtenção, também agradecemos aos integrantes do Ministério da Defesa pela indicação do ponto de partida para essa promissora navegação e parabenizamos os diversos setores da Marinha envolvidos, coordenados pela Diretoria-Geral do Material da Marinha, que, com notória dedicação e comprometimento, demonstram a capacidade da Força Naval na execução de um projeto de tamanha envergadura.

A Marinha do Brasil congratula-se com o Consórcio Águas Azuis, formado pelas empresas Thyssenkrupp Marine Systems GmbH, Embraer S.A. e Atech Negócios em Tecnologias S.A., bem como com o estaleiro nacional Aliança S.A. Indústria Naval (Oceana), pelo resultado alcançado no processo de seleção da melhor oferta.

A Força Naval, a partir desse ponto e sempre no rumo da contribuição para o desenvolvimento nacional, aguarda com otimismo as formalizações contratuais e as efetivas construções dos navios,

em um ambiente de profissionalismo e cordialidade entre a nossa Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e a futura Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis.

Embora a Marinha tenha assinado este ano a Declaração da Melhor Oferta (conhecida como Bafo, de *Best And Final Offer*), formalizando o consórcio vencedor, não há ainda contrato, ou contratos, oficializado(s). O compromisso do governo é de que a assinatura ocorra até dezembro, depois de esmiuçados os termos. Nessa fase, os valores previstos estão em negociação.

Pela resultado alcançado, como disseminado na mídia, a melhor proposta se refere ao aproveitamento de um projeto já pronto (Meko-A100)²³, com possível prejuízo dos ganhos em desenvolvimento de projetos já alcançados na Marinha (desenvolvimento do projeto das *Inhaúma*). O ciclo de vida será gerenciado a partir da construção. Considerando a origem do projeto, ratifica-se, assim, a oportunidade dessas considerações.

CONCLUSÃO

É com razoável esperança que constatamos o Ministério da Defesa assumindo seu papel, principalmente no que se refere à supervisão e orientação de assuntos técnicos que dizem respeito igualmente aos três ramos de serviço. É um grande passo para alcançar a padronização, elemento essencial na garantia da interoperabilidade.

Creemos ser prudente que o Ministério da Defesa estabeleça uma linha de ação para a GCV como doutrina depois de pesquisada a Base Industrial de Defesa quanto às metodologias que praticam (Re-

ferência americana do norte? Europeia? Praticam a Engenharia de Sistemas, Análise de Apoio ao Produto ou Análise de Apoio Logístico?, entre outras questões) e as ferramentas (aplicativos) de maior uso.

Porém, concretizada a preferência, como acima suscitado, pela linha da Otan, a Gestão do Ciclo de Vida terá que ser adaptada às características de cada uma de nossas Forças, ou vice-versa, em diferentes processos de Gerenciamento do Ciclo de Vida. Mas, como vimos, a orientação da Otan é dirigida a diferentes países e tem caráter geral. As instruções sobre aplicação do ILS são superficiais, tendo em vista as possíveis diferentes abordagens de gerenciamento particular de cada um, ocasionando a necessidade de recorrer a outras fontes.

Ora, se confirmada a hipótese dessa seleção, e se a customização for inevitável, parece-nos que seria uma alternativa razoável tomar como referência as instruções do DoD USA, em especial o *GEIA-0007 Handbook*, tendo em vista sua maior atualidade e qualidade, tanto que serve de referencial teórico às culturas e ao estabelecimento desses processos em diferentes países. Além do mais, a quantidade de documentos públicos sobre o processo de obtenção, o estabelecimento do sistema de apoio ao produto e a gestão do ciclo de vida são muito mais favoráveis que a linha da Otan.

Um importante ponto a considerar é a simultaneidade dos processos de obtenção dos ativos de defesa e de seus sistemas de apoio. Não devem e não podem existir isoladamente. Esse tópico é de tal importância que no DoD USA foi criada a figura do gerente de Obtenção do Apoio (PSM de *Product Support Manager*) por força de Lei.

23 Um produto com características similar a um *Non-Developmental Item* (NDI), no jargão dos processos de obtenção.

Isso implica recomendar que instruções sobre Gestão do Ciclo de Vida incorporem a descrição do processo de obtenção do sistema ou equipamento principal (ou que esse seja publicado separadamente) e que não sejam meramente descritivas. Isto é, instruções dessa natureza devem incluir também, na medida do possível, indicações e sugestões de qual ou quais ferramentas se aplicam, principalmente nos tópicos de natureza técnica.

Para dar um exemplo, no âmbito de nossos ramos de serviços: as Normas para Elaboração, Gerenciamento e Acompanhamento de Projetos no Exército Brasileiro (EB20-N-08.001), 2ª Edição, 2013 (Negapeb) é pródiga na citação de diversas ferramentas técnicas para solução dos problemas (PMBOK; diagrama de Gantt; 5W2H; SWOT; matriz GUT e outras), enquanto que as IG 20 não são com relação às ferramentas para GCV (e existem muitas²⁴).

De qualquer modo, ainda que com um *gap* de quatro a cinco décadas, a Marinha do Brasil confirma a tradição de sempre evoluir culturalmente, buscando ingressar na área tecnológica à altura do estado do

conhecimento, em benefício da Gerência do Material, que, segundo nosso ponto de vista, tanta falta tem feito.

Esclarecemos que externamos as ideias acima na qualidade de pesquisadores (não somos *experts* em Engenharia de qualquer natureza, principalmente na Engenharia Logística, nem em construção de ativos de defesa etc., mas, ao escrever este artigo, o fazemos na qualidade de pesquisadores fundamentados em algumas observações de fatos reais, a maioria disponível na literatura corrente.

Liderança somente não basta. Embora motive o crescimento, é preciso existir estrutura e, acima de tudo, atitude, para cristalizar os conhecimentos por meio das habilitações disponíveis. Nesse contexto, são essenciais gerências e, acima de tudo, gerentes, além de quem advogue mudanças e quem as promova (atitude!). Um dos nossos propósitos é submeter tais considerações ao crivo competente dos profissionais que lidam com o assunto, motivando a atividade acadêmica no sentido de ampliar a abrangência deste tipo de discussão no ambiente apropriado.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<APOIO>; Apoio Logístico Integrado; Indústria Naval; Logística;

24 A pesquisa *Life-Cycle Logistics Support Tool A Survey for the National Aeronautics and Space Administration Report NS206T1 2012* cita três. Disponível em: <https://ld.hq.nasa.gov/docs/NS206T1_9_20-12.pdf>. Acesso em março/2019.

OS RUMOS HISTÓRICOS DA CHINA E SUA GRADUAL AMBIÇÃO PELA CONQUISTA DA HEGEMONIA GLOBAL

REIS FRIEDE*
Desembargador Federal

A China do início do século XX era basicamente uma nação dividida, situação que perdurou até 1926, ocasião em que duas forças ideologicamente antagônicas (comunistas e nacionalistas) se uniram para unificar um país de dimensões continentais e que era caracterizado por territórios fragmentados e controlados por “senhores da guerra”, os quais atuavam como verdadeiros “soberanos” em inúmeras partes geográficas da ampla extensão de terra chinesa.

A história da China moderna remonta a 1911, quando uma revolução derrubou a antiga dinastia Manchu e o país se tornou uma república. A revolução, contudo, não deu à China o governo forte de que ela necessitava para encerrar anos de inquietação política. A maior parte da China era

controlada por senhores da guerra, que agiam como ditadores locais em suas próprias esferas de influência. Em 1926, o principal partido político na república chinesa, o nacionalista Kuomintang, iniciou uma campanha militar contra os senhores da guerra.

Os exércitos do Kuomintang eram comandados pelo General Chiank Kai-Shek (1893-1975). Contavam com o apoio do Partido Comunista Chinês (PCC), que fora fundado em 1921 e firmara com eles uma aliança. A campanha de Chiank Kai-Shek contra os senhores da guerra foi muito bem-sucedida, e, em 1927, ele havia obtido o controle da maior parte da China. (ADRIAN GILBERT; *Enciclopédia das Guerras – Conflitos Mundiais através dos Tempos*, São Paulo, M. Books, 2005, p. 276)

* Presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (biênio 2019/21), professor emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército e professor *Honoris Causa* da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. É autor do livro *Ciência Política e Teoria Geral do Estado* e colaborador frequente da RMB.

Com a ampla vitória unificadora da China em 1927, a “aliança de conveniência” entre nacionalistas e comunistas se esfacelou, induzindo as forças militares superiores de Chiang Kai-Shek – por desconfiar das ambições do PCC, na qualidade de provável e futuro aliado de uma potência estrangeira fronteira e expansionista e, igualmente, comunista, ou seja, a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) – a iniciar, em caráter preventivo, uma brutal repressão aos comunistas (desconstituindo, inclusive, o respectivo Partido), cujos sobreviventes refugiaram-se nas zonas do interior do país para formar uma frente de resistência, e elegendo, em 1931, a Província de Jiangxi como sede de um governo próprio, tendo Mao Tsé-Tung (ou Mao Zédong, 1893-1976), filho de um camponês, como líder do que restara do Partido Comunista Chinês. Não obstante a concepção marxista tradicional preconizar que as bases de uma revolução deveriam ser buscadas junto aos operários urbanos, Mao defendia, ao reverso, que os camponeses também poderiam figurar como a força motriz de uma iniciativa revolucionária a ser deflagrada no ambiente campal.

“(…) nas montanhas Ching kang, um jovem político chamado Mao Tse-Tung formulava, baseado em estudos, reflexão e experiência prática, uma teoria de revolução (própria, que, mais tarde, veio a ser conhecida como “movimento maoísta”) pela qual os camponeses pobres poderiam ser usados com força insurgente. Por meio de intensa doutrinação, Mao e seus adeptos conseguiram organizar os camponeses. O propósito era ganhar-lhes a confiança para que cooperassem, assim como fonte de informações, com alimentos, recrutas e outros elementos essenciais

para as tropas guerrilheiras”. (*Guerra na Paz – Mao e a Revolução*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 61)

Neste contexto, as forças de Chiang prosseguiram em sua empreitada com o propósito de estabelecer a plena unificação do país sob a égide nacionalista (lembrando que a ideologia comunista possui, em contraponto, uma perspectiva “internacionalista”) e investiram, então, contra Jiangxi, ofensiva esta que resultou, em 1934, na fuga dos comunistas dessa região, evento historicamente identificado como a Longa Marcha, cujo destino era a remota Província de Shaanxi, terras alcançadas em 1935. Uma vez conquistado o fundamental apoio do campesinato, as forças de Mao começaram um longo e silencioso processo de preparação para contra-atacar o Kuomintang.

De fato, a adesão, por empatia, dos camponeses para lutarem pela causa comunista foi um dos pilares (necessário, porém não suficiente) para a vitória final, em 1949, das tropas de Mao Tsé-Tung, afeição conquistada, em grande medida, tendo em vista o modo pelo qual Chiang e Mao, respectivamente, tratavam os camponeses: da mesma maneira que estes detestavam o líder e as tropas nacionalistas (registre-se, aliás, que o Kuomintang era até mesmo identificado com os aludidos “senhores da guerra”, figuras odiadas pelos camponeses); por outro lado, admiravam a liderança e as forças comunistas, por eles consideradas verdadeiros algozes dos “senhores de guerra”, angariando, assim, a maciça e relevante simpatia dos habitantes do campo.

Entretanto, um novo ingrediente bélico seria adicionado ao conturbado contexto chinês da década de 1930 da centúria passada, modificando, pelo menos circunstancialmente, a relação entre nacionalistas

e comunistas. Nesse sentido, o Japão, que deflagrava, naquela ocasião, um movimento colonialista fundado no militarismo – e que já se encontrava inclusive na fronteira península coreana desde 1910 e na Manchúria desde 1931, onde foi criado o “Estado Vassalo” de Manchukuo –, decide (de forma surpreendente) invadir o território vizinho da China, no contexto da ampliação de seu Império, desejoso também de alcançar importantes fontes de matérias-primas indispensáveis ao seu ambicioso projeto de se constituir, juntamente com a Alemanha, a França, o Reino Unido e mesmo os Estados Unidos da América (EUA), em uma das principais potências mundiais.

Tal incidente, iniciado em 7 de julho de 1937, ao mesmo tempo em que possibilitou um certo “alívio” para as forças comunistas diante do poder ostentado, naquela época, pelas tropas nacionalistas (que, supostamente, acabariam por destruir as forças camponesas de Mao, apesar de toda a simpatia que a figura do líder comunista despertava nos humildes trabalhadores do campo), provocou, por outro prisma, um fenômeno aglutinador que antes seria impensável. Mao e Chiang, deixando temporariamente de lado as diferenças (em especial as de cunho ideológico) que nutriam um pelo outro, mas sem olvidarem, obviamente, de muita prudência e de desconfiança recíproca, somaram forças em prol de um objetivo comum, qual seja repelir a ofensiva nipônica, criando, para tanto, o denominado Front Unido Antijaponês, ação conjunta que, no entanto, não se revelou capaz de impedir que as tropas da

Terra do Sol Nascente lograssem êxito em ocupar a maior parte do norte e do leste do Império do Meio.

Na Guerra Sino-Japonesa, havia, por parte de Tóquio, a expectativa de que a China assimilasse a nova realidade como uma espécie de fato consumado, exatamente como ocorrera seis anos antes, quando o Império Nipônico ocupara a região da Manchúria (localizada na parte setentrional do território chinês), declarando-a um Estado independente (Manchukuo), e conferindo ao Imperador Pu Yi um “poder fantoche”, uma vez que ele servia aos interesses da nação invasora. Ocorre que a esperança japonesa não se

concretizou, sendo certo que a união das forças nacionalistas e comunistas chinesas – adicionada ao massivo auxílio econômico-militar estadunidense – contra um inimigo comum foi primordial para deter o expansio-

nismo nipônico sobre a Ásia, ao mesmo tempo em que também foi fundamental para armar, treinar e equipar as incipientes forças de Mao Tsé-Tung, que, após este período, se transformaram em verdadeiras e efetivas unidades de combate.

Naturalmente, com a rendição do Japão na Segunda Guerra Mundial, em 2 de setembro de 1945 (e, posteriormente, com a devolução dos territórios chineses ocupados, aos 9 dos mesmos mês e ano), reacendeu-se a chama da violência interna que tanto grassava sobre a instável República Asiática. Assim, nacionalistas e comunistas entraram novamente em choque, o que se deu a partir de novas bases bélicas, não obstante os acordos que Chiang Kai-Shek havia celebrado com a

A Guerra Civil Chinesa, travada entre os anos de 1945 e 1949, pôs termo a um longo período de conflito no país

União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) para neutralizar a simpatia ideológica que Josef Stálin nutria por Mao Tsé-Tung, bem como um possível suporte militar e econômico deste para com aquele.

Com efeito, a Guerra Civil Chinesa, travada, especialmente e de modo decisivo, entre os anos de 1945 e 1949, pôs termo a um longo período de conflito no país, bem como marcou “a fase decisiva da luta entre nacionalistas e comunistas, iniciada praticamente com o colapso da velha ordem monárquica e feudal da China” (*Guerra na Paz – Mao e a Revolução*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 61).

Enquanto a URSS apoiava os comunistas (silenciosamente e com um certo cuidado e muito pouco convencida da real capacidade de Mao Tsé-Tung de vencer o conflito), os EUA proviam ajuda aos nacionalistas, ainda que em bases relativamente tímidas. Em determinado momento, tanto os soviéticos quanto os americanos preferiam um acordo entre as duas facções rivais. George C. Marshall, general americano, sob a presidência de Harry S. Truman (33º Presidente dos EUA), costurou um acordo destinado a estabelecer uma trégua para o conflito, notadamente pela suspensão total do auxílio militar estadunidense à liderança nacionalista, negociação que, no entanto, fracassou. Assim, apesar de os Estados Unidos terem defendido a ideia de construção de uma coalizção, num governo de unidade nacional, eles não lograram êxito em tal intento, mormente porque Mao e Chiang estavam, cada qual, irremediavelmente convencidos de que o futuro chinês seria decidido pela força bélica. Por sua vez, Stálin era favorável a uma divisão do território da China em dois Estados, notadamente por não acreditar no poder dos comunistas (liderados por Mao) para vencer o impasse.

Durante cerca de um ano após o ato de rendição do Japão na Segunda Guerra Mundial, fato ocorrido em agosto de 1945, estabeleceu-se uma trégua entre os combatentes nacionalistas (comandados por Chiang) e comunistas (liderados por Mao), pausa que, no entanto, não foi suficientemente capaz de conduzir a um acordo que pusesse fim à guerra civil, sobretudo porque os objetivos de ambos os lados da contenda eram diametralmente opostos, o que fez com que o confronto se reiniciasse em 1946, ocasião em que, sob o aspecto territorial, os comunistas controlavam a maior parte da Manchúria (particularmente após a saída das tropas soviéticas que lutaram contra o Japão naquele território) e do nordeste da China, ao passo que os nacionalistas detinham o domínio do Sul e de Pequim. Em 1947, vislumbrou-se, todavia, que os nacionalistas se sagrariam vitoriosos no conflito. De fato, eles conseguiram até mesmo rechaçar as tropas comunistas instaladas na Manchúria, além de terem reconquistado, em grande medida, a Província de Xantungue, bem como ocupar Yen-an. A expectativa de Chiang era de que o exército inimigo seria derrotado em apenas seis meses, perspectiva que, entretanto, não se concretizou na realidade histórica.

“O Partido Nacionalista (Kuomintang) era considerado como ‘decrépito e degenerado’, e os oficiais duramente criticados pela falta de competência profissional. Esses oficiais eram responsabilizados pelos maus-tratos que infligiam aos subalternos, pela falta de preocupação com o bem-estar dos soldados e pela própria corrupção. E os comandantes, acusados de falta de cooperação e de agirem mais como senhores guerreiros (os antigos e violentos chefes regionais) do que como

militares. Os comunistas, pelo contrário, eram elogiados por seu cuidado com o bem-estar das tropas, pela boa vontade dos oficiais e pela meticulosa educação político-militar”. (*Guerra na Paz – A Conquista do Norte*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 89)

Em termos operacionais, Chiang Kai-Shek adotava uma tática fundamentalmente estática e inflexível, na qual predominava uma concepção predominantemente defensiva do território ocupado por suas forças. Mao, por sua vez, optava por uma estratégia dinâmica e flexível, cujo propósito maior era destruir o adversário. Assim, não obstante as tropas maoístas, em 1947, terem sofrido contundentes baixas, elas tiveram êxito em ampliar suas operações em diversas regiões da China setentrional, central e oriental. O “calcanhar de aquiles” dos nacionalistas era, portanto, a questão logística e, em muitos aspectos, um apoio militar e econômico muito reduzido por parte dos EUA, que focava todas as suas atenções no continente europeu (razão, inclusive, da posterior eclosão da Guerra da Coreia, entre 1950 e 1953).

A perda da Manchúria representou o início da derrocada final de Chiang Kai-Shek, embora este tenha afirmado, à época, que o fracasso em manter a aludida região possibilitaria que suas tropas se concentrassem na defesa da China propriamente considerada. Chiang, fazendo novamente ouvidos moucos para os argumentos formulados por seus melhores estrategistas, experimentou novas e seguidas derrotas em outras campanhas, das quais

convém registrar o emblemático malogro nacionalista em Huai-Huai (no qual, em 65 dias, Chiang perdeu cerca de 550 mil homens, dos quais 327 mil foram feitos prisioneiros), fracasso este altamente impactante para o desfecho da guerra civil, tendo em vista a desproporção de efetivos em ambos os exércitos. Ato contínuo, o avanço dos comunistas possibilitou a ocupação das cidades de Tientsin (15 de janeiro de 1949), Pequim (23 de janeiro de 1949), Nanquim (23 de abril de 1949) e Xangai (25 de maio de 1949), sem qualquer reação norte-americana, para surpresa, inclusive da própria URSS (que percebeu, desta forma, uma “porta aberta” para o expansionismo comunista em toda

a Ásia, iniciando-a, posteriormente, pela Península Coreana). No dia 1º de outubro do mesmo ano, os comunistas, vencedores, proclamam a República Popular da China, com capital em Pequim.

Com efeito, as forças de Mao Tsé-Tung lograram, oficialmente, vitórias na guerra civil que se sucederam nos quatro anos seguintes ao fim da Segunda Guerra Mundial, obtendo pleno êxito em expulsar as forças nacionalistas e governamentais de Chiang Kai-Shek para o gigantesco Arquipélago de Taiwan (Ilha de Formosa), cujo governo durou até 1975, quando da morte de Chiang, que jamais conseguiu pôr em prática seus planos de retomar a porção continental, sucesso que, conforme demonstrado, restou influenciado pela Guerra Sino-Japonesa.

“A guerra [Sino-Japonesa] exigiu a mobilização total da sociedade que continuaria a partir de 1949 e permitiu a Mao ensaiar as suas campanhas de mobilização

No dia 1º de outubro de 1949, os comunistas proclamam a República Popular da China, com capital em Pequim

baseadas na força dos camponeses em detrimento dos centros urbanos. (...).

No fundo, é irônico que tenha sido a invasão do Japão a alavanca para a sobrevivência e o sucesso do PCC e uma peça fundamental para o seu triunfo em 1949". (RAQUEL VAZ-PINTO; *A Guerra Sino-Japonesa e o Fim da República da China*, Relações Internacionais, nº 48, Lisboa, dez. 2015, ps. 171-174)

A amplamente criticada ausência de apoio econômico e militar norte-americano, de grande envergadura, foi decisiva para a derrota do governo nacionalista, que, refugiado no Arquipélago de Taiwan, negociava, ainda assim, um auxílio substancial para um planejado contra-ataque ao continente, o que, de fato, em função da permanentemente relutância de Truman, nunca ocorreu, mesmo após a oportunidade histórica que o General

Douglas MacArthur vislumbrou quando da retomada do território sul-coreano e o avanço sobre a porção geográfica da Coreia do Norte pelas tropas da Organização das Nações Unidas (ONU). A propósito, a estratégia deste oficial norte-americano no conflito coreano, eclodido no ano seguinte, pretendia utilizar, em contraposição ao envolvimento direto de forças chinesas de Mao Tsé-Tung (que chegaram a um total de mais de 1 milhão de soldados contra um efetivo médio de forças internacionais de 45.000 homens adicionados ao contingente americano que, em seu auge, contabilizou apenas 326.863 soldados), 600 mil efetivos

de Chiang Kai-Shek com o propósito de não só unificar a Península Coreana, sob o manto autorizativo do Conselho de Segurança, mas também o de retomar o controle geográfico da China.

Interessante observar que Mao Tsé-Tung, líder vitorioso de um conflito interno, resolveu ampliar (sob os prismas político, econômico, territorial, demográfico e militar) seus domínios, apoiando diretamente (ainda que, inicialmente, de forma silenciosa, com cerca de 50 mil soldados) a aventura norte-coreana de unificação da Península sob sua égide, ainda que com muitas restrições por parte de Stálin, que temia uma confrontação direta com os Estados

Unidos na Ásia em um momento político sensível, em que os soviéticos ainda não haviam consolidado suas áreas de influência na Europa Oriental.

A guerra na península coreana e a ausência de uma resposta mais contundente por parte dos

Estados Unidos, formalizada, sobretudo, com a destituição do general MacArthur do comando das forças estadunidenses na Ásia e no Pacífico, em 11 de abril de 1951, pelo Presidente Henry Truman, consolidaram, em definitivo, uma nascente potência comunista aliada de Moscou na Ásia, desbalanceando uma região que se supunha completamente controlada pelas forças ocidentais do Mundo Livre, não obstante os previsíveis conflitos anticolonialistas que, à época, entendiam-se como inevitáveis.

Ademais, o paradigmático conflito civil chinês encerrado em 1949 pode

A Guerra Civil Chinesa e as barbaridades perpetradas pelo Japão na Guerra Sino-Japonesa podem ser consideradas importantes passos para a guinada na atual posição da China

ser considerado como um dos mais importantes passos para uma verdadeira guinada na atual posição ocupada pela China no cenário mundial, sobretudo se considerarmos que o evento em questão funcionou como a força motriz que propiciou a tomada do poder, por parte de Mao Tsé-Tung, naquele país, o qual, até então, era incapaz de aglutinar as forças e os interesses locais em prol de uma grande mudança na conjuntura nacional.

Nota-se, portanto, que a Guerra Civil Chinesa e a Guerra Sino-Japonesa, escassamente estudadas e pouco conhecidas da História, constituem eventos fundamentais para a compreensão do advento de uma nação completamente unificada e de grande potencial, ainda que com a roupagem que o caminho dos acontecimentos concebeu por meio da República Popular da China, em 1949. Não é desarrazoado dizer, em tom conclusivo, que as barbaridades perpetradas pelo Japão no contexto da Guerra Sino-Japonesa contribuíram sobremaneira para forjar um sólido sentimento chinês de nação.

Durante todo o início da década de 50, a China e a URSS passaram por um processo de aproximação não apenas política, mas também tecnológica. Mao aproveitou-se da “amizade” formalizada, em 1949, pelos dois países para desenvolver a indústria chinesa e, até certo ponto, impulsionar o seu crescimento científico-tecnológico, que visava, inclusive, a obtenção de tecnologia nuclear. Por meio do Tratado de Amizade, Aliança e Ajuda Mútua, com validade de 30 anos, a China recuperou áreas estratégicas, como o Porto Arthur e um parque industrial na Manchúria, que estavam sob controle japonês (*Guerra na Paz – Bombas Nucleares e Tigres de Papel: a Cisão Sino-Soviética*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 794).

A URSS também se comprometeu com a transferência de conhecimento tecnológico para a China e equipamentos necessários para que o país começasse a desenvolver o seu programa nuclear, que visava, principalmente, à construção de bombas atômicas. Não obstante, a URSS ofereceu à China 300 milhões de dólares em créditos que poderiam ser trocados por equipamentos industriais de fabricação soviética (*Guerra na Paz – Bombas Nucleares e Tigres de Papel: a Cisão Sino-Soviética*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 794).

Entretanto, após a morte de Stálin, em 1953, a relação entre os dois países, que a princípio se manteve amigável, começou a se degradar e a dar sinais de que o rompimento entre ambos estava próximo de ocorrer. A desconfiança, por parte principalmente da URSS, começou a se intensificar, e com isso vieram as divergências políticas, que, apesar de poucas, já existiam antes mesmo da oficialização da aproximação dos dois países em 1949, mormente se considerarmos, em sua origem, as duas diferentes visões de construção da revolução comunista (a chinesa, a partir do campesinato, e a soviética, baseada na população urbana).

Ademais, outra importante divergência entre os dois países era em relação à conveniência e oportunidade de se estabelecer, particularmente no transcurso da década de 50, conflitos diretos contra o Ocidente. Enquanto a URSS tentava evitar confrontos, ou pelo menos evitar com que estes tomassem dimensões globais, os chineses, liderados por Mao Tsé-Tung, aparentavam estar dispostos a entrar em conflitos que, como resultado, poderiam gerar uma guerra nuclear de proporções jamais vistas (*Guerra na Paz – Bombas Nucleares e Tigres de Papel: a Cisão Sino-Soviética*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica

Editora, 1984, p. 795). Como resultado disto, a URSS passou a relutar quanto a sua cooperação tecnológica-nuclear com a China, temendo que, caso os chineses conseguissem artefatos nucleares, uma guerra nuclear se tornasse inevitável.

“Em 1960, as relações sino-soviéticas haviam se deteriorado a tal ponto que Moscou decidiu tornar ostensivo o conflito. Em julho daquele ano, a URSS suspendeu unilateralmente toda a ajuda econômica à China, retirando do país 1.390 especialistas e conselheiros, cancelando 343 contratos e suspendendo o trabalho em 257 projetos vinculados à cooperação técnica e científica. Tais medidas representaram um enorme desastre para a subdesenvolvida economia chinesa, que então sofria as consequências de secas, enchentes e outras catástrofes naturais.” (*Guerra na Paz – Bombas Nucleares e Tigres de Papel: a Cisão Sino-Soviética*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 795).

Adicionalmente, o próprio poder político de Mao Tsé-Tung foi se fragmentando com as desastrosas e fracassadas políticas econômicas, obrigando-o à introdução de uma nova “revolução”.

Foi nesse contexto – visando à “recuperação” do poder do PCC e a neutralização da oposição (que começava a ganhar força devido à grave situação da China) – que Mao, a partir de 1966, deu início a um amplo e radical movimento conhecido como Revolução Cultural Chinesa, cujo número de mortos ocorridos durante o evento é incerto. Enquanto os dados liberados pela própria China, durante a década de 80, estimam que 34 mil pessoas tenham morrido, alguns especialistas acreditam que este número seja bem superior, situando

em torno de 100 mil mortes (*Guerra na Paz – China em Ebulição: da Revolução Cultural à “Desmaoização”*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 799).

“Mao Tsé-Tung, o líder da Revolução Chinesa, vitoriosa em 1949, enfraquecera-se com a proposta – fracassada – do Grande Salto para Frente, em 1958, que resultou, na prática, num grande salto para trás. Um pouco antes, também não dera certo a política das Cem Flores (...).

Os erros não derrubaram Mao do poder; contudo, o colocaram numa posição secundária. Imaginou, então, uma estratégia para retomar plenos poderes, por meio da mobilização social contra as instituições. Houve o cuidado de estabelecer limites: era necessário identificar inimigos, mas 95% dos comunistas eram recuperáveis; o Exército foi designado como árbitro de eventuais disputas e o processo político seria regido pelo pensamento de Mao Tsé-Tung, cujo culto alcançaria proporções demenciais.

Regida pelo alto, a revolução social surpreendeu, ganhando fôlego próprio (...).

Nessa altura, menos de um ano depois de lançada a revolução cultural, o partido estava virando suco nas principais cidades do país; os arquivos da polícia política eram incinerados em praça pública; os meios de comunicação passavam para as mãos de organizações populares, e muitas destas começavam a se armar.

Em 5 de fevereiro de 1967, num comício de 1 milhão de pessoas, dezenas de organizações populares proclamaram a Comuna de Xangai.

Foi o ponto mais alto a que chegara aquele processo histórico.

Entretanto, incertas quanto à capacidade de estender o movimento ao conjunto do país, divididas e fragmentadas, temerosas de precipitar o país no caos, favorecendo inimigos externos, assustadas diante da própria ousadia, ao abismo que haviam elas próprias criado, as lideranças resolveram recuar e aceitar as propostas de Mao Tsé-Tung no sentido de reestruturar o partido e a ordem vigente.” (DANIEL AARÃO REIS; *A Comuna de Xangai, O Globo*, 8 set. 2018, p. 3)

Oficialmente, a Revolução Cultural se encerrou em 1969, por aprovação do Congresso do Partido Comunista. Mas foi no plano executivo, a partir do ostensivo apoio diplomático norte-americano, engendrado pelo Conselheiro de Segurança Nacional (Henry Kissinger) do Presidente Richard Nixon, à China, no cenário de seus conflitos fronteiriços com a União Soviética – dissuasórios dos planos de Leonid Brejnev de intervir militarmente na China (em troca de permitir a completa ocupação estadunidense de todo o sudeste asiático, no âmbito do conflito vietnamita em curso) e adicionados à posterior visita histórica de Nixon à China, em 1972, reconhecendo-a oficialmente, e retirando-a do correspondente isolamento institucional e, no plano interno, com a morte de Mao Tsé-Tung, em 1976 – que a China passou a experimentar um período de relativa “paz” e estabilidade política. Um ano depois, Deng Xiaoping, ex-vice-primeiro-ministro que foi afastado

por Mao, ascendeu ao poder após ter sido reabilitado de suas funções (*Guerra na Paz – China em Ebulição: da Revolução Cultural à “Desmaoização”*; Rio de Janeiro, Rio Gráfica Editora, 1984, p. 800).

Em seu governo, Deng Xiaoping passou a realizar uma série de reformas com o propósito de reverter a grave situação econômica (e de instabilidade sociopolítica) na qual a China se encontrava. Ao mesmo tempo, Deng deu início, em 1979, à transição gradual, e controlada pelo Estado, de uma economia coletivizada para uma economia de mercado. As reformas promovidas por Deng obtiveram o efeito desejado, e a China, uma economia basicamente agrícola, conseguiu se industrializar em ritmo reconhecidamente acelerado.

Isso contribuiu para que, nos anos seguintes, a China atingisse um certo grau de desenvolvimento e crescimento, diferentemente da URSS, cuja estratégia de transição

neoliberal (*Perestroika*, iniciada por Mikhail Gorbachov em 1985), feita de forma descuidada e sem um controle político mais rígido por parte do Estado (em função da equivocada política de transparência, denominada de *Glasnost*), acabou agravando ainda mais a situação interna da União Soviética, o que permitiu à China sobreviver, em 1989, a seus próprios movimentos internos democratizantes (isto é, o Conflito da Praça da Paz Celestial, fortemente reprimido por ordem direta de Deng Xiaoping, que resultou em cerca de 2.600 mortos, além de 7 a 10 mil feridos, segundo dados da Cruz Vermelha

A transição gradual de uma economia coletivizada para uma de mercado, iniciada em 1979 por Deng Xiaoping, foi fundamental, se não a base, para o assombroso crescimento chinês vindouro

neoliberal (*Perestroika*, iniciada por Mikhail Gorbachov em 1985), feita de forma descuidada e sem um controle político mais rígido por parte do Estado (em função da equivocada política de transparência, denominada de *Glasnost*), acabou agravando ainda mais a situação interna da União Soviética, o que permitiu à China sobreviver, em 1989, a seus próprios movimentos internos democratizantes (isto é, o Conflito da Praça da Paz Celestial, fortemente reprimido por ordem direta de Deng Xiaoping, que resultou em cerca de 2.600 mortos, além de 7 a 10 mil feridos, segundo dados da Cruz Vermelha

chinesa) e até mesmo, nos anos seguintes, gradualmente ultrapassá-la economicamente (CARLOS AGUIAR MEDEIROS; *A Economia Política da Transição na China e o Colapso da União Soviética*, in: *O Mito do Colapso do Poder Americano*, 2008, ps. 173-277). As reformas feitas por Deng foram fundamentais, se não as bases, para o futuro e assombroso crescimento chinês nas décadas vindouras.

A economia chinesa cresceu tanto que é fácil esquecer como a metamorfose do país em uma potência era improvável, o quanto sua ascensão foi improvisada e veio do desespero. A proposta que saiu das montanhas, logo adotada como política de governo, foi um primeiro passo crucial.

A China agora lidera o mundo em índices como número de proprietários de casas, usuários de internet, universitários e, dizem, bilionários. A pobreza extrema caiu para menos de 1% da população. Um lugar estagnado e empobrecido se tornou o maior rival dos Estados Unidos desde o fim da União Soviética. Agora, um desafio histórico tem lugar. O Presidente Xi Jinping promove uma agenda externa mais assertiva, enquanto endurece em casa. Com o Governo Trump tendo lançado uma guerra comercial contra a China, em Pequim a questão não é mais como alcançar o Ocidente, mas como avançar, em uma era de hostilidade dos EUA.

O padrão é recorrente: um poder em ascensão desafia o estabelecido. Uma complicação também é familiar: por décadas, os EUA encorajaram a ascensão da China, construindo a parceria econômica mais importante do mundo. No período, os EUA presumiram que a China um dia cederia às supostas regras de modernização e que a prosperidade

alimentaria pedidos por liberdade e democratizaria o país. Ou então que a economia naufragaria, sob o peso da burocracia. Mas nada disso aconteceu.

Os líderes chineses abraçaram o capitalismo, mas continuam a se chamar de marxistas. Recorreram à repressão para manter o poder, mas sem sufocar o empreendedorismo. E tiveram mais de 40 anos de crescimento contínuo, com políticas pouco ortodoxas.

Em setembro a China celebrou 69 anos de governo comunista, superando a União Soviética. A economia do país caminha para virar a maior do mundo por ampla margem. Os comunistas chineses estudaram com afincos erros soviéticos. Concluíram que abraçariam “reformas” para sobreviver, mas que isso não incluiria a democratização.

(...)

O longo *boom* econômico do país seguiu o excesso autocrático da Revolução Cultural, que dizimou o aparato do partido. O sucessor de Mao, Deng Xiaoping, guiou o país em uma direção radicalmente mais aberta. Mandou jovens autoridades chinesas para o Ocidente para estudar como as economias modernas funcionavam. Investiu em educação, expandiu o acesso a escolas e universidades e quase eliminou o analfabetismo. A China agora produz mais graduados em ciência e engenharia por ano do que os Estados Unidos, o Japão, a Coreia do Sul e Taiwan juntos.

Outra explicação para as transformações está em mudanças burocráticas. Analistas às vezes dizem que a China abraçou a reforma econômica e resistiu à política, mas o partido fez mudanças após a morte de Mao que não foram profundas a ponto de gerarem eleições livres, mas ainda assim significativas. Introduziu limites de mandato e idades

de aposentadoria compulsória, o que facilitou a expulsão de funcionários incompetentes. E reformulou os boletins usados para avaliar os líderes locais, concentrando-se quase exclusivamente em metas econômicas concretas. Os ajustes tiveram impacto tremendo, injetando uma dose de prestação de contas e de competição no sistema político. Segundo Yuen Yuen Ang, cientista política da Universidade de Michigan, “a China criou um híbrido único, uma autocracia com características democráticas”. (PHILIP P. PAN; *A Metamorfose da China em Potência Global*, O Globo, 20/11/2018)

Empreendendo-se uma análise retrospectiva em comparação com os fatos (conforme retratados atualmente pela Historiografia) que se sucederam desde a instalação, em 1937, do conflito bélico en-

tre ambos os Estados, é forçoso reconhecer que o processo de desenvolvimento chinês certamente não seria o mesmo caso não houvesse o cimento que propiciou, algum tempo depois, a consolidação da China perante o cenário mundial – através, sobretudo, da guinada na política norte-americana, que a retirou do completo isolamento político institucional (passando a admitir Taiwan não mais como a representação oficial de toda a China, mas apenas na qualidade de uma “província chinesa rebelde”) –, alcançando, então – em um controvertido (e hoje bastante criticado) contexto de auxílio econômico indireto, objetivando integrar o gigantesco mercado consumidor chinês (derivado da sua população de mais de 1 bilhão de habitantes) à economia mundial –, lugar que atualmente ocupa na geopolítica internacional, incluindo sua surpreendente projeção militar e ambições hegemônicas globais.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; China; Comunismo; Política da China;

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Comércio Exterior;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

GILBERT, Adrian. *Enciclopédia das Guerras – Conflitos Mundiais através dos Tempos*. São Paulo: M. Books, 2005.

Guerra na Paz – China em Ebulição: da Revolução Cultural à “Desmaioização”; Rio de Janeiro: Rio Gráfica Editora, 1984.

_____. *Bombas Nucleares e Tigres de Papel: a Cisão Sino-Soviética*; Rio de Janeiro: Rio Gráfica Editora, 1984.

_____. *MAO e a Revolução*; Rio de Janeiro: Rio Gráfica Editora, 1984.

_____. *A Conquista do Norte*; Rio de Janeiro: Rio Gráfica Editora, 1984.

MEDEIROS, Carlos Aguiar. “A Economia Política da Transição na China e o Colapso da União Soviética”, in: *O Mito do Colapso do Poder Americano*, 2008, p. 173-277.

REIS, Daniel Aarão. “A Comuna de Xangai”, *O Globo*, 8 set. 2018, p. 3. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/opiniao/a-comuna-de-xangai-23047610>>. Acesso em: 4 out. 2018.

VAZ-PINTO, Raquel. *A Guerra Sino-Japonesa e o Fim da República da China*, Relações Internacionais, nº 48, Lisboa, dez. 2015, p. 171-174.

A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL – Uma Visão Portuguesa

CLAUDIO DA COSTA BRAGA*
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

A história da Independência do Brasil, principalmente o período que antecedeu este acontecimento, de 1808 a 1822, já foi muito estudada pelos historiadores brasileiros. Achei-me, então, na obrigação de fazer uma abordagem que fosse pouco conhecida. Falarei sobre “A Independência do Brasil – Uma Visão Portuguesa”.

Para isso, fui buscar em autores portugueses os seus pontos de vista sobre a nossa independência. Não que esses pontos de vista sejam necessariamente diferentes, podendo ser até semelhantes; entretanto, observaremos enfoques distintos daqueles que sempre nos foram apresentados.

Diversas são as abrangências, ênfases e qualificações apresentadas pelos historiadores, portugueses ou brasileiros, ao tratarem da ruptura política entre Brasil e Portugal, ocorrida em 7 de setembro de 1822. Observei, neste estudo, que alguns deles, principalmente os brasileiros, apresentam a nossa independência dentro de um processo cheio de tensões, conflitos, guerras e profundas alterações na ordem vigente.

Já os portugueses tentam mostrar nossa independência inserida em um processo amplo, relacionado, de um lado, com a crise do sistema colonial tradicional e

* Serve na Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha como superintendente do Sistema de Comunicações da Marinha. Autor de diversos livros, com destaque para: *A Guerra da Lagosta, O Último Baile do Império, 1910 – O fim da Chibata – Vítimas ou algozes?, Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina e A Administração Naval do período de 1889 até o início do Governo Prudente de Moraes*. Titular da Cadeira 76 do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), cujo Patrono é o Almirante Barroso, Herói Nacional.

com a crise das formas absolutistas de governo e, de outro lado, com as lutas liberais e nacionalistas que se sucederam na Europa e na América nos fins do século XVIII, aqui incluídas a independência norte-americana (em 1776), a Revolução Francesa (em 1789) e o fim do império espanhol nas Américas a partir de 1810.

Em todos os casos, porém, são marcantes três acontecimentos que irão contribuir profundamente para o nosso processo de independência:

O primeiro deles inicia-se com a mudança da sede da monarquia portuguesa para o Brasil, em decorrência da invasão da metrópole por forças napoleônicas. Atos consequentes, como a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, que franqueava os portos do Brasil ao comércio internacional, contribuiriam para o crescimento econômico da colônia e mudanças políticas significativas.

Muitos historiadores portugueses consideram esse ato um dos mais nefastos para Portugal, pois com ele se extinguiria o Pacto Colonial e o monopólio comercial que impunham ao Brasil. De uma hora para outra desmoronaria todo o processo de lucro que por mais de 300 anos havia beneficiado grandemente os portugueses, que agora, desesperados, viam extinguir-se o tempo dos privilégios e monopólios. Tudo se tornava mais grave pela crescente Revolução Industrial em curso na Inglaterra.

Para os portugueses, todos os males pareciam advir da permanência da corte no Brasil e da autonomia concedida à colônia. Era pensamento comum em Portugal que o regresso da corte a Lisboa teria como consequência natural o fim dos privilégios da colônia e o retorno dos benefícios que o Pacto Colonial lhes proporcionava.

Era para D. João VI uma situação muito difícil: ser ao mesmo tempo rei de Portugal

e do Brasil, dois povos que naquele momento possuíam interesses opostos.

O segundo foi a criação do Reino de Portugal, Brasil e Algarves, pondo fim ao regime colonial na Terra de Santa Cruz. Este ato criou uma situação paradoxal: o Brasil faria parte do Reino, tinha a sua sede no momento, porém os brasileiros não desfrutavam dos mesmos direitos e benefícios dos portugueses, apesar de, com seus impostos, sustentarem a corte e o governo.

O terceiro seria decorrente do processo que levaria ao retorno de D. João VI a Portugal, iniciado com a Revolução de 24 de agosto de 1820, na cidade do Porto. Em continuação, no Rio de Janeiro, um movimento militar, em 26 de fevereiro de 1821, pressionou o regresso da corte a Lisboa. Dom João VI, muito a contragosto, decide então regressar a Portugal, ficando D. Pedro como regente no Brasil. O posicionamento liberal e nacionalista dessa revolução que, intransigentemente e radicalmente, desejava manter o regime colonial no Brasil criou fortes reações dos brasileiros, apressando, com isso, nossa independência política, embora esta estivesse na lógica dos acontecimentos.

Vamos ver, então, como tudo se processaria, com a visão dos historiadores portugueses sobre esses três acontecimentos:

A conturbada situação política vivida na Europa no início do século XIX, especificamente por Portugal, com seu território invadido por tropas de Napoleão, ameaçando a continuidade da dinastia dos Braganças, fez com que o príncipe regente Dom João, juntamente com seus familiares e a corte, se transferissem para a sua principal colônia, o Brasil.

A partir de 1808, diversas foram as alterações que se processaram na sociedade brasileira, principalmente nos aspectos econômico, social e cultural. Essas mudanças foram tão marcantes que provoca-

riam modificações políticas irreversíveis entre Brasil e Portugal.

Com a vinda da Família Real e de boa parte da nobreza, as exigências de melhores bens de consumo aumentaram e tornava-se necessário o seu provimento sem que se dependesse das importações estrangeiras.

Consta que foram trazidos para o Brasil, não só do Tesouro Real, mas também pelas famílias que para cá vieram o quantitativo de 200 milhões de cruzados, uma fortuna na época, que se tornou disponível para investimento e consumo. A colônia se capitalizara de uma hora para outra. Como fator comparativo, no retorno da família real para Portugal foram levados cerca de 50 milhões, valor este que caracterizaria uma quase falência do Brasil.

Diversos passam a ser os atos liberalizantes editados pela Coroa, principalmente no comércio exterior. Dentre eles podemos destacar: a abertura dos portos às nações amigas; o favorecimento aos ingleses, com taxas baixas para importação de seus produtos; e a instalação de várias indústrias no Brasil.

O fim da prática mercantilista aplicada pela metrópole à sua colônia, permitiria maior comércio do Brasil sem a interferência da metrópole, provocando grande incentivo econômico e marcantes mudanças sociais e políticas decorrentes. Também a imigração de estrangeiros foi estimulada a partir de 1808, principalmente a suíça, a italiana e a alemã, assim como se procurou manter aqui os portugueses.

O impacto da chegada da Corte portuguesa no Brasil causou dois sentimentos antagônicos. O primeiro deles foi o de hostilidade aos novos residentes, em

decorrência do grande incômodo que tal quantidade de pessoas, e das mais exigentes, provocou aos moradores da cidade, tendo alguns deles sido obrigados a cederem suas próprias residências para os nobres portugueses que aqui chegaram. Como dado para comparação, o acréscimo de pessoas na cidade foi da ordem de 15 mil para uma população de 60 mil. O outro sentimento era de regozijo pelo fato de estarem podendo desfrutar da convivência de tão requintadas famílias, de uma nobreza das mais antigas da Europa.

As mudanças sociais foram significativas e aconteceram rapidamente, tendo em vista a predisposição de aceitação dos modos e costumes de tão requintados personagens. Uma das maiores características foi nas vestimentas, que passaram a

ter as características europeias, principalmente na figura feminina.

Também na construção civil houve modificações sensíveis, principalmente nas habitações, com luxuosas

residências passando a ser erguidas para a acomodação dos nobres e burgueses mais endinheirados, normalmente portugueses e estrangeiros, e também de diplomatas que para cá se transferiram. Outras modificações mais aconteceriam, principalmente nos hábitos alimentares, no incremento de festividades e nas manifestações culturais – como ópera e teatro –, nas belas artes – com a vinda da Missão de Artes da França –, com a criação de curso de Medicina, da Biblioteca Pública e do Jardim Botânico e com a expansão do comércio.

Não seria mais possível continuar o Brasil a ser governado como colônia. Era necessário fazê-lo funcionar como um

**Não seria mais possível
continuar o Brasil a ser
governado como colônia.
Era necessário fazê-lo
funcionar como um reino**

reino e, assim, organizar e implementar os serviços governamentais e de atividade política de um Estado. Criou-se, então, o Conselho Superior de Justiça, o Arquivo Militar do Brasil, a Mesa do Desembargo do Paço, a Mesa da Consciência e Ordens, a Intendência-Geral, a Polícia da Corte, a Junta de Comércio-Agricultura-Fábricas e Navegação, a Casa da Moeda, um Banco Público, a Fábrica Real da Pólvora, a Imprensa Régia, o Erário e o Conselho de Fazenda. Elevou-se a Relação do Rio à Casa de Suplicação do Brasil e ao Superior Tribunal de Justiça. Remodelaram-se o Arsenal Real de Marinha e o recrutamento para recompletar os Regimentos de Linha. Todos esses nomes são os da época, e decidi preservá-los.

Em 1815, a elevação do Brasil a Reino e a propaganda que se fez na Europa da criação de um novo Reino na América do Sul, somadas às medidas liberalizantes de D. João, aguçaram a curiosidade estrangeira sobre essa terra tão distante que era o Brasil. Com isso, os interesses despertados nos estudiosos das ciências naturais os levaram a virem para cá, tendo sido eles os responsáveis pelo grande incremento no conhecimento mais profundo sobre nossos recursos naturais. Nessa ocasião, várias expedições científicas vieram ao Brasil, para registrar a fauna e a flora e estudar o povo brasileiro.

Todas essas alterações viriam modificar os modos de ser e de pensar dos brasileiros, muitos influenciados também pela repentina abundância de livros e periódicos que passaram a circular, divulgando novas ideologias, de tendência liberal e de formação de um espírito de autonomia. Não podemos deixar de destacar a Revolução Republicana Pernambucana de 1817, que estabeleceu, por 80 dias, uma República, com a adesão das Províncias de Alagoas, do Ceará, do Rio Grande do

Norte e da Paraíba, tendo chegado inclusive a adotar uma Constituição. Sairia desse cenário, anos mais tarde, o título do Patrono da Marinha do Brasil – o Marquês de Tamandaré. A debelação dessa revolta, juntamente com o fim da invasão da Guiana Francesa e a incorporação da Província Cisplatina ao Reino, caracterizaria a intenção de D. João VI em formar um Império no Brasil.

Porém, terminadas as guerras na Europa, Portugal entra num processo de regeneração que colidiria com as liberdades comerciais agora já vividas pelo Brasil. D. João VI postergava seu retorno a Lisboa, mesmo tendo sido solicitado o seu regresso pelo Conselho de Governadores e por diversas Casas Reais da Europa. A Inglaterra, uma das maiores incentivadoras desse retorno, chegou a enviar uma Esquadra para comboiar o regresso. Essa manifestação seria um dos primeiros indícios de que a Grã-Bretanha apoiaria a independência do Brasil, pois o Brasil independente traria para aquela potência europeia grandes vantagens comerciais.

A Revolução Liberal de 24 de agosto de 1820, na cidade do Porto, logo se repercutiria em várias províncias do Brasil, que aderiram à causa da Regeneração. Essa causa pretendia reerguer a monarquia portuguesa, com a união de todos os seus territórios, e a volta do controle de Lisboa sobre suas colônias, inclusive o monopólio comercial. Logo, o processo de Regeneração defendido em Lisboa torna-se antagônico com as liberdades, principalmente a do comércio vivida pelo Brasil. Era de se esperar que, com a saída do monarca, os brasileiros não aceitariam mais o retrocesso de suas liberdades, principalmente as comerciais. Dom João insistia em ficar no Brasil, até que um Ato da Assembleia Constituinte em Lisboa, de 15 de janeiro de 1821, exigiu o seu regresso.

A Província do Pará, em 1º de fevereiro de 1821, a da Bahia, em 10 do mesmo mês, e a do Maranhão foram as primeiras onde seus governadores portugueses aderiram ao movimento liberal e à causa da Regeneração.

Dom João VI, sob pressão das tropas portuguesas no Rio de Janeiro, decide pela transferência da Corte para Lisboa em março de 1821. Esse Ato torna-se de muita importância, pois o regresso da Corte à Lisboa e uma consequente tentativa de se retirar do País as liberdades conquistadas iriam contribuir para a ruptura do Brasil com Portugal.

Em abril, o Congresso português promulga uma Portaria em que considera legítimos todos os governos estabelecidos ou que se estabelecerem nos Estados portugueses do Ultramar e nas ilhas adjacentes que abraçarem a causa da Regeneração. Em seguida, manda que se procedam às devidas eleições de deputados para a sua representação à Corte. Com esta ação, as províncias, agora de norte a sul do Brasil, passam a apoiar a Regeneração.

Diante desse apoio, e já com o regresso de D. João a Portugal, ocorrido em 4 de julho de 1821, a Corte em Lisboa passa a deliberar, mesmo sem a presença dos representantes das províncias, criando um conflito com a recusa dos representantes provincianos em aceitar tais deliberações. Vale destacar que, quando de sua chegada a Lisboa, D. João VI encontraria um reino fragilizado politicamente, com ameaças substanciais até da manutenção da mo-

narquia e do regime liberal que se vivia, além de muito endividado.

O problema se agravaria quando a Corte passa a tomar novas deliberações no intuito de fazer retirar do Brasil a situação de liberdade política e comercial que alcançara, tentando retorná-lo à situação de colônia. Três delas se destacam:

a) Decreto de 29 de setembro de 1821 das Cortes Gerais – estabelecia nova administração política, militar e financeira para o Brasil, todas sujeitas diretamente à Corte em Lisboa, e exigia o regresso de D. Pedro, por não ser mais necessária a sua presença no Brasil. Esta medida só chegaria ao Brasil em 10 de dezembro

de 1821, provocando forte reação do grupo que defendia uma separação de Portugal.

Na verdade existiam no Brasil, no aspecto social e ideológico, três partidos:

1º) um constituído basicamente de portugueses, que defendiam a união luso-brasileira;

2º) outro constituído por senhores de engenho, empregados públicos e alguns eclesiásticos influentes, que defendiam um governo independente, com sede no Rio de Janeiro, e com uma Constituição moderada e duas Câmaras; e

3º) um Partido Democrata, muito numeroso, constituído pelo povo em geral, que defendia a existência de governos provinciais independentes.

Opondo-se a toda essa pressão de Lisboa, o Senado no Rio de Janeiro cobra uma posição de D. Pedro, que publicamente declara, em 9 de janeiro de 1822,

A Corte passa a tomar novas deliberações no intuito de fazer retirar do Brasil a situação de liberdade política e comercial tentando retorná-lo à situação de colônia

que aqui ficaria, celebrizando-se esta data como “O Dia do Fico”.

b) Extinção, em 13 de janeiro de 1822, dos Tribunais de Justiça aqui estabelecidos depois de 1808; e

c) Desejo dos brasileiros que as tropas militares fossem formadas por elementos aqui nascidos, e não pela tropa militar portuguesa no Brasil.

Nesse momento, observa-se o início de uma separação nítida entre as províncias do Norte, fiéis à Corte e com centro na Província da Bahia, e as do Sul, separatistas. Destaca-se o posicionamento independente de Pernambuco, que não só queria mudar a relação de dependência como também modificar o sistema político no Brasil.

É célebre uma declaração da Província de São Paulo a D. Pedro: “ou vai e nós nos declaramos independentes, ou fica e então continuamos a estar unidos e seremos responsáveis pela falta de execução das ordens do Congresso; além disso, tanto os ingleses europeus como os americanos ingleses nos protegem na nossa independência no caso de ir Sua Alteza”.

Esta atitude revelaria que os separatistas contavam obter o apoio dos Estados Unidos da América (EUA) e da Grã-Bretanha.

Os deputados de São Paulo no Congresso em Lisboa assim se manifestaram: “Os povos do Brasil são tão portugueses como os de Portugal, e por isso hão de ter iguais direitos e, se assim não fosse, a nossa união não duraria um mês”.

Como resposta das Cortes portuguesas ao que acontecia no Brasil, foi criada, em 18 de março de 1822, a Comissão Especial dos Negócios Políticos do Brasil, que em seu primeiro parecer propunha, entre outras resoluções opressivas, que:

– o Príncipe permanecesse no Rio de Janeiro enquanto não se fizesse a organização geral do governo do Brasil;

– não se instalasse a Junta Provisional no Rio de Janeiro;

– se fizesse executar o Decreto de extinção dos tribunais; e

– as Juntas de Fazenda passassem a ficar subordinadas às Juntas Provisionais em Lisboa.

Esse mesmo documento aconselhava o Congresso a não transigir quanto às relações comerciais, que a Comissão considerava um dos mais fortes vínculos de união e que deviam ser discutidas na base da reciprocidade.

Vale destacar que os fatores tempo e distância fizeram com que nem sempre os atos promulgados em Portugal e no Brasil fossem um decorrente do outro. Muitos deles foram promulgados sem se ter conhecimento dos atos promulgados pelo outro.

No Brasil, continuava a evolução do sentimento de independência. As Províncias de São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Minas Gerais pressionavam o príncipe a tomar medidas de oposição às deliberações portuguesas. Uma delas consistia na determinação do regresso à Portugal das tropas portuguesas sediadas no Brasil. No entanto, as províncias do Norte opunham-se às decisões do príncipe regente.

Outra medida tomada por D. Pedro foi a convocação, em 3 de junho de 1822, de uma Assembleia Constituinte e Legislativa com a pretensão de atingir autonomia legislativa, embora mantendo a união com a Coroa portuguesa, além de declarar-se regente constitucional. Nesse dia, D. Pedro recebe o título de Defensor Perpétuo do Brasil.

Como podemos depreender, o Brasil queria a sua independência, mas firmada sobre a união bem entendida com Portugal. Mas o Congresso em Lisboa não tinha um perfeito conhecimento da realidade

brasileira, recusando-se a votar os artigos referentes à criação de dois Congressos, um em Portugal e outro no Brasil, além de Cortes Gerais na Capital do Império. A carta de D. Pedro informando sobre a convocação da Assembleia Constituinte e a sua proclamação como regente constitucional só se tornariam do conhecimento em Lisboa em 26 de agosto.

A crise aumentou no Congresso em Lisboa, tendo os representantes das províncias brasileiras solicitado a anulação de suas representações. A Comissão de Constituição em Lisboa, reunida em urgência, renega a solicitação dos deputados brasileiros.

Interessante é destacar que, devido aos fatores tempo e distância, que dificultavam e tornavam demoradas as disseminações dos conhecimentos na ocasião, em 24 de setembro de 1822, quando nossa independência já estava proclamada por D. Pedro, a Assembleia Constituinte em Lisboa decreta a nomeação de uma Regência no Brasil nos termos da Constituição portuguesa, devendo o príncipe regente voltar a Portugal no prazo de 30 dias, sob pena de perda dos seus direitos ao trono português, anulando o Decreto de 3 de junho de 1822, que convocava a Constituinte do Brasil, assim como todos os Atos de D. Pedro. Esse Decreto tornou-se inócuo e inaplicável, pois o Brasil já era independente desde o glorioso 7 de Setembro, nas margens do Ipiranga, em São Paulo.

O que levaria D. Pedro à proclamação de nossa independência foi o fato de ter recebido de Portugal o Decreto de 23 de julho, que, embora permitisse a sua permanência no Brasil até a publicação da futura Constituição portuguesa, exigia a aplicação imediata do Decreto de 29 de setembro de 1821 e a instalação das Juntas Provisionais, que ficariam subordinadas diretamente à Portugal. Este Decreto chegaria às mãos da Imperatriz Leopoldina,

que se encontrava na Fazenda Santa Cruz (hoje um bairro do Rio com o mesmo nome). Junto com José Bonifácio, ela mandaria que o Major Cordeiro fizesse chegar às mãos de D. Pedro tal Decreto.

Nada mais além da diplomacia restaria nas relações entre os dois reinados. Já nada podia fazer Portugal para recuperar o Brasil.

Para Portugal, a separação do Brasil seria calamitosa em termos econômicos. Portugal estava arrasado depois de tantos percalços devido às guerras napoleônicas. Era necessária a manutenção das condições de comércio estabelecidas com o Brasil. Estas, rompidas, agravariam ainda mais a situação econômica portuguesa.

Os problemas econômicos e comerciais que se agravariam para Portugal com a separação do Brasil já haviam sido detectados havia algum tempo. Em 5 de fevereiro de 1821, em relatório apresentado às Cortes, vislumbrava-se o incremento das transações comerciais de Portugal com suas demais colônias, principalmente as africanas.

Nesse período pré-independência do Brasil, a opinião pública portuguesa, orientada por diversos periódicos, defendia uma posição de força contra as liberdades, principalmente comerciais, concedidas ao Brasil, sendo hostil à nossa separação e ou a qualquer solução de conciliação. Apoiavam mesmo o uso da força para impor ao Brasil a sua subordinação à Corte. Ora, uma solução deste tipo, que só atenderia aos ânimos portugueses, nunca poderia ser aplicada sem o apoio externo. Entretanto, esse apoio externo não aconteceria devido ao quase completo isolamento internacional que Portugal vivia naquele momento.

Concluindo, considerando aspectos de estudo e análise dos pontos de vista dos historiadores portugueses, a Inde-

pendência do Brasil não foi um acontecimento isolado do contexto internacional, podendo ser inserido em dois grandes movimentos que se caracterizaram no início do século XIX: o liberal e o das nacionalidades.

A chegada da família real portuguesa em 1808 e o incremento de desenvolvimento que se processou na Colônia, tendo em vista as medidas liberalizantes decretadas pelo príncipe regente D. João, nos aspectos político, econômico e social, foram marcantes para estimular o sentimento de independência das lideranças e da população brasileiras, acompanhado de um profundo descontentamento na metrópole, o que ajudaria a conduzir a um processo de ruptura.

Outro aspecto interessante a se destacar é o das promulgações dos Atos Governamentais, tanto do Brasil como de Portugal. Devido à distância entre os dois países e à demora para se conhecer a decisão de um e do outro, os Atos nem sempre eram promulgados em decorrência de uma decisão tomada pelo outro.

Historiadores portugueses destacam que o radicalismo político e a crise econômica vivida por Portugal limitaram aquele país e o afastaram de decisões mais moderadas ou temporizadas que permitissem soluções conciliatórias com a aceitação de uma autonomia moderada que evitasse a ruptura do 7 de Setembro.

Os avanços econômicos e culturais alcançados pelo Brasil não poderiam mais ser travados, e, por isso, qualquer decisão no sentido de suprimir privilégios

já adquiridos seria sempre mal aceita por quem estava ávido por autonomia.

Outra consideração também apresentada por historiadores portugueses é que o processo de Regeneração Política da nação portuguesa levou-a a um isolamento internacional, isto é, da Europa monarquista, não permitindo nenhum apoio militar externo. Além disso, do ponto de vista econômico, o Brasil oferecia muito mais vantagens aos países europeus do que Portugal, daí o desinteresse daqueles pela manutenção da soberania portuguesa sobre o Brasil.

Outro fato marcante era a hegemonia inglesa na ocasião. Pioneira na Revolução

Industrial, a nossa independência e a dos demais países da América do Sul era de grande importância no desenvolvimento do capitalismo britânico.

Essa hegemonia fez com que os gabinetes britânicos procurassem sempre

inserir o processo de independência do Brasil no contexto geral da emancipação americana, impedindo todas as tentativas das potências europeias ou dos Estados Unidos de intervirem na América Latina, onde os novos países representavam um vasto mercado para os produtos da sua indústria.

Vale destacar a existência de dois documentos antagônicos, encaminhados ao rei D. João VI, a respeito de como Portugal deveria agir em decorrência de nossa independência. O primeiro deles, elaborado pelo primeiro-ministro, General Manoel Ignácio Martins Pamplona, 1º Conde de Subserra, defendia a linha de retorno da subordinação do Brasil a Portugal, mesmo

**Para alguns historiadores,
a nossa independência
nada mais teria sido do
que fruto de uma brilhante
estratégia de D. João VI
e de D. Pedro**

com a intervenção militar, posição esta que se coadunava com forte influência francesa no Governo de Portugal.

Uma segunda posição, agora sob forte influência da Grã-Bretanha, era defendida pelo encarregado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Palmela, que defendia o reconhecimento de nossa independência e a aproximação ao novo Império, principalmente nos aspectos comerciais.

Por fim, como a história nos ensina, qualquer processo de independência de um país de seu opressor sempre foi precedido de verdadeiras, longas e sangrentas guerras entre o colonizador e o colonizado. Entretanto, a nossa independência aconteceu sem derramamento de sangue e sem guerras expressivas.

No Brasil, como em Portugal, alguns historiadores, após analisarem as cartas trocadas entre D. Pedro e D. João, nos meses que antecederam o 7 de Setembro, cartas essas mais de pai para filho do que de monarca para súdito, chegam a vislumbrar que, diante das circunstâncias que aqui se vivia e do crescente clima de liberdade, a nossa independência nada mais teria sido do que fruto de uma brilhante estratégia de D. João VI e de D. Pedro.

Independente de ter havido simulação ou emprego de estratégia, a verdade é que seria um remédio amargo para Portugal, mas que evitaria derramamento de sangue e atenderia aos interesses da Corte portuguesa, mantendo como primeiro imperador do Brasil um príncipe regente de Portugal.

Em 13 de maio de 1825, D. João VI legitimaria a independência política do Império do Brasil, ressaltando para si o título de Imperador do Brasil e Rei de Portugal e Algarves e para D. Pedro o de Imperador do Brasil e Príncipe de Portugal e Algarves.

O cenário da Independência do Brasil ficaria registrado para a posteridade no quadro de Pedro Américo, representando o relato deixado pelo Major Francisco de Castro Canto e Mello, que fazia parte da comitiva de D. Pedro em viagem a São Paulo, quando, após receber as correspondências trazidas pelo Major Cordeiro, enviadas pela Princesa Leopoldina e por José Bonifácio, assim teria dito: “É tempo! Independência ou morte! Estamos separados de Portugal!”.

Estava, assim, proclamada a nossa independência.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Independência do Brasil; História de Portugal;

HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON

Parte II – O início na Marinha Real

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

OS PRIMEIROS TEMPOS DE NELSON

Horatio Nelson nasceu em Burham Thorpe, no condado de Norfolk, leste da Inglaterra, em 29 de setembro de 1758, no segundo ano da Guerra dos Sete Anos, que envolveu a Grã-Bretanha (GB) de Jorge II em um grande embate com a França de Luiz XV. Foi o quinto filho de um pároco anglicano chamado Edmund Nelson e de Catherine Suckling. Seu pai provinha de uma família de párocos ligados à Igreja da Inglaterra, enquanto sua mãe era proveniente de uma família de maiores posses

e conexões. Ela foi sobrinha-neta de Sir Robert Walpole, primeiro-ministro por 20 anos nos períodos de reinado de Jorge I e II. Seu nome de batismo, Horatio, provêio provavelmente do irmão de Sir Robert, Horatio Walpole, ou do filho de Sir Robert, Horace. Para Laughton esse nome deve ter se estabelecido na família a partir de Sir Horatio Vere, Lord Vere de Tilbury, declarado cavaleiro em 1596.¹ O irmão de Catherine, Maurice Suckling, era oficial de Marinha e se distinguira como comandante do *HMS Dreadnought* durante a Guerra dos Sete Anos.² A conexão da família Nelson com o mar parece ter vindo do

* Graduado em História (UFRJ), com mestrado e doutorado em História Comparada (UFRJ) e pós-doutorado em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Coordenador e professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

1 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op.cit.* p. 5.

2 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op.cit.* p. 4.



O jovem Tenente Nelson

período de reinado de Elizabeth I.³ Houve uma maior preocupação de Laughton com os antecedentes familiares dos Nelsons e Sucklings, remontando-os até o século XVI, fato que para Mahan não teve tanta importância, possivelmente por provir de outra sociedade menos preocupada com as ligações familiares comunitárias pretéritas.

³ *Ibidem*, p. 6.

Pouco se conhece da infância de Horatio Nelson, contudo sabe-se que estudou em Norwich e em North Walsham. Nelson possuía uma complexão frágil, tendo Mahan apontado que, em diversos períodos de sua vida, essa fragilidade se mostrou em toda a sua força, com alusões a doenças, infecções e suscetibilidade a sofrer com

baixas e altas temperaturas⁴. Aos nove anos de idade Nelson perdeu sua mãe, e seu pai se viu às voltas sozinho com a educação de um grande número de filhos⁵. Maurice Suckling era na ocasião comandante do navio de 3ª classe *HMS Raisonnable*, de 64 canhões, e vendo a situação de seu cunhado, ofereceu-se para introduzir um de seus filhos na Royal Navy (RN). O escolhido foi Horatio, o que causou surpresa no próprio Maurice, pois era o mais frágil de todos os filhos de Edmund. Perguntou ele, então, a seu cunhado: “O que fez o pobre Horatio tão frágil em relação aos outros para ser enviado para o mar? No entanto, deixe-o vir, e se um tiro de canhão arrancar sua cabeça, pelo menos ele estará acolhido”⁶. No entanto, Horatio era determinado e aceitou o desafio, o que ocorreu em 1771, quando ele contava com 12 anos de idade. Naquela oportunidade, cada comandante de navio podia escolher quem quisesse para tornar-se *midshipman*.⁷

Em seguida, Maurice foi transferido para outro navio como comandante, o *HMS Triumph*, e levou Nelson com ele como seu servente, o que em verdade equivalia a ser um pupilo sob sua orientação. Logo depois de embarcá-lo no *Triumph*, Maurice ofereceu Nelson a um conhecido mestre de um navio mercante que se destinava às Índias Ocidentais, de

modo que ele obtivesse maior “tempo de mar”. Nesse navio Nelson permaneceu por cerca de um ano aprendendo, como um simples marinheiro, a arte de navegação e marinaria. Laughton criticou severamente Maurice, não por ter “oferecido” seu sobrinho para outro navio, mas por ter mantido registro de sua permanência no *Triumph*, continuando, assim, a receber pagamentos e gratificações por tê-lo em seus livros de portalo⁸. Disse ele que esse procedimento era comum na época, “mas moral e legalmente errado,... claramente contrário ao espírito e a letra da lei”⁹. Mahan, por outro lado, não considerou errado esse procedimento de Maurice. Para ele, o tio “continuou com inteligência e solicitude a promessa de cuidar de Nelson”¹⁰. Para Mahan, Maurice quis preparar

seu sobrinho para a vida no mar de modo mais expedito, uma vez que existiam na ocasião, 1771, poucos navios de combate em comissão e seus conveses estavam sobrecarregados com *midshipmen*, o que dificultaria o aprendizado de seu protegido. Dessa maneira, “Nelson foi enviado por seu cuidadoso guardião a um navio mercante para as Índias Ocidentais de modo a aprender... os elementos de sua profissão... e desenvolver seu potencial mais rapidamente”¹¹, segundo palavras do autor norte-americano.

Horatio era determinado e aceitou o desafio de ser enviado para o mar com 12 anos de idade

4 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.* p. 5.

5 Catherine Suckling gerou no total 11 filhos de seu casamento com Edmund Nelson.

6 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.* p. 6.

7 O mesmo que aspirante na Marinha do Brasil.

8 Livro de registro de tripulantes em um navio.

9 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *Op. cit.* p. 10.

10 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*. v.1, *op. cit.* p. 9.

11 *Ibidem*, p. 10.

Em julho de 1772, Nelson regressou para o *Triumph* com o posto de *midshipman*, sob o olhar cuidadoso de seu tio. No ano seguinte, a seu pedido, com a concordância de Suckling, Nelson foi transferido para o *HMS Carcass* em viagem ao Ártico e, em seguida, para o *HMS Seahorse*, uma fragata de 24 canhões sob o comando do Capitão George Farmer¹², que viria depois, em 1779, durante a Guerra de Independência dos Estados Unidos da América (EUA), a falecer em combate no comando do *HMS Quebec*. Por sua bravura, seu filho mais velho foi elevado por Jorge III a barão, e sua viúva recebeu uma pensão do Estado de 200 libras anuais¹³. Esse foi o oficial responsável perante Maurice a ensinar Nelson a arte de combater no mar¹⁴. Essa fragata viajou, por sua vez, às Índias Orientais e ao Golfo Pérsico. Em março de 1776, Nelson foi transferido, em razão de um problema de saúde, por ordem do comodoro do esquadrão, Sir Edward Hugues, para o *HMS Dolphin*, sob o comando do Capitão Pigot¹⁵, que se encontrava de regresso à GB. Em setembro daquele ano, o *Dolphin* chegou à Inglaterra. Nesse ínterim, Maurice foi promovido ao cargo de *controller of the Navy*, o responsável pelos

**Em 10 de abril de 1777,
com ainda 18 anos de
idade, Nelson foi aprovado
e promovido a tenente da
Royal Navy (RN)**

arsenais navais e membro do Navy Board¹⁶, e, assim, dotado de maior influência e poder. Por seu pedido especial, Nelson foi aceito como *midshipman* a bordo do *HMS Worcester* que se encontrava sob o comando do capitão Mark Robinson¹⁷. Suckling enviara a ele uma carta especial de recomendação, solicitando uma atenção especial com seu jovem sobrinho, o que foi plenamente atendido, sendo considerado um “tenente em potencial” por Robinson¹⁸.

Ao chegar de uma viagem a Gibraltar,

Nelson recebeu autorização para realizar o exame para tenente, embora faltassem ainda 18 meses para completar a idade mínima para o concurso, isto é, 19 anos. Mahan supõe, com razão, que Suckling

tenha contribuído com sua influência na obtenção dessa autorização para que o sobrinho se submetesse ao exame¹⁹. Em 10 de abril de 1777, com ainda 18 anos de idade, Nelson foi aprovado e promovido a tenente da Royal Navy (RN). Um fato mencionado por Mahan e omitido por Laughton foi que na comissão de exame, composta por três capitães, um deles foi o próprio Suckling. Ora, sabe-se que dificilmente Nelson seria reprovado no exame, pois seu tio lá se encontrava para protegê-lo; no entanto,

12 Farmer fora *midshipman* de Maurice durante a Guerra dos Sete Anos e assim a ele estava ligado. Quando no texto houver a referência a capitão, significa *captain* ou capitão de mar e guerra na Marinha do Brasil

13 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.* p. 12.

14 Um dos colegas *midshipman* de Nelson no *Seahorse* foi Thomas Troubridge, que viria, no futuro, a ser a ele associado.

15 Durante a viagem, Pigot tudo fez para atender e curar Nelson de sua doença, o que foi posteriormente reconhecido por ele.

16 FREMONT-BARNES, Gregory. *The Royal Navy 1793-1815*. London: Osprey, 2007, p. 47.

17 O Capitão Mark Robinson viria a perder uma perna durante a Guerra de Independência dos EUA.

18 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.* p. 14.

19 Suckling teve marcante participação no avanço de Nelson no início de sua carreira, inclusive em sua promoção por exame a tenente.

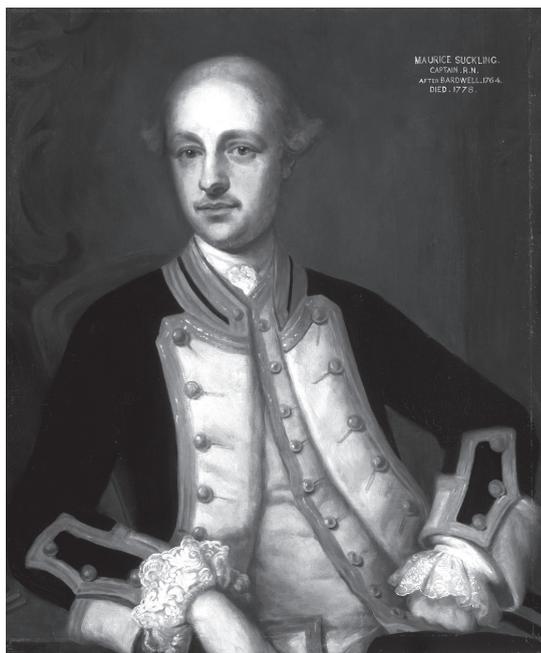
Mahan afirmou que “[Maurice] escondeu o fato de seu parentesco até que os outros membros [da comissão] estivessem satisfeitos”.²⁰ Será que os outros dois oficiais não tinham conhecimento desse parentesco? Dificilmente, ainda mais em um serviço no qual todos tinham conhecimento das relações sociais mútuas. Possivelmente por isso Laughton tenha omitido tal aspecto. Seu herói estava acima de conchavos para promoção, e proteções desse tipo, embora explícitas para Laughton, não deviam ser comentadas. Sua próxima comissão foi na fragata de 5ª classe com 32 canhões, o *HMS Lowestoft*, sob o comando de um capitão que viria a ser um de seus grandes mentores e amigos, William Locker.²¹

Locker fora ferido gravemente na perna durante a Guerra dos Sete Anos, quando era primeiro-tenente a bordo do *HMS Experiment*, ao abordar o corsário francês *Telemaque*. Apesar do grave ferimento, Locker prosseguiu na carreira e foi um dos tenentes a bordo do *HMS Royal George*, capitânia do Almirante Hawke, vencedor da Batalha da Baía Quiberon. Hawke, que ao perceber o valor daquele jovem oficial, o trouxe para o seu círculo íntimo, tornando-o um de seus protegidos, fato importante em uma carreira que dependia de conexões sociais.

Locker, sempre que podia, se referia a Lord Hawke em termos entusiásticos, em razão de sua gran-

deza, bondade, educação e gentileza e de seu cavalheirismo.²² O que Locker aprendeu com Hawke ele passou para o jovem Tenente Nelson, segundo Laughton²³. Mahan disse que Nelson encontrou em Locker não somente um oficial admirável e *gentleman*, mas principalmente um amigo, com o qual manteve uma longa relação que só foi terminar com a morte de Locker, em 1800.²⁴ Das 67 cartas de Nelson datadas entre 1777 e 1783 e ainda existentes hoje em dia, 30 são da correspondência com Locker.²⁵

O *HMS Lowestoft* foi designado em julho de 1777 para as Índias Ocidentais, uma vez que de lá saíam vários navios que



Capitão Maurice Suckling – tio e protetor de Nelson no início da carreira

20 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v.1. *Op. cit.*, p. 16.

21 Aparece na trajetória de Nelson o seu segundo protetor, Capitão Locker, que teria uma grande importância na vida do herói de Burham Thorpe e com ele manteria profusa correspondência por toda a sua vida.

22 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 9.

23 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *Op. cit.*, p. 15.

24 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v.1. *Op. cit.*, p. 17.

25 Idem.

atacavam o tráfico marítimo dos rebeldes norte-americanos em guerra de independência contra a GB. No início de 1778, o comandante em chefe da Esquadra das Índias Ocidentais na Jamaica, o Almirante Sir Peter Parker, transferiu Nelson para o seu capitânia, o *HMS Bristol*, o que pôde ser considerado uma promoção, uma vez que ficava o jovem oficial sob a proteção de um almirante comandante de força. Laughton supõe, não sem razão, que Sir Peter o chamou em razão de sua relação familiar com Suckling²⁶. Isso não significou dizer que Nelson não merecesse a transferência, muito pelo contrário; no entanto, para Laughton, esse fato foi influenciado com certeza por interesse social. Disse ele que:

a promoção por interesse era, em algumas situações, não tão ruim para o serviço, como pode parecer inicialmente...[o sistema] promoveu um número considerável de homens com pouca idade e houve sempre a possibilidade que entre os promovidos surgissem alguns homens com habilidade e gênios que viriam à frente quando chamados.²⁷

Em um serviço em que as relações sociais faziam toda a diferença, Laughton parece estar com a razão. Mahan, no entanto, acreditou que essa transferência pode ter sido influenciada pelas boas referências que Locker fez de Nelson a Sir Peter²⁸. Acredita-se que ambas as razões parecem ser pertinentes. Sir Peter precisava de um tenente em seu navio, e a indicação de

Nelson por Locker veio a calhar, pois essa indicação se referia a um parente do importante *controller of the Navy*. Essa nomeação atendeu aos dois propósitos, o social e o profissional. O certo é que imediatamente surgiu uma forte ligação entre Sir Peter e sua esposa com o jovem tenente de 20 anos de idade²⁹. Lady Parker chegaria em carta a afirmar a Nelson que “Sir Peter e eu [Lady Parker] sempre o consideramos como a um filho”³⁰, traduzindo-se essa afeição na indicação de Horatio à promoção de mestre e comandante³¹ em dezembro de 1778 e ao comando do brigue *HMS Badger*³². Seis meses depois, Nelson era promovido novamente a capitão (*post captain*)³³ por Sir Peter e nomeado comandante de uma fragata de 6ª classe com 24 canhões, a *HMS Hinchinbroke*. Outro promovido a mestre e comandante e depois a capitão por Sir Peter foi Cuthbert Collingwood, que estaria com Nelson como segundo comandante em Trafalgar em 1805. Tornaram-se, naquela estação naval, grandes amigos, e sempre que Nelson era designado para nova comissão, Collingwood o substituíu. Seria assim no *Lowestoft*, no *Badger* e no *Hinchinbroke*.

Mahan procurou justificar a rápida promoção de Nelson de tenente a capitão em somente dois anos. Normalmente o oficial que seguia um padrão normal de carreira na RN era promovido a tenente com cerca de 19 ou 20 anos de idade, comandante entre 35 e 40 anos e capitão entre 40 e 50, podendo chegar ao almirantado com 50 anos, se tivesse sorte. Alguns

26 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 18.

27 Idem.

28 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1., op. cit, p. 20.

29 O Almirante Sir Peter Parker viveu até 1811, com 82 anos de idade. Em 1805, quando do falecimento de Nelson, foi um dos almirantes mais antigos a carregar seu caixão.

30 Idem.

31 *Master and commander*, correspondente a capitão de fragata na Marinha do Brasil.

32 O Almirante Sir Peter Parker foi um dos responsáveis por essa nomeação.

33 Idem.

afortunados podiam chegar ao almirantado com menores idades, tais como Boscawen, que chegou ao almirantado com 37 anos, Hawke com 42 anos e Howe com 44 anos, sendo esses casos especiais. Nelson chegaria com 38 anos de idade, tendo levado 18 anos para atingir o posto de contra-almirante, em razão da promoção a esse posto ser exclusivamente por antiguidade. Mahan justificou sua promoção rápida a capitão por ser uma escolha pessoal de Sir Peter, uma vez que “esse resultado [a promoção] foi motivado principalmente pela natureza da estação [naval] no qual doenças provocaram vagas [para a promoção] mais rápidas que em combate.”³⁴ Seja como for, a escolha de Sir Peter tinha que recair sobre Nelson, pois ele possuía “esse poder de obter confiança e inspirar uma forte ligação” como um dos maiores elementos de sucesso, tanto como subordinado como comandante.³⁵ Para sua tristeza, o seu grande protetor, mentor e tio Maurice Suckling morreu nesse período.

Quando no comando do *Hinchinbroke*, em janeiro de 1780, Nelson participou de um ataque ao Lago Nicarágua, sob controle espanhol. A guerra entre Espanha e GB fora declarada oito meses antes, e um ataque ao Forte de San Juan tinha um duplo propósito. O primeiro, comercial, ao se dominar a linha de comércio entre o Pacífico e o Atlântico no istmo nas mãos

espanholas, e o segundo, militar, para impedir, por meio da conquista dessa posição de defesa, a junção entre forças navais espanholas no Caribe, ocupando-se uma posição central vital.

Houve um atraso indesejado na condução da operação, e esse atraso se estendeu até abril, período de chuvas na região e de exposição ao mosquito da malária. Segundo Mahan, Nelson não quis perder tempo e propôs logo atacar; no entanto, a decisão final do ataque não estava em suas mãos, e as autoridades envolvidas na preparação preferiram esperar para reforçar as tropas inglesas e ter a certeza da superioridade sobre os espanhóis. As ações foram, então, conduzidas em situações climáticas extremas e redundaram em um grande fracasso. Malária e desintéria atingiram a tripulação de Nelson. Para se ter uma

Nelson possuía o poder de obter confiança e inspirar forte ligação como seu maior elemento de sucesso, tanto como subordinado como comandante

ideia da virulência das doenças enfrentadas pelos marinheiros britânicos, dos 200 homens do *Hinchinbroke* 145 foram lá enterados³⁶. Desses 55 sobreviventes, Nelson acreditou que 45 viriam a morrer posteriormente.³⁷ O próprio Nelson, de constituição frágil, ficou gravemente doente, tendo quase morrido, se não fosse a atuação e o cuidado de Lady Parker, que dele cuidou como a um filho. Estava tão fraco que não pôde continuar nas Índias Ocidentais, e o retorno à Inglaterra era a única solução para que não viesse a morrer³⁸. Sir Peter,

34 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v.1. *Op. cit.*, p. 24.

35 *Idem.*

36 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *Op. cit.*, p. 22.

37 *Idem.*

38 Nesse período Nelson recebeu a indicação de um novo comando, um navio de 44 canhões, o *HMS Janus*, mais poderoso que o *Hinchinbroke*; no entanto, em razão de seu estado de saúde, não pôde assumi-lo.

então, determinou que Nelson embarcasse no *HMS Lion* de 3ª classe com 64 canhões sob o comando do Capitão Cornwallis³⁹ e demandasse a Inglaterra. Por pouco Nelson não faleceu em viagem, e somente com o cuidado e dedicação de Cornwallis conseguiu sobreviver.⁴⁰

O navio chegou em Portsmouth em novembro de 1780, e imediatamente Nelson foi carregado para Bath, local onde normalmente iam os oficiais de Marinha que necessitavam de um período de descanso e reabilitação. Sua recuperação foi, no entanto, lenta e dolorosa. Em maio do ano seguinte, ainda se encontrava em repouso e debilitado. Em carta a seu irmão William Nelson, escreveu o seguinte:

Eu perdi inteiramente o uso de meu braço esquerdo e estou quase perdendo o uso de minha perna e coxa; estou presentemente sob os cuidados do doutor Adair, um destacado cirurgião em Londres; entretanto ele me dá esperança que em poucas semanas meus problemas acabarão quando certamente chegarei em Norfolk e lá permaneceréi até que seja empregado [novamente].⁴¹

Depois de um longo período de recuperação, Nelson recebeu o comando da fragata de 6ª classe com 24 canhões *HMS Albermarle*. Foi com imensa alegria que



Fragata *HMS Albermarle* – um dos primeiros comandos de Nelson

assumiu o comando desse pequeno navio, afirmando que “o tombadilho estava repleto de jovens oficiais *gentlemen* e marinheiros, um exímio mestre e bons suboficiais... tenho uma excepcional⁴² tripulação, não gostaria de ver substituído nenhum oficial ou praça”.⁴³ Laughton levantou dúvidas quanto à eficiência dessa tripulação, pois somente um dos oficiais treinados por Nelson em sua carreira tornou-se excepcional, Sir William Hoste⁴⁴. Mesmo os depois conhecidos Sir Edward Berry e Sir Thomas Hardy foram considerados por ele bons oficiais, mas não excepcionais. A maior parte dos tripulantes do *Albermarle*, para Laughton, era comum. Para o historiador inglês, qualquer oficial ou tripulante sob o comando de Nelson “se considerava como um de seus grandes amigos e dali em diante mostraria que essa opinião do comandante era verdadeira”.⁴⁵

39 O Capitão Cornwallis distinguiu-se na Guerra de Independência dos EUA. Atingiu o Almirantado durante as Guerras da Revolução.

40 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1. *Op. cit.*, p. 30.

41 Carta de Horatio Nelson para William Nelson de 7 de maio de 1781, de Londres. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 23.

42 Foi utilizada a palavra em português “excepcional” para as palavras “*exceeding good*” usadas por Nelson.

43 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 24.

44 Sir William Hoste foi um dos protegidos de Nelson, tendo se destacado como um brilhante comandante de fragata. Acompanhou Nelson de 1795 até sua morte, em 1805. Em 1814 foi elevado a barão pelo rei. Fonte: WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History from 1500 to the present*. London: Routledge, 2004. p.149.

45 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 24.

Mahan, por sua vez, também apontou que, em seus despachos e cartas, Nelson enaltecia os feitos de seus subordinados com louvor, admiração e gentileza; no entanto, para com seus superiores, Nelson era mais crítico, como foi o caso com os almirantes Hugues, Hotham e Hyde Parker, embora admirasse intensamente Hood e Jervis, que granjearam o seu respeito e sua estima. Para Mahan, a grande qualidade da qual Nelson foi investido era apreciar e disseminar os méritos de seus homens, fato que podia explicar a lealdade, a atração e o entusiasmo com que seus subordinados o seguiam.⁴⁶

Em abril de 1782, o *Albermarle* foi designado para compor um comboio para o Canadá, onde deveria permanecer. A Guerra de Independência dos EUA entrava em sua fase derradeira, e para Nelson era uma das últimas chances de entrar em combate. Sua chance ocorreu em agosto, quando seu navio foi surpreendido por quatro navios de linha e uma fragata franceses. A desvantagem estava para Nelson, que, não podendo lutar contra cinco navios poderosos, inverteu o rumo e se dirigiu para um local raso e de difícil navegação para os inimigos. Essa perseguição levou de nove a dez horas, e ao final os franceses dela desistiram.⁴⁷ Esse fato não pode ser considerado desabonador para Nelson,

uma vez que, na tradição do mar, uma fragata não engajava um navio de linha, quanto mais três.

Nelson apreciou demasiado o clima do Canadá, afirmando que “saúde, a maior das bênçãos, isso foi o que nunca aproveitei até que cheguei no agradável Canadá. A mudança que isso provocou, estou convencido, é deliciosa”.⁴⁸ Não era somente o clima que agradava Nelson. Ele apaixonou-se perdidamente por uma mulher local, da qual não se sabe o nome, e quase lhe provocou um constrangi-

mento, pois Nelson queria lhe pedir em casamento, embora não a conhecesse bem. Foi impedido por um colega, que o trouxe à razão. Mahan fez uma alusão a essa paixão alucinada ao correlacioná-la com o sentimento distante que Nelson teria de sua futura esposa, Frances Nisbet. Dis-

se Mahan que a ardente imaginação de Nelson provocava aquele “*glamour* de exagero” no qual via em todas que foram caras a ele, exceto em sua futura esposa. De Frances ele se aproximou com afeição, porém sem arrebatamento e ilusão⁴⁹.

Nelson conduziu seu navio, em novembro de 1782, a Nova Iorque, onde se apresentou ao almirante comandante da estação, Lorde Hood, que fora o subcomandante de Rodney na vitória contra De Grasse na Batalha dos Santos, em abril

Mahan apontou que, em seus despachos e cartas, Nelson enaltecia os feitos de seus subordinados com louvor, admiração e gentileza; no entanto, para com seus superiores, Nelson era mais crítico

46 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *Op. cit.*, p. 32.

47 *Ibidem*, p. 35.

48 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 15.

49 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *Op. cit.*, p. 36.

daquele ano. Samuel Hood era um oficial excepcional. Comandou uma fragata na Guerra dos Sete Anos e capturou a fragata francesa *Bellona* naquele conflito. Samuel casara com a filha do prefeito de Portsmouth, Edward Linzee, e assim se aproximou dos círculos políticos ingleses, embora proviesse, como Nelson, de uma família de clérigos sem conexões sociais de Dorsetshire. Fora superintendente do Arsenal de Portsmouth; depois, como almirante, foi designado como subcomandante do Almirante Rodney quando se distinguiu nos Santos.

Hood imediatamente gostou do modo como Nelson conduzia seu navio e solicitou ao Almirante Digby, comandante em chefe do esquadrão da América do Norte e chefe imediato de Nelson, que este fosse transferido para o seu comando nas Índias Ocidentais. Digby concordou relutantemente, tentando convencer Nelson a permanecer na América do Norte, em razão das maiores chances de obter butins dos franceses. Nelson celeremente comentou que sim, o Almirante Digby tinha razão, “mas as Índias Ocidentais eram a estação para a honra”.⁵⁰ Esse era um ponto que Mahan procurou repetidamente apontar na personalidade de Nelson: a busca frenética pela honra.

Nenhuma consideração material, nem perigo, nem ganho financeiro pessoal tiveram qualquer importância para Nelson. O que importava para ele era garantir a honra de oficial e sua relação leal com o Estado britânico

Nenhuma consideração material, nem perigo, nem ganho financeiro pessoal tiveram qualquer importância para Nelson. O que importava para ele era garantir a honra de oficial e sua relação leal com o Estado britânico. Todo o resto pouco importava. Mahan afirmou que sua mente estava fixada na glória e na honra, uma “palavra que ele [Nelson] mais usava e que expressava mais acuradamente seu desejo de fama; honra que estava para a glória, como o caráter estava para a reputação”.⁵¹

Data desse período sua ligação estreita com o então *midshipman* a bordo do *HMS Barfleur*, o Príncipe William Henry, depois Duque de Clarence e Rei William IV. A impressão que Nelson provocou no jovem príncipe foi marcante. William, lembrando o encontro anos depois, disse que “havia

algo agradável e irresistível em seu modo de ser e conversar e um entusiasmo quando falava de assuntos profissionais, demonstrando que ele [Nelson] não era uma pessoa comum”⁵². Essa ligação teria consequências importantes e fundamentais em sua futura carreira, como será visto.⁵³

Nas Índias Ocidentais, Nelson passou a ser o preferido de Hood. Em carta a seu grande amigo Locker, escreveu o seguinte:

50 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 37.

51 *Ibidem*, p. 25.

52 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 27.

53 Essa ligação com o Príncipe William traria inimigos que impediriam, em determinada circunstância, o avanço de Nelson na profissão naval. Será utilizado o nome William em vez de Guilherme, de modo a se manter coerência com o original em inglês.

Minha situação na força naval de Lorde Hood é em alto grau lisonjeira para qualquer jovem. Ele [Hood] me trata como a um filho e me dará, estou convencido, qualquer coisa que lhe pedir; nem meu relacionamento com o príncipe William é menos lisonjeiro. Lorde Hood foi muito gentil e contou a ele (sem dúvida, não posso utilizar expressões fortes o bastante para descrever o que sinto) que eu gostaria de discutir tática naval, podendo dá-lo [a William] muitas informações como qualquer oficial da força. Ele [William] será certamente uma preciosidade para o nosso serviço. Ele é um marinheiro, como você pode supor. Qualquer outra qualificação se poderá esperar dele.⁵⁴

Nelson, posteriormente, viria a dizer que Hood era o maior oficial de Marinha que conhecia e igualmente grande em situações nos quais um almirante estivesse envolvido.⁵⁵ Para Mahan, esse encontro entre Nelson e Hood foi o início de sua grande carreira naval, e ele foi levado “pela corrente da fama e pela tendência irresistível de sua própria consciência e o desejado propósito; a oportunidade apareceu, estava pronto e ele a agarrou”⁵⁶.

Com a Guerra de Independência dos EUA terminando, o *Albermarle* foi enviado para a GB e, em junho de 1783, Nelson chegou a Spithead, sendo colocado a meio-soldo, um dos métodos de deixar o oficial na reserva quando não existissem navios ou comissões disponíveis. Ao término da guerra, Nelson escreveu que não fizera

fortuna, mas tinha certeza “da atenção que lhe havia sido dada [por Hood]”, inexistindo qualquer ‘mácula’⁵⁷ em seu caráter. Completou dizendo que “verdadeira honra e desejo predominam em minha mente acima de riqueza”. Logo depois de sua chegada na GB, Hood o levou à corte e o apresentou ao rei Jorge III, uma deferência que muito agradou Nelson.

Por estar a meio-soldo, Nelson solicitou autorização para visitar a França, de modo a aprender a língua francesa, fixando-se em Saint Omer. Lá conheceu Miss Andrews, uma jovem filha do clérigo inglês lá estabelecido, “a mulher mais talentosa que seus olhos focalizaram”⁵⁸, conforme diria. Era o segundo amor arrebatador de Nelson. Em janeiro de 1784, escreveu a seu tio William Suckling solicitando auxílio financeiro para um provável compromisso com aquela beldade, no entanto foi rejeitado pela jovem e, desgostoso, regressou à GB. Sua estada na França não foi das melhores, pois, além da rejeição de Miss Andrews, ficou muito mal impressionado com os franceses, afirmando detestar o país “e suas maneiras [dos franceses]”⁵⁹. Mahan novamente mencionou o forte sentimento de Nelson em relação a Miss Andrews e sua quase indiferença com sua futura esposa, Frances. Disse Mahan:

Sua ligação com sua esposa [Frances], mesmo nos dias da corte, não provocou tal extravagância de admiração como nos encontros amorosos anteriores... respeito e gentileza por ela, ele

54 Carta de Horatio Nelson para William Locker, em 25 de fevereiro de 1783, das Índias Ocidentais. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 27.

55 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. Op. cit.*, p. 18.

56 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *Op. cit.*, p. 38.

57 A palavra utilizada por Nelson foi “*speck*”, traduzida como “mácula” pelo autor.

58 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 42.

59 Idem.

certamente sentiu e expressou, mas não existe indicação que ela tenha inflamado sua ardente imaginação ou preenchido o lugar de um ideal do qual sua constituição mental imperativamente demandava como um objeto de desejo.⁶⁰

Mahan ficou incomodado com esses relacionamentos ardentes de Nelson e com sua quase indiferença em relação a sua futura esposa. Laughton, por outro lado, até aquele momento, nada comentou sobre essa diferença de comportamento entre as paixões anteriores de Nelson e a que viria a sentir por Frances. Até esse momento a vida privada de Nelson não interessou a Laughton.

Nelson não ficou muito tempo sem comissão e logo se ofereceu para comandar novo navio, o que foi aceito pelo Primeiro Lorde do Mar, Lord Howe, com a ajuda de seu mentor Lord Hood. Foi-lhe oferecido o comando da fragata de 6ª classe com 28 canhões *HMS Boreas*, recebendo ordens do Almirantado para seguir novamente para as Índias Ocidentais.

No trânsito para a sua nova estação, Nelson levou em seu navio, como passageiros, a esposa do comandante em chefe da Esquadra das Índias Ocidentais, Almirante Sir Richard Hugues, sua filha e seu irmão William Nelson, que, por não se adaptar ao clima quente da região do Caribe, logo voltou à Inglaterra⁶¹.

Lady Hugues ficou muito bem impressionada com Nelson durante a viagem para o Caribe, principalmente por sua capacidade de ensinar aos jovens *midshipmen*. Em certa ocasião, Nelson, encorajando determinado jovem *midshipman* teme-

roso em subir no mastro grande, a ele se dirigiu afirmando: “Bem, Sir, eu irei correndo subir o mastro grande, e espero encontrá-lo lá em cima”.⁶² Muitas vezes Lady Hugues o viu ensinando navegação a esses jovens com o seu quadrante. Em certa ocasião, quando o navio fundeou em Barbados, os oficiais foram convidados pelo governador britânico para um jantar em sua residência. Então Nelson solicitou educadamente a Lady Hugues se podia levar um de seus *midshipman* consigo para a recepção. Ao chegar à residência do governador, fez questão de apresentar o jovem oficial, a ele dizendo: “Sua Excelência deve me perdoar por trazer um de meus *midshipmen*, no entanto eu sigo a regra de apresentá-los a todas as boas companhias que eu puder, em razão de eles terem poucas chances para isso, com exceção de a mim mesmo, durante o tempo em que estão no mar”.⁶³ Para Lady Hugues, essa gentileza é que fazia com que os jovens o adorassem.⁶⁴

Mahan, como forma de demonstrar a capacidade de liderança de Nelson e justificar a impressão que ele causara sobre Lady Hugues, citou o caso do Capitão Duff, que se agregou à equipe de Nelson pouco antes de Trafalgar, em 1805. Em carta a sua esposa, Duff diria: “Você me pergunta sobre Lorde Nelson e como gosto dele... ele é tão bom e gentil que todos nós desejamos fazer o que ele quiser, sem mesmo ele pedir. Sempre tive sorte com os almirantes com os quais servi, mas ele [Nelson] foi o mais agradável que encontrei”. Essa foi a impressão que Lady Hugues teve de Nelson.

Apesar de Lady Hugues gostar de Nelson, a recíproca não foi verdadeira.

60 *Ibidem*, p. 42.

61 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *Op. cit.*, p. 30.

62 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *Op. cit.*, p. 46.

63 *Idem*.

64 *Ibidem*, p. 47.

Quando de sua chegada em Antígua, ele havia se tomado de implicância com ela, descrevendo-a como tendo uma “eterna voz estridente”.⁶⁵ Além disso, por ser mulher de um almirante, certos luxos tiveram que ser atendidos, o que o desagradou. Do Almirante Sir Richard Hugues Nelson não guardou boas lembranças tampouco. Embora bravo, amigável e bem humorado, para Nelson ele não era de forma alguma um bom comandante em chefe. Ele simplesmente não gostava de Hugues.⁶⁶ Diria que Sir Richard “fazia medidas demais para com ele” e que ele, Hugues, “morava em uma pensão em Barbados, não muito no estilo de um almirante britânico”.⁶⁷ Tempos depois, ainda em relação a Hugues, Nelson disse que ele era um violinista e que “enquanto o seu tempo era gasto afinando o seu instrumento musical, a esquadra estava totalmente desafinada”.⁶⁸

Um ponto interessante é que Mahan discutiu com intensidade a opinião favorável que Lady Hugues tivera de Nelson, enquanto Laughton preferiu discutir as posições desfavoráveis de Nelson em relação a ela e a Sir Richard. Uma diferença de abordagem interessante e curiosa, possivelmente resultado do modo emocional como Mahan lidou com o seu herói em relação à visão mais contida de Laughton.

Não há dúvidas de que a relação entre Nelson e Hugues foi tumultuada. O primeiro choque entre os dois ocorreu logo no início de 1785. A Guerra de Independência dos EUA já havia terminado, e um novo Estado soberano surgira. Os norte-americanos passaram de súditos a estrangeiros com a independência e, assim, foram retirados do Ato de Navegação

britânico que protegia os interesses comerciais da coroa. Os privilégios conferidos aos norte-americanos foram suspensos e, assim, estes passaram a ser impedidos de participar do lucrativo comércio que florescia no Caribe. Entretanto, os habitantes britânicos locais sentiram a necessidade de manter o comércio com os antigos súditos, pois existiam produtos provenientes dos EUA que lhes interessavam e lhes faziam falta. Ao mesmo tempo, os comerciantes norte-americanos quiseram manter suas fontes de lucro comerciando com os ilhéus britânicos. Para burlar as regras estabelecidas pelo Ato de Navegação, tanto as autoridades comerciais das ilhas como os agentes norte-americanos solicitaram autorização a diversos governadores da GB, como os da Jamaica e St Kitts, para continuarem o comércio, apesar da proibição ainda estar em vigor. Imediatamente foi dada a autorização por essas autoridades para que o comércio continuasse, mesmo contra as ordens de Londres. De modo a impedirem o apresamento dos navios mercantes, esses mesmos agentes foram a Hugues e pediram um salvo-conduto para continuarem comerciando. Hugues, sempre bem-humorado e benevolente, determinou que os navios de guerra britânicos não interferissem nesse comércio, desde que houvesse autorização dos governadores locais.

Nelson não concordou com a ordem dada pelo Almirante Hugues e começou a apresar os navios norte-americanos, alegando que eles burlavam o Ato de Navegação e que não possuíam os privilégios estabelecidos nesse dispositivo legal. Como era de se esperar, Nelson foi questionado pelo governador de St Kitts, um velho

65 Nelson utilizou a expressão “*eternal clack*”, traduzida como “eterna voz estridente”.

66 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. op. cit, p. 30.

67 Idem.

68 Idem.

general britânico que disse não ter o hábito de receber conselhos de jovens *gentlemen*, no que foi imediatamente respondido por Nelson, que disse: “Eu tenho a honra, Sir, de ter a mesma idade do primeiro-ministro da Inglaterra e me considero tão capaz de comandar um navio da Armada de Sua Majestade como o ministro de governar o Estado”.⁶⁹ Petulância explícita de Nelson, com certeza, no entanto sua resposta para Hugues foi mais incisiva. Disse que a ordem de Hugues era ilegal e contrária ao Ato do Parlamento que protegia o comércio britânico contra os estrangeiros, que agora os norte-americanos eram estranhos ao comércio e que continuaria a apresiar os navios dos EUA. Complementou dizendo: “Enquanto eu tenho a honra de comandar um vaso de guerra inglês, nunca me permitirei ser subserviente ao desejo de qualquer governador nem cooperar com ele para executar atos ilegais”.⁷⁰ Hugues ficou furioso e pensou imediatamente em prendê-lo e submetê-lo a uma corte marcial por desobediência, porém, ao consultar outros comandantes de navios, percebeu que todos concordavam com Nelson e que uma corte marcial poderia ser perigosa para ele mesmo; assim, manteve-se em uma posição dúbia. Não cancelou a ordem, não o repreendeu e nem o apoiou⁷¹.

Nelson já apresara cinco navios norte-americanos, e os seus mestres foram mantidos a bordo até a resolução final do caso por um tribunal especial de presas em Nevis, que, depois de um período de julgamento, condenou esses mestres,

provocando um prejuízo de 4 mil libras aos comerciantes britânicos locais. Em sequência, esses comerciantes enfurecidos entraram em outro tribunal, alegando perdas materiais com o apresamento desses navios, além de assalto e cárcere ilegal dos mestres, e demandaram uma indenização do mesmo valor do prejuízo, 4 mil libras, a ser paga pelo próprio Nelson. Sem recursos para a defesa, Nelson solicitou apoio aos advogados locais da coroa para que o defendessem. Sob a orientação desses defensores, Nelson manteve-se a bordo do *Boreas*, pois se deixasse o navio poderia ser preso pelo tribunal até que o caso fosse julgado por um juiz. Hugues, como sempre, cruzou os braços e deixou seu subordinado à mercê da fúria dos comerciantes locais e da decisão incerta dos juízes que poderia levar Nelson à cadeia. Nelson acabou sendo inocentado desse caso, mas depois de muitos aborrecimentos e contrariedades. No correr dos anos seguintes, muitas ações judiciais desses comerciantes contra Nelson foram ajuizadas, o que continuou a lhe trazer contrariedades.

Entretanto, o que mais o magoou foram os cumprimentos enviados pela coroa a Sir Richard por seus esforços em proteger o comércio britânico, e pouco foi mencionado das ações de Nelson em todo o caso.⁷²

Outro fato que o desgastou com Hugues foi o do Capitão Moutray, 20 anos mais antigo que Nelson e designado como comissário da Marinha Real, um posto civil conectado com o arsenal naval de Antígua. Moutray comandara o *HMS*

69 *Ibidem*, p. 31.

70 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *Op. cit.*, p. 57.

71 Não se pode considerar Hugues um antagonista de Nelson. Hugues tinha uma índole benevolente e em momento algum procurou prender ou repreender seu subordinado. Nelson foi insubordinado e atrevido nesse caso, enfrentando um almirante que era seu comandante e responsável pelas operações navais britânicas na área.

72 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 32.

Ramillies cinco anos antes e, durante uma escolta de um comboio inglês muito valioso, não conseguiu afastar uma força inimiga franco-espanhola e, assim, toda a carga caiu em poder do inimigo. Moutray foi considerado responsável por essa perda e foi destituído de seu comando, no entanto ficou evidente no Almirantado que a culpa não foi somente dele, pois estivera sozinho em seu navio contra uma força naval inimiga bem mais poderosa, e o resultado não poderia ser diferente. Foi perdoado pela coroa e, como compensação, enviado para ser comissário naval em Antígua.⁷³

Por não ter uma comissão embarcada, Moutray foi mantido a meio-soldo (*half pay*) e assim, pelo regulamento naval, sem as prerrogativas de uma função executiva. Hugues, como comandante em chefe, de modo a uniformizar procedimentos e submeter os comandantes de navios, a maioria capitães mais modernos, à autoridade de Moutray no porto de Antígua, por um memorando o investiu no posto de comodoro, tornando-o, assim, mais antigo que qualquer comandante de navio que chegasse a Antígua. Não haveria nenhum problema se não fosse uma visita de Nelson, sempre cioso de sua antiguidade e de suas prerrogativas. Ao fundear em Antígua, Nelson recusou-se a içar o pavilhão de Moutray como comodoro e manteve a sua flâmula de comando no *Boreas*. Ao tomar essa decisão, Nelson afirmou que não se submeteria às ordens de Moutray, pois o ato de Hugues em nomear um capitão a meio-soldo a comodoro era ilegal e contra as ordens do Almirantado. O próprio Moutray reconheceu a correção no ato de Nelson,

porém Hugues, mais uma vez, se aborrecia com as atitudes de seu subordinado e, reftreando-se de puni-lo imediatamente, consultou o Almirantado sobre o caso. Nelson também enviou um memorando solicitando a confirmação de sua decisão. Em verdade, Nelson se relacionava muito bem com Moutray e melhor ainda com sua jovem esposa, não chegando a ter um relacionamento amoroso com ela, mas mantendo uma admiração que chegou próxima ao amor. Diria Nelson que “se não fosse por ela, eu me enforcaria nesse buraco infernal”.⁷⁴

A decisão de Londres não demorou a chegar. O Almirantado enviou uma admoestação contra Nelson, afirmando que ele “deveria ter submetido suas dúvidas ao comandante em chefe [Hugues], em vez de tomar uma decisão sobre as prerrogativas das funções exercidas por Moutray”.⁷⁵ Uma reprimenda que deixou Nelson magoado, ao mesmo tempo em que alegrou Hugues. Em todo o caso, o Almirantado mudou a partir daquele momento a qualificação dos comissários navais para oficiais convocados a pleno pagamento e não mais a meio soldo, de modo a impedir questionamentos como o realizado por Nelson.

Laughton considerou que Nelson estava, em essência, correto em ambos os casos, tanto no tocante ao Ato de Navegação como ao do Capitão Moutray. Entretanto, alertou que sua admiração por Nelson não deveria cegar o leitor quanto a conduta irregular dele perante a Armada Real. A primeira obrigação de um oficial era “obedecer ordens”, “submeter suas dúvidas” ao comandante em chefe e, de modo polido, “protestar”⁷⁶ contra uma

73 *Ibidem*, p. 33.

74 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 25.

75 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *Op. cit.*, p. 34.

76 Laughton utilizou a palavra em inglês “*remonstrate*”, traduzida pelo autor para “protestar”.

ordem que considerasse imprópria⁷⁷. Um oficial, sem consultar o superior, decidindo “agir em contrário a uma ordem recebida, presumivelmente por conhecer melhor as circunstâncias, é prejudicial aos princípios básicos da disciplina”⁷⁸. Existiam situações em que questões deviam ser decididas de imediato por serem emergenciais e, dessa forma, justificadas, se ficassem à discrição do oficial, sem consulta superior. Nenhuma das duas situações foi emergencial, e a admoestação que Nelson sofreu do Almirantado foi leve, podendo ter sido muito pior. Ela não teve uma consequência maior para a posterior carreira de Nelson⁷⁹, apesar de provocar um período a meio-soldo no final do ano de 1788; no entanto, ficou demonstrada uma marca que viria a perpassar toda a sua vida na RN, a sua independência de atitudes.

Mahan, por outro lado, sempre admirador extremo das atitudes profissionais de Nelson, afirmou que, em verdade, Hugues temia Nelson por reconhecer que ele tinha razão em ambos os casos⁸⁰. Acrescentou ainda que nunca fora intenção de Nelson ofender Moutray, muito menos afetar seu relacionamento cordial com a jovem esposa do comissário. Para Mahan, a atração de Nelson por essa

jovem senhora duraria toda a sua vida, e Collingwood, sabendo dessa afeição mútua, iria lhe endereçar uma carta após a morte do herói em Trafalgar, procurando confortá-la.⁸¹ Para o autor norte-americano, Nelson, sob a convicção de que estava correto, durante toda a sua vida na Marinha nunca temeu qualquer responsabilidade e a devida consequência de seus atos. Sua independência de ação em ambos os casos se baseou na convicção de que estava correto e que suas ações eram “vitais para o bem-estar da Marinha e para a GB”⁸². Os motivos indicados por Mahan para as atitudes de Nelson foram “dever, não acomodação; honra, não ganho; o ideal e não o material”⁸³. Houve, para Mahan,

uma clara percepção do certo a fazer, uma inteira preparação para assumir responsabilidades e, acima de tudo, um apurado julgamento da melhor forma de fazer algo, de agir com impunidade e de obter sucesso para a sua causa.⁸⁴ Mahan, sempre ávido por justificar a conduta militar de seu herói, afirmou o seguinte:

Parece para o escritor [ele Mahan] que sua linha geral de ação [de Nelson] foi distintamente correta, julgado pelos olhos do tempo e pelos bem

Nelson, sob a convicção de que estava correto, durante toda a sua vida na Marinha nunca temeu qualquer responsabilidade e a devida consequência de seus atos

77 Idem.

78 *Ibidem*, p. 35.

79 Idem.

80 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *Op. cit.*, p. 50.

81 *Ibidem*, p. 52.

82 *Ibidem*, p. 53.

83 *Ibidem*, p. 64.

84 *Ibidem*, p. 65.

estabelecidos princípios de obediência militar e que ele procurou seguir uma linha extremamente difícil de conduta com resolução singular, com julgamento equilibrado e no todo com um usual tato, sem o qual ele fracassaria, apesar de bem intencionado, a sofrer sérias consequências. Certamente ele obteve sucesso⁸⁵.

Dois modos distintos de perceber o herói. Laughton mais enérgico e pragmático, continuando a admirar seu biografado, porém sem esquecer a questão da obediência ao regulamento e ao serviço, um modo típico vitoriano de ver o “mundo”, enquanto Mahan, bem mais envolvido emocionalmente com seu personagem,

justificando as atitudes de Nelson com o seu flagrante sucesso profissional e com a correção de suas atitudes, apesar de ir de encontro ao regulamento militar. Para Mahan, o herói devia seguir seu curso, pois a honra e a genialidade militar eram o que contavam⁸⁶.

Foi exatamente no meio desses problemas com Hugues, em março de 1783, que Nelson se encontrou com a sua futura esposa, Frances Woolward, sobrinha do presidente de Nevis, Herbert Woolward, que inclusive fora uma das poucas autoridades que o apoiou na questão do Ato de Navegação, apesar da pressão dos comerciantes locais contra Nelson. Um novo capítulo de sua vida começaria com esse relacionamento.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES>; Vultos Navais;

85 Idem.

86 Essas eram duas formas diferentes de perceber Nelson nesses casos. Nelson, para Mahan, espelhava a liderança indicada pelo exemplo, enquanto Laughton não aprovou completamente a atitude de seu herói.

OS 80 ANOS DO COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE – O *Almirante Graf Spee* no Rio da Prata

ALEJANDRO NELSON BERTOCCHI MORAN*
Professor

Tradução e Adaptação:
DEOLINDA OLIVEIRA MONTEIRO**
Jornalista

SUMÁRIO

Introdução
Os encouraçados de bolso
A incursão atlântica do *Almirante Graf Spee*
O combate naval de Punta Del Este
Na armadilha de Montevidéu
Conclusão

INTRODUÇÃO

Em 28 de junho de 1919, na mesma “Sala dos Espelhos” do Palácio de Versalhes, onde 48 anos antes se proclamava o Império alemão, os plenipotenciários germânicos firmavam um tratado cujos 440 artigos previam dura imposição à Ale-

manha, situação que naquele momento era considerada adequada pelos vencedores, julgando-se que seu eficaz cumprimento garantiria uma paz duradoura para um mundo, que havia sido balançado por aquela longa Grande Guerra.

O Tratado de Versalhes estabelecia a constituição do pacto da Sociedade das

* Professor de História dos Conflitos Armados, graduado pelo Instituto Militar de Estudos Superiores (Imes). Membro fundador da Academia Uruguiaia de História Marítima e Fluvial, da Academia Uruguiaia de Geopolítica e Estratégia; da Comissão Editorial da *Revista Naval* e do Instituto de História e Cultura Militar Coronel Rolando Laguarda Trias. Pesquisador licenciado do Museu Naval de Madrid. Autor de várias obras e artigos sobre o tema naval/marítimo, publicadas no Uruguai e no exterior. Colaborou com a *Revista Marítima Brasileira* entre 1997 e 2005.

** Graduada em Comunicação Social – Jornalismo pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Trabalha na *Revista Marítima Brasileira* desde 1994.

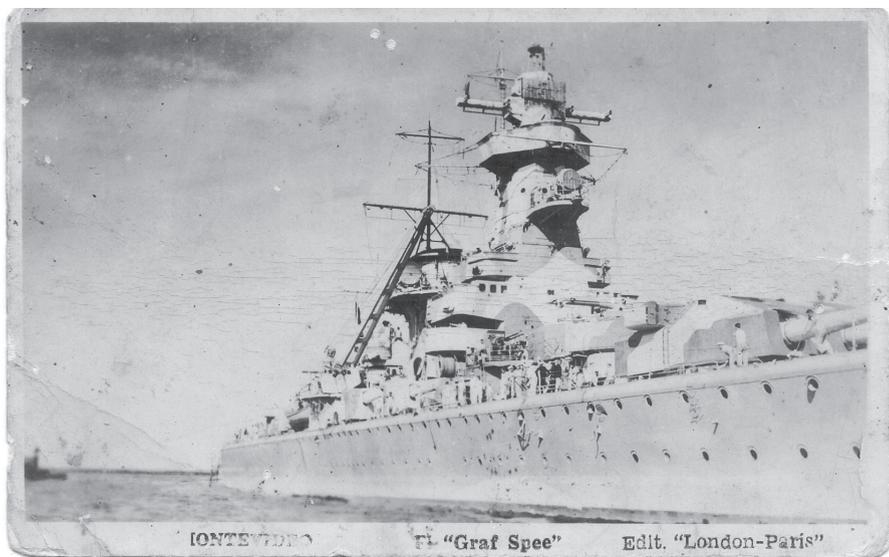
Nações, no qual se destacava a visão do Presidente estadunidense Wilson, haja vista que a cláusula que indicava o compromisso universal de não se recorrer à guerra era um pensamento mil vezes reiterado por este com notável destaque, pelo menos durante a fase final do conflito.

Mas, como revela o decorrer da História, o desarmamento alemão não significou o fim do perigo de outra guerra; pelo contrário, surgiu o revanchismo e seu uso político recorrente, aparecendo no horizonte europeu, pouco mais de uma década depois, o espectro inevitável de outra conflagração. E, deste modo, o desenrolar posterior dos conflitos que sacudiram o continente europeu, mais a aparição em combate do Japão, supunham não outra coisa que um sugestivo “segundo tempo” para ajustar velhas contas.

As cláusulas de Versalhes estabeleciam que a Alemanha somente deveria contar com uma espécie de guarda territorial empregada como exército, não superior a 100 mil homens, e uma

Marinha de guerra meramente costeira. Mas o cumprimento de disposições tão draconianas tornou-se de difícil controle para as potências vencedoras, não somente pelos vaivéns políticos e sociais que todos sofriam em seus respectivos espaços, mas também pelo fato inegável de que nada poderia impedir o rearmamento de uma potência continental, com uma população em franco crescimento e uma indústria medianamente em ascensão que necessitava de espaço para subsistir, tal como num passado recente. Além disso, persistiam elementos políticos resultantes da guerra anterior, que cultivavam um espírito revanchista, mesclado com lutas internas dentro dos partidos e o desenrolar de severas crises econômicas que foram levando a sociedade alemã para outro beco sem saída.

Então, para a República de Weimar nada foi fácil desde o início, já que na área naval, devido ao autoafundamento da ex-esquadra imperial em Scapa Flow, em 21 de junho de 1919, as condições



Encouraçado *Almirante Graf Spee*
Foto: Acervo DPHDM

impostas pela Grã-Bretanha foram ainda mais duras. Em 1921 foram entregues às autoridades alemãs quatro antigos navios de guerra. Este número, com o tempo, que tudo aplaca, foi se elevando, e a Marinha de guerra alcançou, quatro anos depois, a quantidade autorizada pelo tratado.

Com a chegada de Hitler ao poder, a situação mudou muito rapidamente, caminhando para a ocorrência de vários conflitos muito violentos, que já foram profusamente comentados por analistas históricos ao longo dos últimos tempos.

As análises dão conta de que, já no final da República de Weimar, havia planos de rearmamento, que, apesar de estarem somente no papel, foram o ponto de partida para o futuro.

Sem dúvida, a corrida armamentista não estava somente na mente dos perdedores, pois as potências deveriam manter negociações para proceder a ela com uma margem menos perigosa. Na Conferência Naval de Washington, de novembro de 1921, estabeleceu-se um marco limitativo para as construções, em que a Grã-Bretanha, os Estados Unidos da América (EUA), o Japão, a França e a Itália concordaram em estabelecer limites primários em que todos pudessem se basear. A Alemanha não aceitou o convite para participar da conferência com a justificativa de que estava cumprindo satisfatoriamente com o prometido em Versalhes.

Porém, anos depois, estes mesmos ajustes firmados naquela grande conferência nas margens do Potomac, onde se estabeleceu um aparelhamento determinado e uma artilharia de calibre unificado,

serviram para que os técnicos alemães sonhassem com um novo tipo de navio, aproveitando as brechas legais que tanto as determinações de Versalhes como, depois, as de Washington deixavam a descoberto.

Em suma, o primeiro comandante da frota alemã de entreguerras, o Almirante Paul Behncke, teve em mente o estabelecimento de uma firme base inicial para ir paulatinamente estruturando uma força naval adequada ao seu país. Sob seu comando, foi organizada uma boa série de navios menores, caracterizando o renascimento de sua Marinha.

Seu sucessor, o Almirante Hans Zenker, que assumiu a função em 1924,

colocou no papel uma série de ideias que, na conjuntura dos processos por que passava a Europa, deu luz verde a novas construções. Pode-se então dizer, sem dúvidas, que antes da chegada dos nazistas ao poder

já se estabelecia um modesto ressurgimento da Marinha de guerra alemã.

Antes da chegada dos nazistas ao poder já se estabelecia um modesto ressurgimento da Marinha de guerra alemã

OS ENCOURAÇADOS DE BOLSO

A ideia de dar impulso à tarefa de obter uma força naval mediana surgiu na Alemanha, como dissemos, indiretamente como resultado do estabelecido em Washington, pelo menos de forma tangencial. A redefinição das tonelagens dos navios de guerra e de suas características gerais serviu para que, aproveitando esta brecha, os engenheiros navais alemães pusessem sobre suas mesas um jogo de oportunidades, para ir dissipando o marco imposto alguns anos antes no palácio construído por Luís XIV.

“Os projetistas alemães, submetidos às cláusulas do Tratado de Versalhes, beneficiaram-se tacitamente da nova definição dos deslocamentos *standard* surgida no Tratado de Washington, já que as mesmas condições que favoreciam e impulsionavam as potências para aumentar a margem de combustível e água também representavam uma base ligeiramente mais favorável para o cálculo dos navios alemães. As condições técnicas do início da década de 20 não permitiram a realização de nenhum projeto aceitável, embora existissem várias comissões trabalhando a respeito. Em meados de 1925, esses trabalhos progrediram até o ponto em que devia ser tomada uma decisão. O debate, porém, continuaria por um tempo até a escolha de uma opção definitiva, apesar do que a substituição dos navios obsoletos por novas construções aumentou seu grau de urgência, devido ao estado da força naval. Esses debates continuaram não somente na área naval, mas também no Congresso da República de Weimar, tornando o projeto desse tipo de navio um assunto estritamente de política interna alemã”.¹

Nesse contexto nasceria o denominado “encouraçado de bolso”, rodeado de uma aura muito própria da sagacidade alemã. Em suma, tudo isso era o resultado lógico das necessidades estratégicas de um país cujas características geopolíticas o faziam sustentar a necessidade de contar com uma frota de alto-mar que pudesse “mostrar bandeira”. Existe o erro de muitos analistas que consideram o impulso construtor deste tipo de navio como um esforço belicista, pois suas características essenciais podiam ser rebatidas prontamente por aquelas grandes potências.

Sob o comando do Almirante Zenker, havia sido concebida uma espécie de cruzador encouraçado bastante rápido, que pudesse romper contato com adversários maiores e armados com uma artilharia de grande calibre.

“Para economizar peso, todos os rebites foram substituídos pela soldagem elétrica. Foram utilizadas as dispendiosas ligas leves nas superestruturas, e no equipamento propulsor foram usados exclusivamente motores diesel, principais e auxiliares, muito ligeiros; apesar de tudo, não se pôde evitar que o *Deutschland* chegasse a deslocar mais de 12.100 toneladas, o que, claro, ninguém descobriu. Conseguiu-se, em vez disso, não somente proporcionar a um navio relativamente pequeno uma excelente blindagem de até 178 mm, mas também, nas torres, uma artilharia desproporcional ao deslocamento. Nossos cruzadores *Canarias* e *Baleares*, cuja construção foi iniciada na época e que tinham quase o mesmo deslocamento que os encouraçados de bolso alemães, seriam armados com oito canhões de 203 mm e oito de 120 mm, embora os navios alemães considerados possuíam duas torres triplas com canhões de 280 mm, oito canhões de 150 mm e seis peças de 105 mm; ou seja, tinham um deslocamento muito superior ao de cruzadores e uma velocidade de tiro quase igual.”²

De certo modo, o aparecimento deste tipo de navio causou surpresa no campo da construção naval, mas os entendidos que conheciam alguma coisa do passado

1 MASCARELLO, Mario. “Los medios marítimos enfrentados en la batalla del Río de la Plata”. *Revista Naval*. Montevideo, RO del Uruguay, 1999, año X, Rev. Nº 35, p. 15.

2 DE LA SIERRA, Luis. “La guerra naval en el Atlántico”. Editorial Juventud. Barcelona, España, 1974, p. 14.

da arquitetura naval alemã talvez não vissem nada de inesperado nessa relação. “O novo navio que causa sensação, e que se denomina ‘encouraçado de bolso’, levanta um sério problema para todas as potências navais. É mais rápido do que qualquer encouraçado existente, cuja velocidade alcança 22 nós, e muito mais forte que todos os couraçados modernos, que já são muitos, à exceção dos cruzadores de batalha *Hood*, *Renow* e *Repulse*. À parte disso, nada pode persegui-lo e destruí-lo. Qual será a sorte dos comboios diante de navios desta classe?”³

Em texto escrito pelo então Capitão de Fragata Carrero Blanco quando a guerra já estava bem avançada, já se nota o fato de que, em sua opinião, o uso tático concreto para os “encouraçados de bolso” deveria ser não outro que o de destruidores do tráfico mercante inimigo. E sua palavra traz em si a polêmica.

De tal maneira, ao lançamento do *Deutschland*, em maio de 1931, seguiu-se o do *Almirante Scheer*, em abril de 1933, para finalmente surgir o *Almirante Graf Spee* (objeto deste artigo), lançado em 30 de junho de 1934.

Suas características principais eram as seguintes: comprimento – 186 m; largura – 21,7 m; calado – 5 m, deslocamento normal – 12.100 ton; deslocamento a plena carga – 16.200 ton; potência – 55.400 Hp; 2 hélices; capacidade de combustível – 3.500 ton; autonomia a 15 nós – 20.000 milhas; velocidade má-

xima – 28,5 nós (em testes); blindagem de costado – 127 mm; blindagem das torres – 179 mm; artilharia – seis canhões de 280 mm com alcance máximo de 35.000 m; oito de 150 mm; seis de 88 mm; peso do projétil principal – 300 kg; tubos lança-torpedos – oito de 533 mm; hidroaviões – 2 Heinkel He 60; tripulação – 725 homens.⁴

Acrescenta-se que o quantitativo da tripulação assinalado foi claramente aumentado durante a operação que o *Almirante Graf Spee* realizou em 1939, chegando a 44 oficiais e 1.124 praças, segundo documento da Capitania dos Portos de Montevidéu.

Ao chegar às águas de Wilhelmshaven, o encouraçado iniciou um período de provas que terminou em janeiro de 1936, desenvolvendo então seu primeiro cruzeiro por águas espanholas, visitando a península e as Canárias. Marcou presença em várias ocasiões, participando de inúmeras paradas navais, como a realizada em maio de 1937, na Enseada de Spithead – Reede, em honra ao rei Jorge VI. Ali cruzou com alguns dos navios que em algum momento seriam seus adversários, como o cruzador neozelandês *Achilles*.⁵

Como detalhe mais importante a destacar, temos que a blindagem do encouraçado alemão foi feita com materiais de ponta, como aços de alta resistência e tensão como no costado e a nas torres e superestrutura, qualidades que serão colocadas à prova durante o combate, sendo

3 CARRERO BLANCO, Luis. *Arte Naval Militar*. Editorial Naval. Burgos, 1943, p. 99.

4 LOPEZ José Martín. “Acorazados”. Editorial San Martín. Madrid, 1972, p. 133.

5 Participaram 17 unidades navais, a saber: Encouraçado *Moreno* (Argentina); Encouraçado *New York* (EUA); Encouraçado *Dunkerque* (França); Encouraçado *Marat* (Rússia); Encouraçado *Almirante Graf Spee* (Alemanha); Encouraçado *Drottning Victoria* (Suécia); Cruzador *Asigara* (Japão); Cruzador *Averoff* (Grécia); Cruzador *Cuba* (Cuba); Cruzador *Java* (Holanda); Destroier *Kocatepe* (Turquia); Destroier *Regina Maria* (Romênia); Destroier *Burza* (Polônia); Corveta *Vainamoinen* (Finlândia); Corveta *Niels Iuel* (Dinamarca); Corveta *Bartolomeu Dias* (Portugal); e Submarino *Kalev* (Estônia). Fonte: ALMEIDA, Ron. *Historia del acorazado de bolsillo Almirante Graf Spee*. Edição do autor. Buenos Aires, Argentina, 1977, p. 17.

mais do que que aceitáveis⁶. Realmente, o *Almirante Graf Spee* possuía proteção passiva suficiente para absorver os golpes da artilharia principal de qualquer cruzador pesado da época, com a única exceção dos cruzadores de batalha britânicos e franceses de seu tempo.⁷

Os navios alemães contavam, ainda, com outros acréscimos próprios de sua vigorosa indústria naval, destacando-se sua magnífica artilharia e suas direções de tiro estereoscópicas, já colocadas à prova no conflito anterior. Também, desde o ano de 1934, a Alemanha contava com um primitivo radar, o radiotelômetro, construído pela Casa Gema, que, localizado no *Almirante Graf Spee*, podia detectar um alvo de superfície a umas 18 milhas, embora com um poder de definição bastante limitado.

Ressalta-se que a aparição pública dos *pocket battleships* no cenário mundial ocorreu durante a Guerra Civil Espanhola, na qual o *Deutschland*, o *Almirante Scheer* e o

Almirante Graf Spee fizeram seu *debut*, tanto no Cantábrico como no Mediterrâneo, participando de diversos fatos próprios do momento daquela “não-intervenção” tão discutida.⁸

Em suma, os encouraçados de bolso, se é que se deve assim chamá-los, foram um prodígio da arquitetura naval de sua época, construídos com materiais muito nobres e fortemente dotados com os meios apropriados para o combate

contra navios de capacidade parecida. Mas, como algo muito característico do rigor bélico, suas condições táticas foram rapidamente negadas pelos sucessivos lançamentos de seus adversários, cujas contramedidas fizeram com que este tipo de encouraçado *de poche* tivesse uma utilização muito superficial no desenrolar da Segunda Guerra Mundial, mesmo sendo o *Almirante Graf Spee* o navio que teve a oportunidade de combater em situação vantajosa, embora logo desperdiçada por um golpe do destino.

A INCURSÃO ATLÂNTICA DO *ALMIRANTE GRAF SPEE*

Sobre a situação estratégica e também sobre a ordem de batalha dos contendo-

res na data de 1º de setembro de 1939, têm sido escritas inúmeras obras, pelo que o leitor poderá se informar das condições em que se encontrava a Alemanha nazista

na área naval, simplesmente muito atrás da Grã-Bretanha em todos os sentidos. Parecia que a condução política alemã havia esquecido as lições da Grande Guerra, pois o balanço para aquele mês inicial foi muito mais defasado do que o daquele não tão longínquo agosto de 1914, quando ao menos a Marinha Imperial criada por Bismarck e Tirpitz era a segunda do mundo.

O *Almirante Graf Spee* se achava no mar desde o anoitecer de 21 de agosto

Os encouraçados de bolso foram um prodígio da arquitetura naval de sua época

6 Os aços denominados Wotan Hart e Wotan Weich foram utilizados na confecção das blindagens do encouraçado, além do Krupp cimentado para o restante das estruturas.

7 Talvez a resposta mais rápida tenha sido a francesa, com a construção do *Dunkerque* e do *Strasbourg*, em 1937 e 1938, respectivamente.

8 CEREZO MARTINEZ Ricardo C/ N. “Armada Española, siglo XX”. Ediciones Poniente. Madrid. España. 1983. Tomos 3º e 4º.

daquele terrível ano de 1939, de forma clandestina, aproveitando o péssimo estado do tempo sobre grande parte da Europa Ocidental. Como se observou, os ventos de guerra que chegavam ao continente haviam localizado em posição de espera o encouraçado cuja saída ao Atlântico não havia sido detectada pelos britânicos.

De forma que a eclosão da guerra encontrou o navio navegando entre as Canárias e Cabo Verde, e seu comandante, o Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff, recebeu imediatamente de Berlim um rádio em que se determinava sua tarefa: fazer uma incursão sobre o tráfego mercante inimigo ao sul do Equador, cruzando indistintamente do Atlântico ao Índico. Foi-lhe indicado taxativamente que ele não devia combater cara a cara com unidades similares ou maiores, salvo em situação tática inevitável. Isto era quase uma repetição das campanhas corsárias que havia efetuado a Marinha do Kaiser em dado momento e sobre estas mesmas águas, já velhas conhecidas. O Comando Naval alemão havia estudado detalhadamente o teatro do Atlântico Sul desde muito cedo, já que, por exemplo, em abril de 1925 e junho de 1927, o Navio Oceanográfico *Meteor* havia realizado viagens de estudo naquelas águas, mapeando a quase totalidade de tão grande área oceânica⁹, num trabalho cujos resultados eram agora bem aproveitados. E, por causa disso, o veleiro-escola alemão *Albert Leo Schlagetter*, durante o primeiro trimestre de 1939, também havia aproveitado sua visita a águas sul-americanas para estudar e aperfeiçoar o conhecimento daquele entorno.¹⁰

Deve destacar-se que, no planejamento da travessia atlântica do encouraçado, procurou-se não deixar brecha para o azar. No estado-maior do navio iam seis oficiais da Marinha Mercante, profundos conhecedores dos portos sul-americanos, africanos e índicos. Mas, a rigor, não há dúvida de que o teatro eleito, a tantas milhas da bloqueada Alemanha, supunha o enfrentamento de riscos pontuais que, por força, deveriam ser discutidos na mesa do Estado-Maior naval alemão desde que o encouraçado entrou em operação. Para ele se havia estruturado um sistema de apoio considerado eficaz para sustentar uma incursão do navio pelo Atlântico Sul, com tudo bem planejado. Além do mais, isso indica que, desde antes da Grande Guerra, a Inteligência alemã tinha colocado seus olhos sobre o Sul, estabelecendo-se o denominado *Etappendienst*, um serviço de reaprovisionamento subreptício para os navios alemães em portos sul-americanos, aproveitando as colônias de imigrantes alemães e suas indústrias.¹¹

O mercante armado *Altmark*, sob o comando do Capitão Dau, seria o navio mãe do *Almirante Graf Spee*, no qual este reabasteceria e do qual receberia apoio em qualquer caso, incluído um não hipotético combate. Para isso se havia estabelecido um cronograma de “*rendez-vous*” em uma grade quadriculada do Atlântico que funcionou durante todo o processo.

Afirmavam os executores dessa operação que o transtorno que ocasionaria a presença atlântica do *Almirante Graf Spee* sobre o tráfego mercante franco-britânico seria muito grave e aleatório para as linhas

⁹ Hans Walden, meteorologista-chefe a bordo do *Almirante Graf Spee*, havia participado da viagem do *Meteor*. Escapado da internação argentina, em 1940, foi assessor, em sua especialidade, do Almirante Doenitz, embora este fosse comandante da Força Submarina alemã.

¹⁰ Este navio-escola foi internado no Chile, em 1939.

¹¹ O *Etappendienst* foi fundado pelo Estado-Maior da Marinha Imperial alemã em 1911. No período entre-guerras, este serviço foi destacado para portos sul-americanos.

que ligavam o comércio inimigo em águas muito distantes das metrópoles. Por isso se julgava que muitas unidades de porte aliadas deveriam navegar em direção a esta zona, distraindo forças do teatro europeu.

Realmente, isto foi conseguido, mas, em estudo mais profundo do tema, se pode concluir que a condicionante que supunha utilizar uma grande unidade de superfície como incursionista tradicional, leia-se submersível, cruzador ligeiro ou mercante auxiliar armado, ao estilo da guerra anterior, significava arriscar demais, coisa plenamente discutível, pois o balanço de destruição e de presas que o encouraçado obteve bem poderia ter sido conseguido por um submersível com boa cobertura. Sobre este tópico, no entanto, como para criar maior polêmica, cita-se a fabulosa comissão do *Almirante Scheer*, entre 31 de julho de 1940 e 1º de abril de 1941, sem detecção pelo inimigo, com 113.233 toneladas afundadas em 161 singraduras, número superior ao de seu gêmeo.

Em suma, o *Almirante Graf Spee*, em sua campanha atlântica e índica, somou nove presas, entre 30 de setembro e 7 de dezembro de 1939, todas mercantes de bandeira britânica – *Clement*, *Newton Beach*, *Ashlea*, *Huntsman*, *Trevanion*, *Africa Shell*, *Doric Star*, *Tairoa* e *Streonshal* –, superando 50 mil toneladas, feito obtido em 113 singraduras, praticamente sem avistar terra alguma. Esta operação foi uma dor de cabeça para o

Almirantado, fato assinalado pelo próprio Churchill em suas memórias, pois todas as táticas que o encouraçado utilizou foram favoráveis para a concretização de seu propósito; embora tenha falhado parcialmente em várias oportunidades, não somente por encontrar com algum mercante neutro delatando sua presença¹², mas porque, durante seus dois antepenúltimos afundamentos, não se conseguiu impedir que os radioperadores desses navios lançassem no ar um S.O.S., coisa que finalmente levaria a Inteligência adversária a registrar sua presença e prever seus futuros possíveis passos. E sobre este último fato encontra-se um dos fatores-chave para conduzir toda esta crônica a seu final nas águas do Prata.

O comando naval aliado, desde o mês de outubro, organizou cerca de nove grupos de caça, estruturados com dois ou mais cruzadores e, às vezes, com algum encouraçado ou porta-aviões, que se lançaram em uma busca ineficaz, operando em diversos pontos aos redor das rotas de sua navegação mercante.¹³

A tática empregada pelo Capitão Langsdorff para pegar suas presas não causou baixas no pessoal civil dos navios mercantes, fato que o converteu, já passada a guerra, em objeto de livros e comentários, sendo ele apontado como um verdadeiro cavalheiro do mar por aqueles marinheiros que se viram “hospedados” a bordo do encouraçado.¹⁴

12 No mesmo dia em que o mercante *Clement* afundou, à noite foi apresado o barco grego *Papalemos*, para o qual se transferiram os prisioneiros do anterior. Ao aportar em Cabo Verde, se propagou a notícia de que um grande navio alemão operava no Atlântico Sul.

13 Por exemplo, entre Pernambuco e Dacar operaram o Porta-Aviões *Hermes* e os cruzadores franceses *Dupleix* e *Foch*. Em águas sul-africanas se encontraram os cruzadores *Shropshire* e *Sussex*. E destacamos as forças estabelecidas em Gibraltar, em um ponto apropriado para interceptação em direção a águas europeias.

14 Vinte e nove oficiais mercantes britânicos estavam a bordo do encouraçado durante o mesmo combate de Punta del Este, mais 30 tripulantes do *Streonshal*. Por outro lado, em 16 de fevereiro de 1940, no Fiorde de Jossing, em águas da neutra Noruega, o *Altmark* foi tomado de assalto pelo destróier britânico *Cossack*, desencadeando uma crise internacional que levou à invasão alemã do país escandinavo. A bordo do auxiliar alemão iam 299 prisioneiros capturados pelo *Almirante Graf Spee*.

Pode-se contar aqui uma infinidade de anedotas repassadas por aqueles que foram seus prisioneiros, que muito serviram para criar sua justa lenda de delicado e gentil marinheiro, que tinha pleno respeito pelas leis internacionais da guerra e pelos direitos humanos.

Como se destacou, os rádios dos mercantes *Doric Star* e *Tairoa*, afundados na costa angolana, mexeram no vespeiro do Atlântico em um nível muito alto, fazendo o Almirantado crer que o incursionista, sem dúvida um encouraçado, era mais de um. Assim o afirmava, em 6 de dezembro, em plena Câmara dos Comuns, o então Primeiro Lorde Winston Churchill, dando conta de sua perplexidade, embora o certo é que se começava a consumir um sistema de cerco para o teatro onde se julgava estar o *raider*, destacando-se unidades para varrer de forma permanente o espaço oceânico mais curto, entre Recife e a costa africana, além do restante, cujos pontos de apoio se sustentavam da África do Sul às Malvinas.

Naquela segunda semana do último mês de 1939, muitas contingências atuavam contra a boa sorte de Langsdorff, pois o comodoro Henry Harwood, comandante da Divisão Sul-Americana da Royal Navy, assumiu que a probabilidade de que o incursionista alemão entrasse no Rio da Prata era alta, lembrando que o tráfego próprio de seus portos até a Grã-Bretanha – carne, lã, trigo, arroz, conservas, carne-seca etc. – era de intensidade considerável e, portanto, valia a pena posicionar-se na boca dessa área em espera. Como coisa do destino, justamente Langsdorff, nesse mesmo momento, considerava necessário, por diversos fatores, já que seu cruzeiro se achava no final, que seu navio investisse sobre as linhas que saíam do Prata, atentando para a probabilidade de encontrar algum comboio, situação

que, embora merecesse envolver-se em combate com sua escolta, não apontava dificuldades, fosse pela relevância de seus integrantes ou pela debilidade dos cruzadores que sua inteligência assinalou existirem no teatro para onde, finalmente, resolveu se encaminhar.

Aqui surgiu um imprevisto portador de futuro, pois quando da captura e do afundamento do cargueiro *Streonshalh*, já em águas sul-americanas, à altura do paralelo do porto brasileiro de Santos, foi encontrado a bordo um exemplar do diário *Buenos Aires Herald*, em que eram assinaladas as entradas e saídas marítimas dos portos de Montevideu e Buenos Aires. Este mercante havia zarpado do terminal de Montevideu em 26 de novembro com uma carga de trigo e se dirigia ao Reino Unido. Logicamente esse periódico induziu o Capitão Langsdorff a confirmar suas apreciações de que parecia que a navegação mercante britânica tomava uma derrota longe de terra, pelo centro do Atlântico, talvez como medida de precaução diante do perigo dos incursores. Por isso tomou a decisão de cruzar pelas águas próximas à boca do Rio da Prata, para conquistar a tão desejada presa na forma de um comboio, a essa altura, merecida recompensa para conseguir o planejado e o já desejado regresso para casa. De tal maneira, tudo caminhava para um encontro, apesar da imensidão oceânica, até aquele momento bem aproveitada por Langsdorff.

O COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE

Como visto, dos três “encouraçados de bolso” somente o *Almirante Graf Spee* teve efetiva participação em um combate naval. O *Almirante Scheer* e o *Deutschland*, então batizado *Lutzow* por

razões de prestígio político, não viveram para cumprir a finalidade para a qual foram construídos, pois o primeiro foi afundado por um ataque aéreo em abril de 1945, no porto de Kiel, e o outro foi incendiado em 4 de maio daquele mesmo ano no porto de Swinemunde. Talvez o aproveitável da história destes dois últimos navios tenha sido sua intervenção em águas do Ártico e do Báltico, embora já no final da guerra.

A oportunidade para o *Almirante Graf Spee* surgiu no amanhecer de 13 de dezembro de 1939, quando topou com os cruzadores de Harwood, desenrolando-se uma ação em torno de uma posição 34° 17' 30" sul e 049° 12' oeste, a cerca de 350 milhas das costas uruguaias do departamento de Rocha.

Às 5h52 daquela límpida manhã, do telêmetro principal, localizado no alto do mastro, o vigia do *Almirante Graf Spee* acionou o alarme, embora já não para deter algum solitário mercante, mas para advertir da presença, em direção oeste, dos sinais de fumaça de navios desconhecidos. No início, a novidade pareceu alertar Langsdorff da proximidade do anunciado comboio rio-platense, mas depois de segundos, foi notando os altos mastros de uma embarcação, claramente destacada, em princípio por sua altura, e depois visualizou claramente as silhuetas de três navios de guerra, cuja derrota parecia quase de popa para seu encouraçado.

Era a Divisão Sul-Americana da Marinha britânica: o Cruzador Pesado *Exeter* e os ligeiros *Ajax* e *Achilles*¹⁵, faltando somente o Cruzador *Cumberland*, que

naquela hora se achava reabastecendo nas Malvinas.

Nesse momento crucial, Langsdorff sem dúvida teve em mente a diretriz do alto comando, que lhe apontava a inconveniência de iniciar combate, mas a aparição repentina desses três navios adversários o fez hesitar, e por isso ele decidiu encarar a luta. Realmente, segundo asseguram alguns historiadores de renome, o *Almirante Graf Spee* bem poderia evadir-se nesses minutos decisivos, já que pouco antes, às 6h16, Harwood advertiu claramente que se achava diante de um encouraçado inimigo. Basta ler o memorial que o próprio comodoro enviou ao Almirantado, com data de 30 de dezembro de 1939¹⁶, para constatar como os britânicos foram surpreendidos pela aparição do *Almirante Graf Spee*, o qual, anunciando o que viria, às 6h18 abriu fogo de suas torres principais sobre o *Exeter*.

Por isso, reiterando, Langsdorff teve uma certa margem de fuga e poderia muito bem ter escapado, embora momentaneamente, da vista inimiga. Mas sem dúvida teria sido perseguido e, dada a maior velocidade de seus inimigos, combateria em retirada até o anoitecer quando, sem dúvida, por não contarem com radar de seus oponentes, teria aproveitado a escuridão para fugir. Porém isso significaria horas com seus inimigos seguindo seu rastro, certamente a uma distância considerável, dado o alcance de 11" do *Almirante Graf Spee*.

E se levarmos em conta de que haveria luz solar por mais 12 horas, fica implícita uma das encruzilhadas em que se achava

15 *Exeter*: cruzador classe *York* lançado em 1931, com 8.390 toneladas de deslocamento, seis tubos de 8" e velocidade de 32 nós. *Ajax* e *Achilles*: cruzadores classe *Leander*, com 6.800 toneladas, oito tubos de 6" e velocidade de 32,5 nós.

16 Este memorial, com 103 subitens, foi publicado na obra sobre o combate do Rio da Prata do General Alfredo Campos, que, na ocasião, era ministro da Defesa da República Oriental do Uruguai.

o comando do encouraçado. Mas talvez por essa razão o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff tenha confiado plenamente em seu navio e, rompendo o fogo de sua artilharia principal a uns 19 mil metros sobre seu alvo maior, o *Exeter*, lançando-se sobre ele, buscando diminuir distância rapidamente à feição para seus enormes canhões calibre 11”, com um peso de salva conjunto de mais de 2 mil kg e em favor de sua proteção passiva.

O tiro alemão obteve êxito, e em poucos minutos o Cruzador *Exeter* recebia duro açoite, começando uma odisseia que o levaria a perder quase toda sua capacidade de reação, já que, na segunda salva alemã, sua torre B foi destruída, deixando também fora de serviço a ponte de comando. Se colocava em jogo a notória superioridade de um navio de linha diante de três cruzadores, fato já destacado pelo mesmo Almirantado em suas ordens de batalha. Mas, como se verá, a tática que assumiu Harwood diante desta contingência era a única possível para tentar diminuir as diferenças materiais existentes, e por isso fracionou sua força em duas unidades pelos dois lados do inimigo, conseguindo dividir parcialmente seus disparos e atirando ele próprio, embora arriscando seriamente, pois qualquer impacto das 11” adversárias poderia significar seu fim.

São muitos os relatos do acontecido a bordo do cruzador pesado, nos quais se detalham os impactos sucessivos absorvidos, pois sua manobra não conseguia desviar o fogo inimigo. E sem dúvida, diante desse panorama inicial, a primeira impressão do comando britânico era profundamente

pessimista, como o apontava o segundo oficial do *Ayax*: “Como se sabe, eu me encontrava na ponte com o suboficial sinaleiro ao meu lado. O *Exeter* havia recebido um impacto de granada de 11” e podíamos ver claramente que se achava mortalmente ferido e coberto de chamas de um extremo ao outro. Naquele momento crítico, o suboficial fez o seguinte comentário: “Parece que vai ser outra sangrenta Batalha de Coronel, senhor”.¹⁷

“O *Exeter* foi partido pela terceira descarga simultânea do *Graf Spee*. Um dos projetis deste estourou próximo ao meio da embarcação, matou os operadores do canhão de boreste, danificou os meios de comunicação e perfurou os hidroaviões e refletores. Naqueles momentos foram executados preparativos para lançar os hidroaviões por catapultas, mas como se encontravam ambos fora de ação, sem auxílio mecânico, foram jogados manualmente para o mar pelo costado.”¹⁸

“Depois de o *Exeter* haver efetuado oito descargas simultâneas, recebeu, às 6h24, um impacto direto de um projétil de ação direta de 11” em frente à torre B. O projétil explodiu no choque e pôs a torre fora de combate, os estilhaços caíram sobre a ponte, varrendo-a e matando ou ferindo todos os tripulantes que ali se encontravam, com exceção do comandante e de dois outros homens, e destruindo as comunicações com o passadiço.”¹⁹

Porém, apesar desse vendaval de fogo, que em parte impossibilitou ao *Exeter* centrar seu fogo sobre o alvo, o cruzador foi um “osso duro de roer”, pois conseguiu encaixar sobre seu formidável adversário três impactos de seus 8”, embora estes não

17 MILLINGTON-RAKE, Sir Eugen. *El drama del Graf Spee e la batalla del Río de la Plata*. Barreiro y Ramos. Montevideo, 1964, p. 125.

18 Apontamentos de Harwood. Número 14.

19 *Ibidem*. Número 15.

tivessem provocado danos consideráveis. Mas supunha-se que o encouraçado tenha prosseguido tomando-o como alvo de sua bateria principal.

Isso foi aproveitado pelo *Ajax* e pelo *Achilles*, que, como dissemos, manobrando conjuntamente como uma divisão, em direção oposta à do *Exeter* – passaram para o bordo oposto do encouraçado –, impuseram sucessivos impactos ao navio alemão, fato por demais importante, pois o fogo da artilharia secundária do *Almirante Graf Spee*, por problemas de telemetria, não obteve alvo algum durante todo o combate.

De tal maneira, apesar da blindagem do encouraçado suportar plenamente o ataque dos canhões de 6” dos cruzadores ligeiros rivais, Langsdorff se viu obrigado, em determinado momento, a mudar o alvo e voltar seus canhões de 11” para os dois ligeiros que o assediavam, cujas manobras arriscadas, na realidade, buscavam salvar o *Exeter* de sua destruição. Enfrentando essa situação, Harwood – cujo pavilhão estava hasteado no *Ajax* – começou a diminuir audazmente a distância sobre o navio, aproximando-se a 9 mil metros de seu inimigo, manobrando suas duas embarcações como se fossem destróieres, lançando torpedos em desesperada salva, o que, embora pudesse levar à sua perdição, teve um êxito parcial, já comentado, pois as 11” do adversário se voltaram para eles, livrando o infeliz *Exeter*, ao menos momentaneamente, de receber o golpe final.

Sobre este episódio específico, as fontes alemãs falam de um momento bastante difícil para o *Almirante Graf Spee*, dada a manobra tática empregada pelos cruzado-

res ligeiros britânicos, que buscaram distrair a artilharia principal de seu inimigo, e cujo fogo atingiu o alvo repetidamente, causando baixas no pessoal exposto do navio alemão e múltiplas destruições em sua superestrutura. Não há dúvida de que os cruzadores foram beneficiados com a sorte de os canhões secundários do encouraçado terem falhado, mas quando os tubos maiores deste os miraram como alvo, tiveram que se afastar rapidamente, culminando esta ação com vários impactos de 11” sobre suas estruturas, embora sem danos muito importantes.

“No total, o *Spee* recebeu 17 impactos diretos de 15 cm, que, em sua maioria, não causaram danos sérios. Geralmente, os ingleses atiram com granadas de efeito retardado (espoleta de atraso) ou com granadas perfurantes; talvez porque supõem que, com elas, podem perfurar nossa couraça, mas três delas bateram como feijões contra a couraça de nossa torre e, quando conseguiam perfurar nossas superestruturas reforçadas com chapas, caíam na água sem causar danos. Se, em vez deste tipo de granada, os ingleses houvessem usado granadas com espoleta de contato, o *Spee* teria ficado com um aspecto bem diferente depois de 15 impactos diretos e nossas baixas teria sido maiores.”²⁰

Este é um momento muito claro e comentado do combate de Punta del Este²¹, cujo panorama nos mostra o *Exeter* virtualmente fora de combate, sua superestrutura crivada, operando somente um canhão principal, com 50 baixas mortais a bordo e, o mais grave, 650 toneladas de água embarcada devido a inumeráveis rombos sob sua linha d’água, adernando mais de

20 RASENACK, Wilhelm. *La batalla del Río de la Plata*. Ed. Beutelspacher, Buenos Aires, Argentina, 1989, p. 115.

21 Uma batalha é um feito militar plenamente determinado por seu tamanho, em que a vitória e a derrota podem significar ganhar ou perder uma guerra.

10° para boreste e com a proa afundando em um metro. O *Almirante Graf Spee*, como haviam previsto seus construtores e temido seus adversários, havia acabado com seu rival maior em poucos minutos.

“O *Exeter* havia inclinado sua popa gradualmente ao reduzir a velocidade por causa das avarias na proa. Prosseguiu disparando a torre e mediante controle local, até 7h30, quando lhe faltou energia devido à inundação. Já não se achava em condições de continuar combatendo e, por volta de 7h40, se dirigiu ao sudeste a pouca velocidade, para reparar as avarias e voltar a ficar em bom estado de navegação.”²²

Para que o navio alemão pudesse dar o golpe de misericórdia no cruzador pesado inimigo, somente precisava livrar-se do assédio do *Ayax* e do *Achilles* e se encaminhar para onde estava aquele, para tentar destruí-lo. Mas não foi assim, e, em determinado instante, o *Almirante Graf Spee* rumou marcadamente para sudoeste lançando uma cortina de fumaça, justamente no momento em que *Hardwood* ordenava que seus dois navios se afastassem do alcance da artilharia dos pesados canhões inimigos, reconhecendo claramente que um só impacto de 11”, como reiteramos, de alguma forma, seria o final para qualquer um deles.

“Às 7h38 a distância se reduziu a 8 mil jardas. Nesse momento me foi informado que ao *Ayax* só restavam 20% de suas munições e que tinha somente três canhões em ação, pois um dos guinchos da torre B havia se descomposto e as torres Y e X se achavam fora de ação. O fogo do *Graf Spee* era, todavia, muito exato, e o encouraçado não parecia ter sofrido muitas avarias. Por isso resolvi desistir

da ação diurna, abortar e tentar de novo depois de escurecer.”²³

Então, em momento decisivo, em que, como se observa, o comodoro *Harwood* julgava perdida a ação, acontece algo absolutamente inesperado, pois o comando do encouraçado parece desistir da ação e resolve colocar a proa para o Rio da Prata, quando tudo parecia a favor de uma resolução final, muito provavelmente pelo afundamento do *Exeter* e logo prosseguir com o resto, buscando conseguir sobre o *Ayax* e/ou o *Achilles* um bom impacto de sorte, para terminar a luta.

Desde o início o Capitão *Langsdorff* havia tomado a decisão de combater ao ar livre – como nos memoráveis tempos da vela –, desistindo de se deslocar para o passageiro do encouraçado, onde não somente se acharia protegido, mas também com todos os elementos apropriados à melhor condução de sua unidade. Esta decisão faz supor que seu ego superou sua prudência, situação que afetaria gravemente toda a ação. Por esta contingência, o comandante alemão deve ter estabelecido uma rede de mensageiros para ligar suas ordens com o passageiro. Assim, quando o fogo inimigo começou a atingir o encouraçado, um projétil de 6” atingiu o passageiro, resultando na morte de seu secretário, o Capitão-Tenente *Grigat*²⁴, e na perda de consciência do próprio *Langsdorff*, por causa de explosão próxima.

“Quando o comandante recebeu a informação sobre o tipo de unidades que nos enfrentavam, disse secamente e sem tirar o costumeiro cachimbo do canto da boca: ‘Vamos engoli-los’. E, em vez de ir ao posto de comando do encouraçado, dirigiu-se ao tijupá. Dali de cima pôde ver melhor os acontecimentos e dirigir as

22 Memorial de *Harwood*. Número 33.

23 *Ibidem*. Número 36.

24 Único oficial do encouraçado morto em combate.

ações. Mesmo quando choveu estilhaços e fragmentos, e quando todo mundo se pôs automaticamente abrigado atrás das chapas de revestimento, manteve-se firme e tranquilo, dando suas ordens. Foi ferido duas vezes: no ombro e no braço. Sangrou muito. No entanto, só permitiu que lhe colocassem uma atadura de emergência. Em outra ocasião, a pressão de explosão de uma granada o atira ao solo e ele perde a consciência. Foi chamado o Imediato, que continuou dirigindo as ações, mas nosso comandante em pouco tempo volta a si e retoma o comando.”²⁵

A análise histórica é muito crítica com o comandante do navio devido a este instante claramente determinado. Nesse preciso momento, Harwood, como dissemos, “desistia da ação diurna”, com o significado implícito de que deixava o *Exeter* nas mãos do destino. Mas os britânicos observam, sem dúvida com surpresa, como o encouraçado se afasta para Oeste, cubrindo-se com cortina de fumaça, como que estabelecendo o fim da ação.

“Outra impressão forte que conservo foi a de quando, inversamente ao que diziam a maioria dos informes e derrotas, tanto o *Spee* como os cruzadores britânicos decidiram interromper a ação simultaneamente e se separaram, sob espessas cortinas de fumaça; o incidente mostrava um aspecto ligeiramente engraçado desde uma vista aérea.”²⁶ Esta avaliação tão sugestiva foi feita pelo Tenente-Aviador Duncan Lewin, pilotando o hidroavião do *Ajax*, o que detalha a surpresa britânica diante da conduta do inimigo.

“Naquele momento, as baixas em combate eram as seguintes: o *Graf Spee* tinha 37 mortos; o *Ajax*, sete; o *Achilles*, quatro; e o *Exeter*, 53. E se depois houvesse sido

mandado ao *Graf Spee* qualquer outro oficial de Marinha alemão que não fosse Hans Langsdorff, haveria invertido imediatamente o rumo de seu navio, sem titubear, para, a 27 nós, perseguir os cruzadores ingleses que se retiravam. Sendo estes capazes de uma velocidade de 32 nós, haveria transcorrido mais de uma hora antes que o *Ajax* e o *Achilles* tivessem podido sair do alcance da artilharia pesada do encouraçado de bolso (a artilharia deste navio alemão tinha alcance de 41 mil metros), supondo que houvessem conseguido fazê-lo, o que não parece provável. Pelo contrário, o verossímil é que ambos os navios houvessem sucumbido. Por outro lado, o *Exeter* estava desprotegido, e um só torpedo ou algum projétil na linha d’água bastaria para afundá-lo: jamais oficial naval algum teve tão ressonante e completa vitória tão ao alcance da mão e tão torpemente renunciou a ela! O *Graf Spee* seguiu rumando para Oeste, navegando a 23 nós. Langsdorff inspecionou seu navio e decidiu que, como este não se achava em condições de desafiar as tormentas de inverno do Atlântico Norte, deveria entrar em porto para reparos. Segundo o historiador alemão Friedrich Rüge, “esta foi uma decisão errada, imputável sem dúvida alguma ao fato de que seu longo cruzeiro e o difícil combate haviam afetado profundamente este oficial, por outro lado de muito grande valor”. Sem a menor dúvida assim teve que ser.” Vejamos o que disse o Capitão de Mar e Guerra W. E. Parry, comandante do *Achilles*: “Quando se interrompeu o combate, minha impressão era de que o inimigo poderia ter feito o que quisesse. Não mostrava sinais de estar avariado, seu armamento principal disparava com precisão; o *Exeter* estava evidentemente fora de combate; logo,

25 RASENACK. Obra resenhada, p. 110.

26 MILLINGTON-DRAKE. Obra resenhada, p. 137.

somente tinha dois cruzadores ligeiros que lhe impediriam de atacar o valioso comércio do Rio da Prata, resultando, portanto, surpreendente, quando, alguns minutos depois, observamos que o inimigo se dirigia a boa velocidade para oeste”. Efetivamente, quando Harwood viu que não foi perseguido nem alvejado, primeiro esfregou os olhos surpreso, então soltou um suspiro profundo de alívio e finalmente ordenou voltar e inverter o rumo para seguir o encouraçado.... a uma prudente distância. Porque, como escreveria depois um dos oficiais do *Achilles*, “era para nós incrível que o encouraçado alemão fugisse de um cruzador e meio bastante avariado e com pouca munição. E por que, por que não foi até o *Exeter* para destruí-lo? Sim, o Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff entregou aos ingleses um combate que já havia vencido, mas também, e embora isto seja inédito, doaria seu valioso e magnífico navio de guerra gratuitamente.”²⁷

Dramática foi a encruzilhada do comandante do *Almirante Graf Spee*, pois, ao tomar esta decisão, selou boa parte do destino de seu navio. As avarias da embarcação, de momento, não significavam nenhum impedimento especialmente grave de modo a não decidir clara e rapidamente um combate mais do que favorável, coisas que logo se comprovariam em Montevideu, confirmando todo aquele volume de hipóteses que desde sempre têm sido elaboradas sobre este tema, coisa que tem merecido verdadeiros rios de tinta em

dezenas de obras. A questão permanece e deve ser reconhecida, entre inúmeras hipóteses, que talvez o comandante do encouraçado não tenha visualizado de forma correta os danos que havia causado ao inimigo, mas afirmar que este último, além de outros itens, foi condição de peso para decidir entrar no Prata, supõe uma grande falha de observação dos alemães.²⁸

O *Almirante Graf Spee* foi direto para a boca do lobo: Montevideu. Bem poderia haver posto a proa para Mar del Plata, um porto mais próximo, ou abrir caminho para o oceano, coisa que não poderia ter sido impedido de fazer.

Se repassamos cuidadosamente todas aquelas opiniões coletadas entre os que se achavam junto a Langsdorff nos instantes-chave da empreitada, se conclui que seu proceder mudou completamente após o golpe brutal recebido no tijuapé. Seu pensamento errático e seu notório esgotamento psíquico eram muito visíveis para seu estado-maior, em especial ao receber a notícia de danos e iniciar uma breve corrida pelas cobertas, onde observou as consequências exteriores causadas pelo combate. E aqui encontramos o núcleo de todo esse rápido processo, já que nesse instante ele ordena demandar porto neutro, decisão sem dúvida precipitada para aqueles oficiais mercantes que, como conhecedores do país e das águas para onde se dirigiam, deveriam tê-lo preparado adequadamente, dados todos aqueles fatores de ordem política que logo se fariam sentir.²⁹

27 DE LA SIERRA. *Obra resenhada*, p. 110.

28 “Os meios materiais sob o comando do comodoro Henry Harwood eram tecnicamente inferiores aos disponíveis ao comandante alemão, e seu estado de operatividade depois do combate era crítico. Seu espírito militar, sua capacidade profissional e a sorte foram decisivos para seu oponente acreditar que o combate estava perdido e que não tinha outro remédio que não refugiar-se nas águas neutras do porto de Montevideu.” MASCARELLO, *obra resenhada*, p. 41.

29 Dentre os integrantes da Marinha Mercante ligados ao estado-maior do encouraçado (cinco oficiais), todos profundos conhecedores do Rio da Prata, destacamos o Tenente Bruno Herzberg, da linha Hamburgo-América, que escapara da internação argentina e que morreu em 13 de outubro de 1942 a bordo do Mercante Auxiliar *Komet*, no porto de Le Havre.

Se recorremos às opiniões de valiosas fontes, como a do Almirante Theodor Krancke – que, no comando do *Almirante Scheer*, afundou mais toneladas que seu gêmeo no outono de 1940 –, se chega ao centro desta meada, pois, com os informes coletados de alguns oficiais do *Graf Spee*, neste caso o Capitão Ascher, é indicada a momentânea perda das capacidades psíquicas do comandante como a real causa do processo de indecisão a que se viu sujeito Langsdorff naqueles minutos tão decisivos quanto fatais. “Quando, mais tarde, Langsdorff se recuperou totalmente, ao se dar conta de que havia cometido erros irreparáveis, pensou em sua morte e não pôde encontrar nenhuma solução”,³⁰

O caráter mais íntimo de Langsdorff o fazia um chefe inclinado à proteção das vidas sob sua responsabilidade, como já mencionado, e é praticamente unânime o sentimento de devoção que os tripulantes do encouraçado tinham pelo seu comandante, e isso é ressaltado cada vez que a investigação vai por esta via. Já se somavam quatro meses de navegação (115 singraduras), e seu cansaço era visível por todos, coisa sem dúvida influente em seu psiquismo, e em grau tão alto que foi condição expressa para tomar tão fatal decisão que o conduziu a uma armadilha, fato

então apontado em sua carta final, quando os dados já estavam lançados e nada mais havia o que fazer; somente aguardar sua sinistra resolução posterior, tomada pelo peso dos seus erros.

Quando, em dezembro de 1979, se comemoraram as quatro décadas desses feitos, foi realizada uma entrevista com o ajudante de ordens do Capitão de Mar e Guerra Langsdorff, o então Capitão-Tenente Kurt Diggins, que atribuiu a decisão de seu comandante de entrar no Rio da

Prata “a possíveis complicações derivadas de um estado de choque causado pelos ferimentos que Langsdorff recebera na ponte de comando, onde estava protegido pouco tempo antes”.³¹

De maneira que o *Almirante Graf Spee* se dirigiu diretamente a Montevideú, entrando a uma velocidade de 22 nós para a história naval do Rio da Prata. O *Ajax* e o *Achilles* re-

solveram segui-lo, embora, como ordenou Harwood, a uma distância segura de suas torres principais. De sua parte, o *Exeter* se dirigiu às Malvinas, com sua carga fatal de baixas e destroços, apagando seus incêndios e fazendo contenções em suas obras vivas na medida das possibilidades de bordo. Havia recebido nada menos que oito impactos de 11”. Vários meses depois, seria rebocado para porto inglês,

A momentânea perda das capacidades psíquicas do Comandante Langsdorff teria sido a causa de sua indecisão naqueles minutos tão decisivos quanto fatais. O *Graf Spee* se dirigiu a Montevideú e entrou a uma velocidade de 22 nós para a história naval do Rio da Prata

30 MILLINGTON DRAKE. Obra resenhada, p. 177 em diante.

31 MARQUEZ, Alberto Cristián Lic. “A 60 años de la batalla del Río de la Plata”. *Revista Naval*. Montevideo, Uruguay, 1999, Año X, Revista nº 35, p. 99.

reparado e logo enviado ao teatro asiático, onde foi afundado por meios japoneses na Batalha do Mar de Java, finda em 1º de março de 1942.³²

No meio da manhã, já próximo a águas uruguaias, o encouraçado encontrou com o mercante britânico *Shakespeare*, procedente de Montevidéu, o qual para e lança alguns botes na água, mas, por considerações políticas, Langsdorff decide deixá-lo seguir sua viagem para o país ao qual se encaminhava, para não manchar sua imagem com o afundamento de um navio recém-saído de porto uruguaio. Mas tenta um truque para atrair Harwood ao alcance de sua artilharia, emitindo uma mensagem por TSH em que anuncia a seus inimigos que recolham os botes salva-vidas do vapor inglês. Logicamente o comodoro não mordeu a isca e fora do alcance alemão, muito acima do seu horizonte visual.

Recorrendo uma vez mais a fontes britânicas, às 13h47, Harwood enviou um rádio ao adido naval em Buenos Aires, relatando que parecia que o encouraçado se dirigia ao Rio da Prata, o que em parte o surpreendeu.

Esta última evolução fez com que o comodoro ensaiasse uma nova tática, ao se acercar de águas uruguaias, bem conhecidas suas.³³ Nesse caso, se o Almirante Graf Spee realmente resolvesse penetrar no espaço médio do estuário e entrar em Montevidéu, como a sua derrota indicava, Harwood buscaria colocar-se em uma posição para tentar um torpedeamento aproveitando as águas muito rasas, sendo que o navio alemão deveria navegar pelos estreitos canais de entrada do maior porto do Prata.

Caía a tarde, e parte das autoridades uruguaias já estavam informadas de que estava se desenvolvendo um combate em águas próximas, coisa que rapidamente se confirmaria, já que acontecia uma breve troca de fogo entre os contendores diante de Punta del Este, que, embora sem consequências para nenhum dos três navios, fez com que, com seus estampidos, a população local entrasse em alerta geral. E este último incidente causaria alvoroço na imprensa de rádio, fazendo com que, em toda a costa entre Montevidéu e Maldonado, se acumulasse um público ávido por observar uma batalha, congestionando o trânsito das estradas próximas aos pontos altos. Este era somente o começo de um capítulo que, para milhares de civis, seria inesquecível.

“Parecia que o *Graf Spee* se propunha a entrar no Prata, e às 19h02, dei ordem para que o *Achilles* o seguisse a oeste de Lobos, e para que o *Ajax* prosseguisse ao sul do Banco Inglês, no caso de ele voltar por essa rota. Também dei instruções ao *Achilles* para que se aproveitasse, tanto quanto possível, das águas territoriais ao persegui-lo. Minhas instruções foram perfeitamente seguidas pelo Capitão W. E. Parry, que entrou com o *Achilles* nas águas da Ilha de Lobos e próximo à costa do Uruguai.”³⁴

A Royal Navy, como desde tempos imemoriais, estava prestes a incursionar por águas de um país neutro em pleno combate, feito que provocaria uma reclamação uruguaia que daria muito o que falar durante bom tempo, com as implicações do caso.

Ancorado na ampla enseada de Maldonado, em frente à ainda incipiente Punta

32 A bordo havia 12 sobreviventes do combate de Punta del Este.

33 Participou da Grande Guerra. Entre 1919 e 1921, esteve em serviço em águas sul-americanas, no Cruzador *Southampton*. Em 1936, era comandante da Divisão Sul-Americana, com pavilhão no *Exeter*. Católico. Colheu boas amizades na região. Em 1937, prestou grande ajuda a sobreviventes do terremoto ocorrido no Chile.

34 Memorial de Harwood. Número 47.

del Este, achava-se o Cruzador *Uruguay*, em viagem de instrução, sob o comando do Capitão de Fragata Fernando Fuentes, que, desde a primeira hora desse dia, já havia sido avisado pelo alto comando de que em águas atlânticas se travava um combate entre unidades pesadas, notícia confirmada por vários mercantes que navegavam na área. Por isso, no meio da tarde, o navio veterano³⁵ rumou para o mar, nas cercanias de Lobos, sendo, então, espectador do avanço dos três navios adversários, que, em grande velocidade, surgiram, dando início a disparos de canhões no que seria seu capítulo do Rio da Prata.

“Em cumprimento a ordens superiores, levantei âncoras às 16h42 do dia anterior saindo do porto de Maldonado e em rumo ao sudeste, navegando até 18h42. Quando me encontrava em latitude 35° 06” S e longitude 054° 51” W, foi avistado na marcação um navio de guerra que depois soube-se ser o alemão *Almirante Graf Spee*. Às 18h14, o navio mencionado efetuou dois disparos de canhão em direção a uma espessa cortina de fumaça que, aos 090°, se avistou no horizonte. O *Almirante Graf Spee*, navegando a uma velocidade aproximada de 18 nós, se aproxima da Ilha de Lobos, tomando então rumo oeste e passando a uma distância aproximada de duas milhas da ilha mencionada. Leva içado o pavilhão alemão e dois sinais nas suas adriças que são impossíveis de distinguir, pela distância e por projetar-se sobre a torre de direção de tiro. Dei imediatamente o sinal BV do código internacional, cujo significado é: “Vejo suas bandeiras, mas não posso distingui-las”, presumindo que o sinal significasse uma advertência sobre a zona de perigo. Às 18h30 se avistam, aos

045° e 090°, dois navios de guerra tipo *Ajax*, os quais tomam rumo convergente em direção ao encouraçado alemão. Às 19 horas, considerando iminente um combate nas cercanias de nossa costa, decido mudar de rumo, dirigindo-me a nossas águas territoriais. Determino que se aumente a velocidade para chegar o quanto antes a elas. Um dos navios ingleses, o que se avistou aos 090°, toma rumo ONO (oeste boreste), acelerando sua velocidade até os 32 nós, passando a uns 3 mil metros de nossa popa, com o sinal de Postos de Combate içado; o outro se acerca de nossa costa, tomando então rumo oeste e passando por dentro de Lobos. Às 19h50, o navio inglês que seguia rumo oeste abre fogo na altura de Punta Negra a uma distância aproximada de 8 milhas da costa, em águas jurisdicionais. O encouraçado alemão, que se encontra entre o navio inglês e a boia leste do Banco Inglês, revida o fogo, prosseguindo-se o combate na direção oeste, durante o qual o navio inglês produz uma cortina de fumaça, efetuando uma volta completa para o horizonte depois dela. O outro navio inglês, que tinha parado a 12 milhas aproximadas a oeste de Punta Ballena arriando o sinal de Postos de Combate, o qual foi içado de imediato pelo anteriormente mencionado, toma rumo oeste, sem intervir em nenhum momento no combate à nossa vista. Às 20h42 são vistas as últimas faíscas dos disparos. Cumpre-me destacar que, salvo nos seus primeiros minutos, todo o combate se desenvolveu em águas jurisdicionais, como consta no croqui anexo.”³⁶

Neste informe, o Capitão Fuentes registrou que os navios combatentes haviam violado águas uruguaias, especialmente

35 Lançado em 1909 nos estaleiros de Stettin, Alemanha. Deslocamento – 1.250 toneladas; dois canhões Krupp de 120 mm; quatro Krupp de 47 mm; e velocidade de 23 nós.

36 CAMPOS, obra resenhada, capítulo II, p. 28, 29 e 30.

o *Achilles*, ao passar entre Lobos e Punta del Este. Neste caso pontual, o *Almirante Graf Spee* não revidou o fogo lançado por aquele, pelo risco implícito de que algum ricochete pudesse cair nas concentrações populacionais próximas, sendo este outro ponto a favor do Capitão Langsdorff diante de sua entrada no Uruguai.³⁷

De tal forma, os dados foram jogados, pois em águas tão restritas, já dentro do Prata médio, não se pode operar por falta de calado; então o encouraçado estacionou na boca do canal de entrada ao porto de Montevideú, às 23h45 dessa memorável noite. Havia bastante tempo que seus adversários pararam de segui-lo e esperavam as circunstâncias em águas próximas.

À altura do quarto par de boias do canal, o minúsculo Rebocador *Lavalleja* se aproxima do gigante cinza e sobe a bordo do *Almirante Graf Spee* o secretário do prefeito do porto de Montevideú, o Capitão-Tenente Yolando Mognoni, para proceder às formalidades da ocasião.

“Subi acompanhado pelo ajudante Riqueiro, e fomos recebidos por um oficial que falava espanhol, sendo imediatamente conduzidos à presença do comandante, que tinha a pretensão de ancorar no porto de Montevideú. Expliquei a ele que não havia impedimento e me ofereci para pilotar o barco até ali. Langsdorff tinha um braço em uma tipoia e parecia que havia sido ligeiramente ferido por fragmentos voláteis de tinta seca. Como era difícil nos fazermos entender em inglês, sugeri que utilizássemos o francês, o que fizemos. Posteriormente, me ofereceu algumas explicações para justificar sua entrada no porto e também me falou resumidamente dos incidentes da batalha. Quando transmiti nosso oferecimento de ajuda aos feri-

dos, mandou buscar o médico de bordo e, depois de ouvir o eu tinha a lhe dizer, me informou que havia 37 mortos e que, com duas ou três exceções de lesões nos olhos, os feridos podiam ser atendidos na própria enfermaria da embarcação. A caminho do refeitório para tomarmos um café, o Capitão Langsdorff mostrou-me sua cabine e a trajetória da granada de exercício que havia causado um impacto direto sobre o encouraçado e que literalmente havia cortado o piso e destruído sua madeira; se houvesse uma carga explosiva, teria causado um dano muito maior. O curioso que notei foi que uma lasca produzida pela passagem da granada havia voado e alcançado um retrato do Almirante Von Spee, justamente na altura do coração.”³⁸

Exatamente à meia-noite de Montevideú, o encouraçado entrou na baía, iluminando com o potente holofote seu amplo espaço aquático, enquanto uma tropa de jornalistas percorria os quebra-mares do terminal marítimo. Então a âncora é lançada no meio do anteporto, com a proa em direção à boca. A jornada do grande navio culminava, e começava agora um capítulo diferente para seu cruzeiro.

Ao alvorecer, foram percebidos os primeiros resplendores de um novo dia; a cidade de Montevideú despertou com a notícia de que em águas nacionais havia acontecido um combate e que um encouraçado alemão se achava fundeado em sua baía, recuperando-se de seus danos. Quando seu nome é revelado, veio a sensível lembrança da guerra mundial passada, com o nome de um memorável almirante que havia encontrado seu fim, junto a seus filhos, em uma grande batalha travada em águas do Atlântico Sul, em dezembro de 1914.

37 CAMPOS, obra resenhada, capítulo II, p. 28, 29 e 30.

38 MILLINGTON- DRAKE, obra resenhada, p. 386 e 387.

NA ARMADILHA DE MONTEVIDÉU

O primeiro acontecimento que ocorre na estadia do *Almirante Graf Spee* no porto de Montevideú é a liberação dos 61 prisioneiros britânicos que estavam a bordo, mais seis feridos com lesões significativas que desembarcaram para ser atendidos nos hospitais da capital uruguaia. A essa altura o país se achava em comoção com esse feito, e sua vida muda nos dias seguintes, até seu término, em torno dos eventos que cercaram a permanência do encouraçado.

É difícil dizer o que passou pela mente do comando alemão nesses dias de enorme tumulto. Já não falariam os canhões e as conversas entre os navios; agora as coisas se resolveriam nos despachos dos escritórios diplomáticos, onde entraria em jogo outra ordem de valores, além do que tudo acontecia no âmbito de um pequeno país sul-americano, unido à Grã-Bretanha por determinados fatores históricos, políticos e comerciais. E aqui encontra-se um dos fatores que devem ter influído o estado-maior do encouraçado na hora de decidir seu destino. Inclusive, a presença alemã não contava, pois sua comunidade era minúscula neste meio, e neste caso tudo se agravaria, não somente pela interferência de sua legação – que nunca esteve sequer à altura das circunstâncias –, mas também porque todos os meios materiais de que se dispunha nesta praça para auxiliar o navio alemão se achavam propensos aos aliados. E esta condição de peso incidiu fatalmente no desenrolar que teria a estadia do navio neste que seria seu último porto.

“Entrou em jogo a diplomacia, pois sendo Montevideú um porto neutro, a

lei internacional estipulava que nenhum navio de guerra pertencente a potência beligerante podia permanecer mais de 24 horas em porto sem ser internado. Para os britânicos, a situação adquiriu traços de tragicomédia, porque de início seu adido naval e seu embaixador pensaram que o *Graf Spee* estaria muito danificado por ter decidido entrar no porto e, obviamente, deveria ser obrigado, mediante ação diplomática, a sair ao mar novamente, antes que sua tripulação tivesse tempo de fazer reparos e melhorar suas condições de combate. Mas Harwood explicou-lhes imediatamente a realidade: que os navios britânicos sofreram avarias mais consideráveis e que se o *Cumberland*, que se dirigia das Malvinas para o norte a toda velocidade, não se reunisse com o *Ayax* e o *Achilles*, haveria grande possibilidade de que o *Graf Spee* escapasse coberto pela escuridão”.³⁹

Mas o comando alemão também errou nesse campo, refletindo sua indecisão em momentos tão sérios, visto que o embaixador alemão solicitava ao confuso governo uruguaio nada menos que 15 dias de estadia no porto para reparar avarias. Este foi, obviamente, outro grave erro que mostrava de forma clara o estado de desorientação em que se achava imerso o pensamento de Langsdorff, dado que esse tempo possibilitaria à Royal Navy juntar na boca do Prata os navios necessários para acabar, sem dúvidas, em meio a uma avalanche de fogo, com a vida do encouraçado.

Por isso foi encomendada a uma comissão técnica da Marinha uruguaia uma inspeção das avarias declaradas pela embaixada alemã, que, realizada na mesma tarde, declarou que em três dias todos os defeitos visíveis poderiam ser reparados

39 HUMBLE, Richard. *La flota de alta mar de Hitler*. Editorial San Martín. Madrid. España. 1971, p. 41.

de forma provisória, o que possibilitaria ao grande navio fazer-se ao mar sem maior problema.⁴⁰

Com lógica, a bomba de purificação de óleo foi apontada como a avaria mais perigosa, pois afetava gravemente a autonomia, impedindo a possibilidade de qualquer saída com a falta do elemento vital filtrado. Aqui surge a pergunta fatal: como os engenheiros alemães não atentaram para este equipamento sob a proteção passiva principal? Mas, segundo avaliou o chefe de máquinas do encouraçado, o Capitão de Corveta Karl Klepp, o dano principal foi identificado na chaminé de exaustão da referida planta, consistindo em inumeráveis furos em suas estruturas. No sábado, 16, a referida peça foi reparada provisoriamente (enchendo com solda), razão pela qual estava oculta à inspeção uruguaia por ordem de Langsdorff, já que estava coberta.⁴¹

De tal maneira, para o governo uruguaio, a inesperada presença do navio significava o início de uma séria disputa diplomática entre dois fogos, situação que, em que pese as acusações de algum historiador sobre a comprovada anglofilia de alguma autoridade proeminente, foi manejada de forma delicada mas precisa, buscando evitar males maiores a um país que não contava com meios para se impor taxativamente diante dos contendores e as possíveis consequências que esse conflito poderia ter nos planos que eram de se imaginar.

A tudo isso a Inteligência britânica reagiu. Primeiro arranhou-se a partida de um mercante britânico, para aproveitar as disposições da lei internacional que estabelece que, se um navio mercante de um dos beligerantes e uma embarcação

de guerra adversária se achassem juntos em um mesmo porto neutro e o referido mercante decidisse zarpar, o de guerra deveria aguardar 24 horas para se fazer ao mar. Havendo, naquele momento, no porto de Montevideu nada menos que 12 navios com as cores da Marinha Mercante britânica, foi possível que se obtivesse um meio para reter o *Almirante Graf Spee* em sua ratoeira por algum dia a mais, coisa que se fez imediatamente, com a partida de um destes barcos mar afora.

Além disso, foi iniciada pela mídia afim uma propaganda de uma enorme carga de rumores que espalhavam aos quatro ventos a saída para o Prata de reforços, que terminaria o trabalho que os navios de Harwood não puderam efetuar no dia 13. Da mesma forma, na imprensa argentina começaram a aparecer, em várias colunas, notícias dando conta de que se dirigiam ao Rio da Prata várias unidades, como os cruzadores de batalha *Dunkerque* e *Renow* e o Porta-Aviões *Ark Royal*. Isso originou outro conflito na mente do Capitão Langsdorff, que a essa altura já havia adquirido consciência do erro cometido em meio ao combate de 13. E como para piorar seu pensamento, os britânicos efetuaram uma manobra para dar maior credibilidade à presença próxima de suas grandes unidades no Prata, adquirindo enormes quantidades de combustível na Argentina, fato, obviamente, logo noticiado pela imprensa.

Investigações posteriores deram conta de que a nata da inteligência naval britânica esteve no cone sul-americano naquelas horas, em que, entre outras coisas, a BBC havia instalado no sopé do Cerro um poderoso transmissor, que não somente serviu

40 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (LIBRO AZUL). “Antecedentes relativos al hundimiento del *Admiral Graf Spee*”. Montevideo. Uruguay, p. 19.

41 MILLINGTON DRAKE. Obra resenhada, p. 207.

para que o mundo se informasse do que acontecia em Montevideú, mas também para que Hardwood estivesse ciente de todos os movimentos de seu inimigo.

Por isso não pareceu estranho que, diante do domínio da mídia que a propaganda de guerra estava obtendo com sua pregação estridente, por exemplo, o Presidente brasileiro Getúlio Vargas ordenasse à sua Marinha de Guerra que ficasse alerta se o *Almirante Graf Spee* resolvesse desobedecer as ordens do governo do Uruguai.⁴²

Sábado, dia 16, foi o dia-chave para o encouraçado, pois Langsdorff, juntamente com sua embaixada, envia um rádio a Berlim em que assinala os três passos que poderiam ser seguidos diante da situação: zarpar para a Alemanha e combater com unidades superiores; zarpar para Buenos Aires para enfrentar uma estadia prolongada, aproveitando a simpatia pró-germânica do governo argentino, embora correndo risco de internação; e, finalmente, autodestruir o navio em águas neutras. A resposta foi clara: de nenhuma maneira se deveria internar o navio no Uruguai, ficando o resto sob a responsabilidade do comandante.⁴³

Como é possível observar, o comando alemão mantinha um sentimento de cerco, pois realmente ainda havia uma certa margem de fuga, dado que as grandes unidades inimigas estavam longe. Este linha de pensamento aumentou ainda mais quando o Capitão de Fragata Paul Ascher,

diretor de Artilharia do encouraçado⁴⁴, deu início, a partir do telêmetro principal, a uma varredura do horizonte sobre águas afora, o que seria decisivo para o olhar de todos, pois, concentrando-se no espaço compreendido entre a Ilha de Flores e o Banco Inglês, vislumbrou-se a silhueta do Cruzador *Cumberland*, que foi confundido com o *Renow*, graças à contumaz névoa do Prata.

Portanto, na reunião realizada por Langsdorff com seu estado-maior na noite desse dia, da qual participaram também o embaixador e o adido naval, resolveu-se destruir a unidade, o que mais tarde seria visto como um evento sem precedentes na história naval.

Ao longo do tempo, uma infinidade de páginas tem sido dedicada a este capítulo, analisando-se o motivo pelo qual se decidiu destruir o *Almirante Graf Spee*. As poucas fontes relativas ao que aconteceu naquela última reunião dão conta de que o afirmado pelo Capitão Ascher foi aceito de bom grado, visto que, para que tudo fosse levado em conta, o adido naval inglês em Buenos Aires solicitou ao alto comando naval argentino informação sobre se o porto de Mar del Plata poderia abrigar o *Renow* e o *Ark Royal*. Por certo esta notícia ocupou notável espaço na imprensa e deve ter sido condição de peso para que Langsdorff assumisse que existiam grandes possibilidades de ser atacado por potentes unidades ao sair de Montevideú, em um espaço muito limitado para se buscar a fuga.

42 Em 3 de outubro de 1939, todos os chanceleres dos países americanos, reunidos no Panamá, haviam criado uma área de “exclusão” em torno do continente, sinalizando às potências beligerantes que buscariam obter delas o respeito necessário à sua neutralidade em tal contingência.

43 O Uruguai romperia relações com o Eixo em março de 1942, por causa do torpedeamento, no Caribe, do mercante *Montevideo* por um submarino italiano. Em fevereiro de 1945, finalmente o governo uruguaio declara guerra àquelas potências.

44 Ascher foi o primeiro oficial a fugir da internação. Isso aconteceu em janeiro de 1940. Já em sua pátria, passou a exercer a função de ajudante de ordens do Almirante Günter Lutjens, com o qual embarcou no encouraçado *Bismarck*, perecendo, em 27 de maio de 1941, no combate que este navio travou com o *Rodney* e o *King George V* em águas do Atlântico Norte.

Não há dúvidas de que se pensou na ideia de sair e abrir espaço com o fogo de canhões, enfrentando as contingências. Mas a decisão significou o fim do navio em mãos de seus próprios homens. Sobre isso têm se debruçado notáveis analistas navais, e por eles é apontada a responsabilidade, em parte, do alto comando naval alemão, e mesmo de Hitler, que nunca se pronunciou claramente a esse respeito⁴⁵, permanecendo tudo em suspenso, embora, depois desse evento infeliz para a Marinha de guerra alemã, tenha sido dada uma ordem taxativa dizendo que todo navio deveria combater até sua morte.

Mas, ao se pensar em tudo o que foi exposto sobre a mesa naquela tarde montevideana, na câmara do comandante do *Almirante Graf Spee*, na realidade nunca se saberá fielmente o que aconteceu, e por isso a polêmica nunca terá fim, pois os registros de tal momento se perderam em abril de 1945, no incêndio que sofreu o Castelo de Coburgo durante sua tomada por forças estadunidenses.

No alvorecer do dia 17, procedeu-se à obscura tarefa de destruir os elementos mais importantes da unidade, enquanto se escolhiam os pontos de colocação dos três centros de explosão: as duas torres principais e a sala de máquinas. Se utilizariam três cabeças de torpedo, que deveriam explodir ao mesmo tempo, mediante um sistema uníssono central detonante. A diretiva foi contundente: ninguém, nem a autoridade uruguaia nem o inimigo, deveria saber que a embarcação sairia para ser destruída em águas neutras, embora se saiba que, a poucas horas do

acontecimento, a Inteligência britânica já havia dado o alerta a Harwood, pois seus postos de espionagem – localizados não somente nos navios mercantes de sua bandeira no porto, mas em todo o entorno da baía – conseguiram observar um movimento de transferência inusitado entre o *Almirante Graf Spee* e o mercante alemão *Tacoma*⁴⁶, com a tarefa de navio auxiliar naquele instante.

Notava-se uma mudança na atmosfera da cidade de Montevidéu, onde os diários já anunciavam que à noite terminaria o prazo que o governo havia dado ao encouraçado para permanecer no país. Todos previam uma batalha naval e, desse modo, as avenidas montevideanas começaram a se encher, pouco a pouco, de milhares de cidadãos, enquanto as rádios e a imprensa matutina faziam seu “agosto”.

O fato acontecia em uma hora muito difícil para o pequeno Uruguai. O ministro da Defesa, General Campos, escreveu, em sua obra referente ao tema, que o país enfrentava três possibilidades que poderiam sobrevir, de acordo com a conduta do *Almirante Graf Spee*: a) o navio zarpar ao findar o prazo; b) não zarpar e aceitar a internação; e c) se negar a zarpar e não aceitar a internação. Como é de se julgar, se a hipótese c) se concretizasse, levaria a um final imprevisível, já que não havia meios militares para enfrentar tamanha situação; “... carecendo de meios para que efetivamente se acatasse a ordem, seria entregue ao senhor comandante, por meio de um oficial de nossa Marinha, a intimação para dar cumprimento à ordem, devendo constar em ata se ela não for acatada”.⁴⁷

45 “Nos momentos de crise militar, Hitler daria mostras de indecisão e falta de precisão impróprias de sua parte... Essa foi uma das tantas causas que contribuíram para a perda do *Graf Spee*.” Ver IRVING, David. *La guerra de Hitler*. Editorial Planeta. 1991.

46 Mercante alemão de 8.200 toneladas. Havia chegado do Chile em 22 de novembro de 1939.

47 CAMPOS, obra resenhada, p. 106.

Mas vale notar o comportamento de pleno respeito pelas normativas uruguaias e internacionais que revelou o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff em suas agitadas jornadas montevidéanas. Sua ponderação deixou claro estarmos na presença de um cavalheiro do mar, constatação assegurada por toda sua maneira de agir, já assinalada, sobre seu cruzeiro oceânico e, diante deste último, de sua aceitação, ao pé da letra, das diretivas uruguaias.

Imaginando-se casos hipotéticos para o Uruguai, muito se deve àquele marinheiro de cansada figura mostrada, exaustivamente, pelos diários montevidéanos e que passou por seu porto marcado por esse halo de mescla de dor, honra e aceitação de um duro destino, o de carrasco final de seu navio. Este deveria ser afundado bem longe da enseada de Montevidéu, sem perigo para seu canal de entrada, e em águas neutras.

Já no meio da tarde, à medida que o sol ia chegando ao horizonte, a cidade estava preparada para testemunhar um possível combate à vista da área urbana; até mesmo todo o governo nacional, encabeçado pelo Presidente, General Baldomir, estava na Fortaleza do Cerro, de cuja altura se visualizava vasta porção do “rio como mar”. Se diz que mais de meio milhão de pessoas se achava nas avenidas e nos pontos altos de Montevidéu.

Enquanto isso, nas entranhas do encouaçado, pelotões de homens trabalhavam rapidamente para reduzir a pó e escombros

todas as instalações e instrumentos de precisão que achavam a seu alcance, consumando tudo em uma infernal destruição. “A tripulação recolheu seu equipamento mais indispensável. Tudo está pronto. Agora o plano do comandante deve ser levado a cabo com toda presteza. Mesmo sabendo que as autoridades uruguaias ou os ingleses tentariam impedir nosso plano. Estamos prontos para qualquer eventualidade. A tripulação se acha agrupada nos corredores desde o amanhecer. Arranjam-se as equipes em um bote e este as leva ao *Tacoma*. Nossos homens devem

se refugiar em seus porões. Nada deve ser visto no convés. Em uma hora transferimos todos.”⁴⁸

Aqui surgem indícios da atitude de Langsdorff em tão decisivo momento, coisa inevitável para qualquer mortal, fato claro na opinião dos que se

encontravam a seu lado.

“Nosso comandante quer acender o pavio e afundar com seu barco. Isso me consterna e comove. Recordo certa ocasião em que, reunidos na sala de guarda, havíamos debatido sobre se o capitão de um navio devia permanecer a bordo se este estivesse afundando. Nosso comandante opinou afirmativamente. Disse que um comandante nunca deveria abandonar seu barco. Mas nosso oficial de Artilharia (Ascher) não estava de acordo com esse ponto de vista e disse que um comandante com vida pode servir melhor a seu país em tempos de guerra e pôr em prática sua experiência, o que não poderia fazer

**Muito se deve àquele
marinheiro de cansada
figura, marcado por
halo de mescla de dor,
honra e aceitação de duro
destino, o de carrasco
final de seu navio**

48 RASENACK, obra resenhada, p. 144.



Explosão do *Graf Spee* em Punta Del Leste
Foto: Acervo DPHDM

em caso de estar morto. Agora recordo essa conversa”.⁴⁹

Foi dito que o imediato, Capitão Kay, manteve uma discreta vigilância sobre Langsdorff, dado seu temor de que este permanecesse a bordo de seu navio na hora de sua detonação. Mas não pôde dissuadi-lo de que ele mesmo efetuasse todos os procedimentos e movimentos finais, coisa que se consumou fielmente.

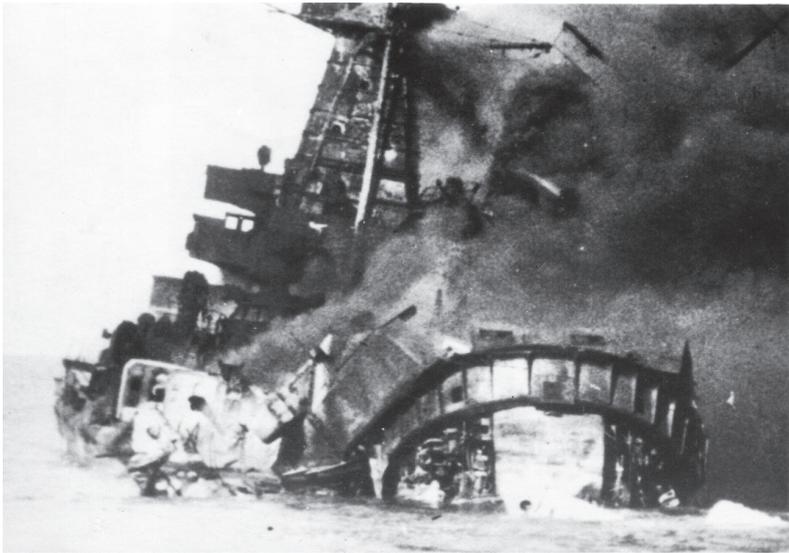
De tal modo, às 18 horas, quando caía a tarde, o *Almirante Graf Spee* levantou âncoras e pôs a proa lentamente para o canal, com a bandeira de combate içada no trinquete. O *Tacoma* seguia sua esteira, sendo ambos os navios objeto de atenção da multidão. Visão majestosa e simplesmente deslumbrante para aquela silenciosa população. Assim, naturalmente, milhares de lenços brancos surgiram nas avenidas e partes altas da cidade, acenando para a massa de aço, todos convencidos de que o navio se dirigia ao combate, abrindo caminho para sua pátria à força de canhão. Porém a realidade era outra: o navio era

conduzido por um único motor e se dirigia a um ponto predeterminado águas afora, parecendo que ia rumo a Buenos Aires, pela sua derrota já no canal. Em águas neutras, entre La Panela e o Pontão de Recalada, aguardavam dois rebocadores e uma chata, todos de bandeira argentina, navios encarregados de conduzir todos a seu destino final: o porto de Buenos Aires.

Uma hora depois, o navio se deteve a umas 4 milhas de Punta Yeguas. Todos estranharam sua conduta, pois navegava em rumo fora do normal e em uma área de fundeio muito baixo. Para Harwood, que, ao sul do Banco Inglês, em campo de batalha, espreitava com suas três unidades, esse momento foi muito especial, algo que somente minutos depois foi compreendido, diante da expectativa geral.

Às 19h55, observou-se, à popa do encouraçado, um *flash* deslumbrante, seguido de uma detonação ensurdecadora. Um forte murmúrio partiu da atônita cidade de Montevidéu, como um grito geral dando conta de que começava a batalha.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 142.



Afundamento do *Graf Spee* em águas uruguaias
Foto: Acervo DPHDM

Mas, em frações de segundos, o *Almirante Graf Spee* foi sacudido por uma longa sequência de explosões, e pedaços de suas estruturas literalmente voaram pelos ares, enquanto a fumaça já o cobria todo.

As multidões, plenas de estupor, permaneceram toda a noite e a madrugada seguinte observando a fagulha em que se havia transformado o encouraçado, enquanto se desenrolava parte do drama seguinte em meio às águas do rio, já que o Cruzador *Uruguay* deteve o *Tacoma* em pleno canal, conduzindo-o a porto, onde

então seria internado, embora a dotação do encouraçado que se achava a seu bordo já houvesse sido evacuada para as lanchas argentinas paradas naquele ponto, levando todos para Buenos Aires.

Langsdorff foi o último a sair do encouraçado. Seus biógrafos comentaram essa situação tão especial, também confirmada pela autoridade uruguaia, por meio de informação dada pelo comandante do Aviso *Zapican*, que patrulhava a zona no momento em que o comandante alemão supervisionava o dito embarque.⁵⁰

50 “Passada a meia-noite, o Capitão-Tenente Sghirla, que comandava o Aviso *Zapican*, observa que chega um navio de guerra que ostenta a bandeira da Marinha alemã. De imediato, um chefe alemão uniformizado pediu para falar com o comandante uruguaio, mantendo com ele uma rápida conversação nos seguintes termos: o alemão pergunta ao nosso oficial se sabia quem ele era, ao que este responde que sim, reconhecendo nele o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff. Diante disso, o oficial alemão lhe disse que estava à sua disposição e que, se quisesse, poderia detê-lo. Sghirla contesta, racionalmente, que nada tinha o que fazer com ele, já que lhe havia dado a ordem de abandonar Montevideú e deixar nossas águas, o que estava fazendo respeitosamente, mas, não obstante, consultaria seus superiores, enquanto o grandioso navio permanecia junto ao aviso. A consulta chega ao meu escritório provisório na Inspeção de Marinha. Eu opino que não há porque o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff ser detido, desde que ele deixasse nossas águas, podendo ir onde quisesse. Não obstante, acho prudente levar o caso ao conhecimento do Presidente, que reafirma o dito. Talvez a resposta tenha decepcionado Langsdorff, que, sem mais comentários, saudou de forma cortês e foi embora rapidamente em sua “vedete” na direção em que sua tripulação fugia da internação uruguaia. Teria querido Langsdorff que a autoridade uruguaia o fizesse prisioneiro?” CAMPOS, obra resenhada, p. 130.

Finalmente, em uma travessia de mais de 100 milhas, às 10 da manhã do dia seguinte, chegou o porto de Buenos Aires os homens do *Almirante Graf Spee*. Terminava toda uma odisseia para aquela grande unidade da Marinha alemã e chegava ao fim uma tragédia com um desfecho inesperado, embora este somente tenha sido surpresa para alguns.

CONCLUSÃO

“Depois de uma longa luta interior, cheguei à dura decisão de afundar o encouraçado *Graf Spee* para evitar que caísse em mãos inimigas. Estou seguro de que, considerando as circunstâncias, esta era a única solução a adotar, depois de ter conduzido meu navio à armadilha de Montevideu. Teria sido um fracasso completo qualquer tentativa de se fazer ao mar com as munições que sobraram. E, entretanto, somente em alto-mar eu poderia destruir a embarcação, depois de utilizar essas munições restantes, para impedir que caísse em mãos do inimigo. Antes de expor minha embarcação ao perigo de cair, em parte ou completamente, em mãos inimigas, decidi não lutar, mas destruir o armamento e afundar o navio. Era evidente que esta minha decisão poderia ser mal interpretada, seja intencional ou inconscientemente, por pessoas alheias a meus motivos, e ser atribuída, em parte ou por completo, a considerações pessoais; por isso decidi, desde o princípio, sofrer as consequências que esta decisão deixara implícitas, posto que um comandante com sentido de honra não pode separar seu próprio destino do de seu navio. Adiei minha decisão o mais que pude, enquanto me sentia responsável pelo bem-estar da tripulação sob minhas ordens. Após a decisão tomada pelo gover-

no argentino ontem, não posso fazer nada mais pela tripulação do meu navio. Também posso tomar parte ativa do conflito atual de minha pátria. Agora apenas posso provar, com minha morte, que os soldados do Terceiro Reich encontram-se prontos a morrer pela honra de sua bandeira. Somente eu sou o responsável pelo afundamento do Encouraçado de Bolso *Almirante Graf Spee*. Sou feliz por poder evitar, pagando com minha vida, qualquer reprovação que poderia ser feita contra a honra da bandeira. Irei ao encontro de meu destino com inquebrantável fé, pela causa e pelo futuro de minha pátria. Escrevo esta carta a Vossa Excelência na quietude da noite, depois de refletir com calma, a fim de que possa informar a meus oficiais superiores e contradizer qualquer rumor público, se assim for necessário.”⁵¹

Nesta emotiva carta final que o Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff enviou ao embaixador alemão na Argentina, momentos antes de disparar um tiro em sua cabeça, encontramos, em sucintas frases, todo o significado posterior que traz consigo o evento acontecido antes e analisado historicamente. E o comandante do *Almirante Graf Spee* o registra indubitavelmente em palavras não isentas de emoção, e sim plenas de convicção no destino de um marinheiro militar.

À luz disso, deve-se reconhecer que, para qualquer academia naval, o acontecido em todo este drama deve ser sempre exposto à crítica, por determinadas circunstâncias particulares que acometem o comando de uma unidade em uma ação de combate pontual. Aquele 13 de dezembro de 1939 mostra como uma grande sequência de erros, ocorridos a partir de uma decisão não consultada pelo comandante ao estado-maior superior, pode determinar

51 ALMEIDA, obra resenhada, p. 190.

o fim para todos. E, encerrando este capítulo, deve surgir um espaço que leve a um entendimento claro do que aconteceu, já que, depois dos fatos, pode-se abrir uma página de críticas construtivas à operação do *Almirante Graf Spee*, que, embora possa ser interminável – pois ninguém poderia entender o que passou-se no íntimo de Langsdorff –, signifique algo positivo para se chegar a uma verdade.⁵²

Parte de tudo aqui exposto aconteceu no combate naval de Punta del Este, pois todo o desenrolar posterior do evento foi coisa meramente secundária, refletida no erro central do comandante por não decidir um combate que lhe era significativamente favorável desde o início.

Talvez aqui esteja o maior exemplo que esta história traz, sem dúvida inescusável para o povo do Rio da Prata, pois a cada hora surgem obras ou investigações sobre aquela vibrante presença do encouraçado alemão na “armadilha de Montevidéu”, que dão conta de que sempre suas crônicas serão válidas, imagens estremecedoras

de uma guerra planetária que teve repercussão, e de que maneira, nesta parte da América espanhola.⁵³

Mas, diante da devoção demonstrada a Hans Langsdorff, desde sempre, por todos os seus homens, temos aqui um panorama diferente, pois a maioria absoluta dos oficiais e da tripulação sobrevivente do navio fielmente diz entender o sacrifício de seu comandante, que de certa maneira os havia salvado para o retorno a sua pátria. Dos 39 oficiais do *Almirante Graf Spee* internados na Argentina, conseguiram escapar 30, que participaram do conflito de forma diferente, sendo seu exemplo também seguido por dezenas de tripulantes.

Então, talvez aqui caiba alguma espécie de explicação para entender a imolação de um marinheiro evitando as de dezenas de homens que haviam se envolvido, segundo este pensamento, em um combate sem esperança. E esta tão empolgante e complexa história sempre volta à memória e, assim, se faz e se fará presente em cada mês de dezembro neste Rio da Prata.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Batalha de Punta Del Leste;

52 O marinheiro e historiador britânico Ludovic Kennedy defende, em sua obra *Pursuit* (sobre a odisseia do *Bismarck*), que a Marinha de guerra alemã demonstrou, na Segunda Guerra Mundial, “amadorismo e falta de conhecimentos na arte da guerra naval”. KENNEDY, Ludovic. *Pursuit*. Editorial Emecé, Buenos Aires, 1974.

53 Atualmente, estão sendo efetuados trabalhos de extração do naufrágio, e conseguiu-se tirar um dos canhões secundários da lama, o telêmetro principal e a águia ornamental da popa. Se julga ser possível que possa ser reflutuado em partes.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Roni. Historia del acorazado *Admiral Graf Spee*. Edición del autor. Buenos Aires. 1977.
- BERTOCCHI MORAN, A. N. *Tacoma*. Liga Marítima Uruguaya: Montevideo, 1990.
- BERTOCCHI MORAN, A. N. *El Graf Spee en la trampa de Montevideo*. Editorial Ayer y Hoy. Buenos Aires, 1997.
- CAMPOS, Alfredo Gral Arq. “Un episodio de la Segunda guerra mundial en aguas territoriales de la RO del Uruguay”. Centro Militar. Montevideo. 1952
- CARRERO BLANCO, Luis. *Arte naval militar*. Editorial Naval: Madrid, 1943.
- CEREZO, Ricardo. *Armada Española, siglo XX*. Editorial Poniente: Madrid, 1983.
- DAHMS, H.G. *La segunda guerra mundial*. Editorial Bruguera. Barcelona, 1966.
- DE LA SIERRA, Luis. *Corsarios alemanes en la segunda guerra mundial*. Editorial Juventud: Barcelona, 1970.
- DE LA SIERRA, Luis. *La guerra naval en el Atlántico*. Editorial Juventud: Barcelona, 1974.
- DE LA SIERRA, Luis. *Corsarios alemanes en la Gran Guerra*. Editorial Juventud: Barcelona, 1985.
- HUMBLE, Richard. *La flota de alta mar de Hitler*. Editorial San Martín: Madrid, 1977.
- LAURENCE, Ricardo. *Operativo Graf Spee*. Edición del autor. Rosario: Argentina, 1996.
- LOPEZ, José Martín. *Acorazados*. Editorial San Martín: Madrid, 1972.
- MILLINGTON-DRAKE, Eugen. *El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata*. Editorial Barreiro & Ramos: Montevideo, 1966.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA ROU. Libro azul. “Antecedentes relativos al hundimiento del *Admiral Graf Spee* y a la internación del barco mercante *Tacoma*”. Montevideo: 1940.
- PRADERI, Raúl. *Los barcos y el mar*. Ediciones de la Plaza: Montevideo, 2005.
- RASENACK, Wilhelm F. *La batalla del Río de la Plata*. Beutelspacher: Buenos Aires, 1989.
- REVISTA NAVAL. Número monográfico “A 60 años del combate naval de Punta del Este”. Montevideo. Revista nº 35, Dezembro de 1999.
- Diversas consultas à biblioteca do chefe de Máquinas Omar Medina Soca, da Marinha Mercante, diretor do extinto Museu Marítimo Malvín. (atualmente na Biblioteca da Academia Uruguaya de História Marítima e Fluvial).
- Arquivos: *El Diario Español*, *El País*, Biblioteca Nacional e Biblioteca do Palácio Legislativo.

INDICATIVOS VISUAIS DOS NAVIOS DE GUERRA*

EDUARDO ITALO PESCE**
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Origens dos indicativos visuais
Países usuários
Considerações sobre o Brasil
Padronizando as diferenças
Pintura dos indicativos e das unidades
Conclusão
Anexos

INTRODUÇÃO

Praticamente todas as Marinhas usam algum tipo de indicativo visual (alfanumérico ou numérico) no costado ou na superestrutura de seus navios de superfície e submarinos. A Marinha do

Brasil (MB) não é exceção, tendo adotado o sistema alfanumérico atualmente em uso (em substituição aos anteriormente utilizados) em meados da década de 50 do século passado. Por ser de caráter ostensivo, o indicativo visual (também chamado “número de amura”) permite

* Trabalho originalmente submetido à *Revista Marítima Brasileira* em maio de 2018. Texto atualizado e revisto em junho de 2019.

** Especialista em Relações Internacionais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Mestre em Estudos Marítimos pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM/EGN), professor aposentado do Centro de Produção da Uerj, colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha do Brasil (Cepe/MB) e colaborador emérito da *RMB*.

identificar, sem grande dificuldade, as unidades navais de qualquer país¹.

Inúmeros países fazem uso de sistemas baseados no sistema alfanumérico de origem britânica, reorganizado em sua forma atual em 1948 (e revisto em 1958). Este sistema foi adotado pelas Marinhas dos países-membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) e por diversas outras Marinhas², embora algumas delas prefiram utilizar sistemas numéricos próprios (como a Rússia e a China) ou baseados no norte-americano (como o Canadá e a Austrália)³.

Neste trabalho, abordaremos o sistema alfanumérico britânico de *Pennant Numbers* e suas variantes, inclusive aquela empregada por nossa Marinha, procurando analisar seus aspectos comuns e suas diferenças peculiares. O sistema numérico norte-americano de *Hull Classification Symbols* (símbolos de classificação de casco), por ser fundamentalmente diferente, merece estudo à parte. O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensivas, sendo as opiniões de caráter estritamente pessoal.

ORIGENS DOS INDICATIVOS VISUAIS

Durante o século XX, tornou-se prática comum a quase todas as Marinhas do mundo a adoção de indicativos visuais, pintados nos cascos (ou nas superestruturas) das unidades navais. Introduzido

no início do século passado (embora já houvesse registro de uso limitado no final do século anterior), tal costume originou-se a partir dos distintivos numéricos de bandeiras trapezoidais (*pennants*), usados desde a época das Marinhas a vela, para permitir a identificação dos navios no mar. Inicialmente, a exibição dos indicativos nos costados estava limitada aos navios menores (de porte igual ou inferior a contratorpedeiro), embora unidades maiores (encouraçados, navios-aeródromos e cruzadores) também os possuíssem. Após a Segunda Guerra Mundial, sua exibição, em tempo de paz, foi estendida a todos os tipos de navio – embora a tendência atual seja não exibi-los na “vela” dos submarinos, especialmente os dotados de propulsão nuclear⁴.

Os sistemas de indicativos visuais hoje em uso dividem-se basicamente em dois tipos. Os indicativos alfanuméricos (*Pennant Numbers*) consistem de uma letra seguida por dois ou mais dígitos. Este sistema, de origem britânica, é empregado pelas Marinhas europeias da Otan e foi adotado por inúmeras outras Marinhas, inclusive a do Brasil⁵. Já os “símbolos de classificação de casco” (*Hull Classification Symbols*) têm origem norte-americana. Sistemas desse tipo são empregados pelas Marinhas de países como Canadá, Austrália, Rússia e China. Nas diversas variantes, apenas os números são mostrados no casco, sendo omitidos os

1 PENNANT Number. *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 23 Dec. 2017. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pennant_number>. Último acesso em: 16 jan. 2018. Ver também: MASON, Geoffrey B. *British Pennant Numbers. Naval History Homepage*, 01 Dec. 2010. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/xGM-Ops-Pennant%20Numbers.htm>>. Último acesso em: 16 jan. 2018.

2 *Ibidem*.

3 HULL classification symbol. *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 18 Jan. 2018. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Hull_classification_symbol>. Último acesso em: 23 jan. 2018. Ver também: HULL classification symbol (Canada). *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 8 Nov. 2017. Disponível em: <[https://en.wikipedia.org/wiki/Hull_classification_symbol_\(Canada\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Hull_classification_symbol_(Canada))>. Acesso em: 23 jan. 2018.

4 PENNANT Number. *Op. cit.* Ver também: MASON. *Op. cit.*

5 *Ibidem*.



CT francês *Forbin* (D620) – Foto US Navy – Rafael Figueroa Medina

símbolos alfabéticos (não fonéticos) que identificam os tipos de navio⁶.

Originalmente, o sistema alfanumérico de bandeiras reunia uma letra (*Flag Superior*) içada na adriça acima de um número. O inverso – um número içado acima de uma letra (*Flag Inferior*) – também podia ocorrer (por exemplo, no caso de submarinos). As versões primitivas costumavam associar a letra a uma classe ou flotilha de navios, e a parte numérica a unidades específicas daquela classe ou flotilha. Posteriormente, a letra passou a ser associada ao tipo de navio. A *Royal Navy* também usava listras (geralmente pretas ou brancas), pintadas numa chaminé ou na superestrutura dos navios, a fim de indicar o líder de flotilha ou divisão, e vestígios desta prática ainda persistem. O atual sistema de indicativos alfanuméricos de origem britânica, instituído em

1948 para substituir o anterior (utilizado durante a Segunda Guerra Mundial), foi adotado pela Otan desde a sua fundação e foi revisto em 1958 (ver Quadro nº 1)⁷.

Durante a guerra, o Brasil empregou um sistema de indicativos visuais, no qual a parte alfabética (uma ou duas letras) se referia à classe do navio. Podemos citar os contratorpedeiros de escolta da classe *Bertioga* (Be-1 a Be-8) e as corvetas (anteriormente navios-mineiros) da classe *Carioca* (C-1 a C-6), assim como os caça-submarinos das classes *Guaporé* (G-1 a G-8) e *Javari* (inicialmente CS-51 a CS-58, posteriormente J-1 a J-8)⁸. O sistema alfanumérico britânico (com modificações) foi adotado pela Marinha do Brasil em 1955, embora alguns navios, como os cruzadores *Barroso* (C11) e *Tamandaré* (C12), adquiridos dos Estados Unidos, já o utilizassem⁹.

6 HULL classification symbol. *Op. cit.* Ver também: HULL classification symbol (Canada). *Op. cit.*

7 *Ibidem.*

8 NGB – *Navios de Guerra Brasileiros* (página inicial). Relação em ordem alfabética. Disponível em: <<http://naval.com.br/ngb/>>. Último acesso em: 23 jan. 2018.

9 *Ibidem.* Ver também: PENNANT Number. *Op. cit.* Ver ainda: MASON. *Op. cit.*

PAÍSES USUÁRIOS

Diversas Marinhas usam o sistema da Otan de indicativos alfanuméricos, que inclui uma numeração sequencial padronizada. Segundo este sistema, os indicativos dos navios de guerra ou auxiliares de todos os países-membros da organização seriam compostos por uma letra que identifica o tipo, seguida de um número dentro de uma sequência numérica que foi atribuída a cada Marinha quando o sistema foi instituído¹⁰. Esta é a razão pela qual os navios de Marinhas europeias que dispõem de poucas unidades (como a Marinha portuguesa, por exemplo) ostentam números elevados, de três ou quatro dígitos, em seus costados.

Apesar de ser de origem britânica, o sistema é empregado pelas Marinhas de todos os membros europeus originais da Otan: Alemanha, Bélgica, Dinamarca,

França, Grécia, Itália, Noruega, Países Baixos, Portugal, Reino Unido e Turquia (ver Quadro nº 2). Existem pequenas discrepâncias ou diferenças com relação a algumas unidades de pequeno porte e embarcações de serviço ou de desembarque¹¹. As Marinhas dos Estados Unidos e do Canadá não empregam o sistema da Otan, embora ambos façam parte da aliança¹². Já a França, mesmo tendo deixado, por algum tempo, de fazer parte da estrutura militar da organização, manteve sua adesão ao sistema.

Tendo ingressado na aliança mais tarde, a Espanha adotou este sistema apenas em parte, e as unidades de sua Marinha não seguem a sequência numérica padrão. Após o fim da Guerra Fria, a Otan passou por um processo de expansão, passando a admitir novos membros, alguns dos quais antigos países socialistas, que integravam o extinto Pacto de Varsóvia. Em geral,



Fragata italiana *Carlo Bergamini* (F590) – Wikipedia – Fabius1975

10 PENNANT Number. *Op. cit.* Ver também: MASON. *Op. cit.*

11 *Ibidem.*

12 HULL classification symbol. *Op. cit.* Ver também: HULL classification symbol (Canada). *Op. cit.*



Fragata britânica *HMS Sutherland* (F81) – Foto MoD

tais países ainda empregam sistemas numéricos, baseados no soviético, também em uso na Rússia atual e (com modificações) na China.

Diversos outros países não pertencentes à Otan passaram a utilizar as letras do sistema, sem necessariamente empregar a numeração sequencial das unidades navais daquela organização. No caso das Marinhas dos principais países da Comunidade Britânica, Austrália e Canadá usam símbolos de classificação de casco, semelhantes aos norte-americanos, enquanto que África do Sul, Índia e Nova Zelândia usam o sistema alfanumérico.

As Marinhas latino-americanas dividem-se entre os dois sistemas. Na América do Sul, quase todas optaram por sistemas análogos ao norte-americano. São exceções, além da Marinha do Brasil, a da Venezuela (que emprega duas letras para alguns tipos de unidade) e a da Argentina (que omite na pintura dos navios a letra que identifica o tipo). Paraguai e Bolívia possuem Marinhas fluviais, enquanto que a Guiana possui apenas uma Guarda Costeira.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O BRASIL

Este autor considera o sistema de indicativos alfanuméricos, de origem britânica, bem mais simples. Além disso, a utilidade prática deste ultrapassa o âmbito interno da própria Marinha do país que o adotar. Com um mínimo de explicações, tal sistema pode ser perfeitamente compreendido até mesmo por leigos. Isto o torna particularmente vantajoso, como instrumento de relações-públicas e comunicação social/visual, particularmente junto ao público jovem.

O sistema norte-americano (inclusive nas versões canadense e australiana) de símbolos de classificação de casco, ao contrário, é relativamente complexo, podendo mesmo ser considerado “esotérico”. Isto o torna acessível apenas a “iniciados”, isto é, pessoas (inclusive civis) com conhecimento suficiente para “decifrar” as siglas (não fonéticas), empregadas para identificar os diferentes tipos de navio. O sistema russo emprega caracteres alfabéticos cirílicos seguidos

de três dígitos numéricos, enquanto que o chinês obviamente emprega ideogramas chineses. Alguns países podem ter desenvolvido sistemas próprios, mas estes não são relevantes para o presente estudo.

Pelas razões apresentadas, pode-se afirmar que a escolha da Marinha do Brasil, na década de 50, para o sistema de indicativos visuais de seus navios foi acertada. A relação dos meios navais atuais desta Marinha, atualizada até agosto de 2019, é mostrada no Quadro de Silhuetas em anexo. Como o Brasil não é integrante da Otan, obviamente não emprega a sequência numérica em uso naquela organização. Além disso, as letras usadas apresentam algumas diferenças em relação às do sistema de origem britânica – o que pode criar alguns mal-entendidos.

No Brasil, os números dos indicativos visuais atualmente empregados são iguais ou superiores a 10, sendo precedidos pela letra que identifica o tipo. Já no sistema que foi utilizado pela MB durante a guerra, o primeiro navio de uma classe normalmente ostentava o número 1, e raramente eram usados números de dois dígitos¹³. Assim como no sistema britânico pós-1948, que inspirou o brasileiro atual, não há problema em reutilizar um indicativo alfanumérico, anteriormente empregado por outro navio (de mesmo nome ou não) que tenha sido retirado do serviço. Todavia, isso tem sido pouco comum no Brasil, devido à longevidade dos nossos navios.

Em tese, a vantagem da adoção de uma numeração sequencial padronizada entre os diferentes países da Otan foi permitir a identificação imediata de qualquer navio

em qualquer das Marinhas da organização. Ironicamente, isso facilitava também a tarefa dos vigias a bordo dos navios soviéticos (e dos espões em terra) durante a Guerra Fria. Aquela sequência padrão hoje já não seria tão importante, devido à ampla divulgação de anuários navais e outras publicações periódicas ostensivas (inclusive *online*), contendo características, fotos e desenhos dos navios em serviço nas diversas Marinhas.

A incorporação à Marinha do Brasil, em 2012, do Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Amazonas*, cujo indicativo visual é P120, registrou o uso pela primeira vez de um indicativo com três dígitos em nossa Marinha. As outras duas unidades desta classe, *Apa* (P121) e *Araguari* (P122), deram sequência à numeração de três dígitos. Os sete navios-patrolha (NPa) da classe *Macaé* encomendados – dois dos quais, *Macaé* (P70) e *Macau* (P71), já foram incorporados – teriam indicativos que vão de P70 a P76. Infelizmente, o cancelamento do contrato, devido a problemas do estaleiro construtor, limitou as futuras entregas ao *Maracanã* (P72), cujo casco foi transferido para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

Quatro novos submarinos de propulsão convencional (S-BR) receberão os nomes de *Riachuelo* (S40), *Humaitá* (S41), *Tonelero* (S42) e *Angostura* (S43). O S *Riachuelo* (S40), primeiro de sua classe, foi lançado ao mar no final de 2018 e deve realizar provas de mar em 2019. O primeiro submarino de propulsão nuclear (SN-BR) brasileiro se chamará *Álvaro Alberto*, e seu indicativo provavelmente será S10¹⁴. Não se deve confundir o prefixo

13 NGB – *Navios de Guerra Brasileiros*. *Op. cit.*

14 OS NOMES dos novos submarinos brasileiros. *Segurança & Defesa Online*, 31 out. 2012. Disponível em: <http://www.segurancaedefesa.com/Nomes_NovosSubs.html>. Acesso em 4 nov. 2012. Ver também: WILTGEN, Guilherme. “Submarinos brasileiros já têm nome e indicativo visual”, *Defesa Aérea & Naval*, 10 nov. 2012. Disponível em: <<http://www.defesaareanaval.com.br/?tag=dcns>>. Acesso em: 12 nov. 2012.



PHM *Atlântico* (A140) e NDM *Bahia* (G40) – Foto MB

(que antecede o nome e indica o tipo de navio) com a letra do indicativo visual. Na MB, tanto o prefixo do nome (que designa o tipo de navio) como a letra do indicativo dos submarinos de tipo convencional é “S”. Os submarinos de propulsão nuclear provavelmente terão o prefixo “SN”, mas seu indicativo também deve ser “S”.

Para não causar confusão, talvez fosse interessante empregar os prefixos “Sb” e “SbN” para os submarinos, mantendo-se o indicativo “S” (que provavelmente não seria exibido na “vela” das unidades de propulsão nuclear). No caso dos navios de superfície, essa coincidência entre prefixo e letra de indicativo atualmente só ocorre para as fragatas, identificadas pela letra “F”. Poder-se-ia empregar “Fg” antes dos nomes. Não é conveniente empregar uma única letra para designar qualquer tipo de

navio – principalmente se esta também for empregada como letra de indicativo.

No sistema de indicativos alfanuméricos empregado pela Otan, a letra “A” é usada para os diversos tipos de navios auxiliares, enquanto que no Brasil esta é usada para identificar navios-aeródromo (NAe). No sistema da Otan, os NAe são identificados pela letra “R”. A rigor, o Brasil teve apenas dois navios deste tipo, o NAeL *Minas Gerais* (A11), que operou de 1961 a 2001, e o NAe *São Paulo* (A12), incorporado à MB em 2001, que deu baixa no final de 2018. O recém-adquirido *Atlântico* (A140) é um Porta-Helicópteros Multipropósito (PHM), e não um NAe¹⁵.

Em nossa Marinha, a maioria dos navios auxiliares (inclusive os navios anfíbios) é identificada pela letra “G”. Além disso, usam-se também as letras “R” (rebo-

15 PORTA-HELICÓPTEROS Multipropósito (PHM) *Atlântico* – A140. *Poder Naval*, 25 abr. 2018. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2018/04/25/porta-helicoptero-multiproposito-phm-a-140-atlantico/>>. Acesso em: 25 abr. 2018.

Fragata *Independência* (F44) – Foto MB

cadores) e “U” (navios diversos). A troca do “R” pelo “A”, nos indicativos visuais dos NAe, assim como o emprego do “G” em lugar do “A” e do “L”, respectivamente para navios auxiliares e anfíbios, são as maiores diferenças entre o sistema em uso no Brasil e aquele empregado pela Otan e por diversos outros países. Por tratar-se de unidades de grande porte, que normalmente atraem atenção, isso pode causar alguns inconvenientes de relações públicas para nossa Marinha no exterior.

No caso dos navios de escolta, nossas corvetas (embora estejam mais para fragatas leves) são ainda identificadas pela letra “V”, em lugar de “F”. Os quatro novos navios de escolta, designados como classe *Tamandaré*, receberão os nomes de *Tamandaré* (V35), *Jerônimo de Albuquerque* (V36), *Cunha Moreira* (V37) e

Mariz e Barros (V38)¹⁶. No Brasil, a letra “K” é empregada para navios de socorro submarino (NSS), sendo a letra “U” usada para designar navios-escola (NE) e outros “navios diversos”. Os rebocadores de alto-mar (RbAM), como vimos acima, são identificados pela letra “R”, mas os novos navios de apoio oceânico (NApOc) da classe *Mearim* utilizam os indicativos G-150, G151 e G152. As embarcações de serviço ou de desembarque, por sua vez, ostentam indicativos das organizações militares (OM) nas quais estão em carga.

PADRONIZANDO AS DIFERENÇAS

Para os vários tipos de navio citados, as diferenças registradas denotam nítida influência de antigos sistemas alfanuméricos, cujos vestígios ainda persistiam à

16 SALLES, Felipe de Souza. Euronaval: Novas corvetas já têm nome e designadores! *Base Militar Web Magazine*, 27 out. 2014. Disponível em: <<http://www.alide.com.br/joomla/component/content/article/75-extra/4651-euronaval-novas-corvetas-ja-tem-nome-e-designadores>>. Último acesso em: 23 jan. 2018.

época em que a Marinha do Brasil padronizou o atual sistema. Por não exigir alterações de legislação, a retificação dessas pequenas diferenças poderia ser feita administrativamente, de forma relativamente simples. Como exemplos de transformações muito mais “radicais” e complexas, pelas quais passou a Marinha do Brasil no final do século XX, podemos citar a criação do Ministério da Defesa e do Comando da Marinha em 1999, assim como a recuperação da aviação embarcada de asa fixa pela Marinha em 1998. Essas mudanças foram bem mais controvertidas do que a pintura de letras e números.

O Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (Paemb), elaborado em 2009 e revisto em 2012-2013, previa a obtenção de diversos tipos de navios, inclusive dois NAE capazes de operar com aeronaves de asa fixa e quatro navios de propósitos múltiplos (NPM) com capacidade para helicópteros de grande porte, além de cinco navios de apoio logístico (NAPLog) e quatro navios-transporte de apoio (NTrA)¹⁷. Isso poderia criar alguns inconvenientes quanto à escolha dos indicativos visuais. Pelo atual sistema, os NAE deveriam utilizar indicativos com “A”, enquanto que os NAPLog e NTrA usariam indicativos com “G”. Entretanto, qual letra deveria ser utilizada para os NPM, uma vez que – apesar de serem dotados de convés de voo corrido – estes não são propriamente “navios-aeródromo”, nem tampouco “navios auxiliares”?

Pelo sistema da Otan, os futuros NAPLog ostentariam indicativos com a letra “A”, que designa as unidades navais auxiliares, enquanto que os NPM e os NTrA usariam a letra “L”, internacionalmente associada a navios de assalto e desembarque anfíbio. No passado, a MB usou a letra “L”, para designar três embarcações de desembarque de carga geral (EDCG), que foram reclassificadas como embarcações miúdas no início da década de 90. Essa letra foi recentemente “ressuscitada”, para designar a EDGC *Marambaia* (L20), classificada como navio de 4ª classe. Nada mais natural do que utilizá-la para todos os navios que constituem o “conjugado anfíbio” da MB – que representa a capacidade de projeção do Poder Naval sobre terra, nucleada na tropa de desembarque do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) e integrada por navios, aeronaves e embarcações de diversos tipos.

A obtenção pelo Brasil, por “compra de oportunidade”, em fevereiro de 2018, do porta-helicópteros de assalto britânico HMS *Ocean* (L12) vem confirmar, na prática, as questões suscitadas acima¹⁸. O nome e o indicativo de tal navio – assim como a sua designação de tipo no Brasil – não foram divulgados, por ocasião da assinatura do contrato de transferência, dando margem a especulações – segundo as quais, este seria designado como “Navio Porta-helicópteros Multipropósitos” (NPhM) e receberia o nome de um estado brasileiro¹⁹. Finalmente, foi confirmado

17 BRASIL. Coordenação do PRM/Grupo de Trabalho Paemb. *Programa de Reaparelhamento da Marinha*. Apresentação para Abimaq/Abimde. São Paulo, 05 ago. 2009. Disponível em: <<http://www.abinee.org.br/informac/arquivos/marin09.pdf>>. Acesso em: 09 jan. 2010.

18 BRASIL. Diretoria-Geral de Material da Marinha. Marinha do Brasil assina o contrato de transferência do HMS *Ocean* – 19 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/marinha-do-brasil-assina-o-contrato-de-transferencia-do-hms-ocean>>. Último acesso em: 21 fev. 2018.

19 LOPES, Roberto. *Ocean* terá nome de estado e virá com radar Artisan, mas CIWS Phalanx ainda é incerto. *Poder Naval*, 26 dez. 2017. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2017/12/26/exclusivo-ocean-tera-nome-de-estado-e-vira-com-radar-artisan-mas-ciws-phalanx-ainda-e-incerto/>>. Acesso em: 28 dez. 2017.

que o novo navio-capitânia da Esquadra brasileira seria o PHM *Atlântico* (A140)²⁰.

Embora possa ser empregado no controle de área marítima, assim como no assalto anfíbio e em operações de “não-guerra” (ações humanitárias ou operações de paz), este porta-helicópteros não vem substituir o NAe *São Paulo*, mas sim integrar o “conjugado anfíbio” da MB, complementando o Navio-Doca Multipropósitos (NDM) e os três Navios de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) existentes. Seria conveniente que tais navios ostentassem indicativos visuais com a letra “L”, padrão internacional para unidades anfíbias. Todavia, como a substituição plena do NAe que deu baixa recentemente é uma perspectiva de longo prazo, a capacidade de emprego do

Atlântico como porta-helicópteros anti-submarino talvez justifique sua inclusão na categoria geral de “navio-aeródromo”.

Os futuros NAE deveriam usar a letra “R”, enquanto que os NApLog e demais navios auxiliares utilizariam a letra “A” nos indicativos. As atuais e futuras corvetas (as antigas nada mais eram do que rebocadores armados) deveriam usar indicativos com a letra “F”, padrão para navios de escolta do porte de fragata ou corveta. Os RbAM e outros navios auxiliares, assim como os NSS, NE e demais “navios diversos”, usariam indicativos com a letra “A”. A letra “K” só seria usada em casos muito excepcionais, e a letra “U” (historicamente associada aos submarinos alemães) seria abandonada. As demais letras já estão sendo empregadas por nossa Marinha, em



LHD francês *Dixmude* (L9015) – Foto US Marine Corps - Sgt Kassie L McDole

20 PORTA-HELICÓPTEROS Multipropósito (PHM) *Atlântico* – A140. *Op. cit.*



Fragata alemã *Emden* (F210) – Foto US Navy – Shonna Cunningham

conformidade com o padrão internacional (“M” para navios-varredores, “H” para navios hidroceanográficos etc.).

PINTURA DOS INDICATIVOS E DAS UNIDADES

A cor e o tipo de caracteres utilizados nos indicativos visuais podem variar de país para país. No caso dos navios de superfície, as cores mais comuns são o branco sombreado de preto (como nos EUA e no Brasil) e o preto (como na França e em Portugal). Os navios britânicos usam indicativos pretos, mas com um filete branco em torno dos caracteres. As unidades navais italianas usam caracteres vermelhos. Para os diversos tipos de unidades, as escolhas refletem razões de ordem estética e prática, em função do tom de cinza usado na pintura dos navios e de outros fatores. Como os submarinos são pintados de preto e operam quase sempre submersos, várias Marinhas (inclusive as dos EUA e da Grã-Bretanha) não exibem os indicativos na vela. Outras (inclusive

as do Brasil, da França e da Itália) preferem usar caracteres vermelhos, bem mais discretos contra um fundo preto.

Em diversos países, são empregadas tintas de baixa assinatura infravermelha nos indicativos e na pintura dos cascos, embora as camuflagens “disruptivas” em várias cores tenham caído em desuso. Há anos, a Marinha do Brasil vem realizando experiências com tintas especiais de fabricação nacional. Para fins de camuflagem, as cores do casco e do indicativo podem variar, de acordo com o ambiente em que o navio opera ou da missão que este desempenha. Conforme tais critérios, as unidades fluviais podem ser pintadas em tons e cores diferentes dos empregados naquelas que operam em ambiente marítimo. Desde o século passado, os navios hidrográficos e oceanográficos de nossa Marinha são pintados de branco, com mastros e chaminés ocre e indicativos visuais verdes, enquanto que os navios polares têm superestrutura branca, mastro (s) e chaminé (s) pintados de ocre e casco vermelho, com indicativos de caracteres brancos sem sombreado.

No caso dos NAe e outros tipos de navio, com convés de voo corrido e superestrutura em “ilha” a boreste, o indicativo visual costuma ser pintado no costado de proa ou na ilha, mas *não em ambos* os lugares simultaneamente. Nos NAe e em outras classes de navios de superfície, é prática comum pintar um *deck code* (código de convés) sobre o convoo. Na Royal Navy usa-se uma letra do nome de cada NAe e combinações de duas letras do nome dos navios de outros tipos. Na U.S. Navy pinta-se a parte numérica do indicativo de cada NAe ou navio de superfície. Na MB repete-se o indicativo do navio sobre o convés de voo. Tanto o NAe *São Paulo* como o NAeL *Minas Gerais* (em seus últimos anos) tiveram indicativos visuais pintados na proa (em ambos os lados do costado) e a bombordo da ilha – mas não (exceto no *Minas*, por um breve período) sobre o convoo. O novo PHM *Atlântico* tem seu indicativo pintado em grandes caracteres a ré no convoo, na proa e, em tamanho menor, em ambos os lados da ilha – uma solução estética bastante aceitável.

CONCLUSÃO

As cores atuais dos navios de combate e auxiliares operados pelas diversas Marinhas do mundo tiveram origem na virada do século XIX para o século XX, pouco antes

da Primeira Guerra Mundial. Os indicativos visuais dos navios também evoluíram durante o século passado, resultando nos dois sistemas predominantes atualmente em uso: o alfanumérico (*Pennant Number*), de origem britânica, e o numérico (*Hull Classification Symbol*), de inspiração direta ou indireta norte-americana. Os indicativos alfanuméricos, utilizados pelas Marinhas dos países europeus que são membros da Otan, foram também adotados por diversas outras Marinhas, inclusive a nossa.

Embora não use a sequência numérica padrão da Otan, o sistema adotado na MB emprega, com algumas exceções, as mesmas letras utilizadas por aquela organização. A recente obtenção, por nossa Marinha, de um navio de tipo inédito, o PHM *Atlântico* (A140), gerou algumas dúvidas quanto à designação de tipo e ao indicativo a serem atribuídos à nova unidade – criando, com isso, uma “janela de oportunidade” para o presente trabalho. Não haveria sentido o Brasil empregar a numeração sequencial dos indicativos visuais das Marinhas da Otan, mas talvez fosse conveniente fazer pequenos ajustes nas letras utilizadas, de acordo com o padrão internacional, a fim de que seus meios fossem mais facilmente associados, pelo público em geral, a seus congêneres de outras Marinhas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Navio; Organização;

BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Coordenação do PRM/Grupo de Trabalho Paemb. *Programa de Reaparelhamento da Marinha*. Apresentação para Abimaq/Abimde. São Paulo, 5 ago. 2009. Disponível em: <<http://www.abinee.org.br/informac/arquivos/marin09.pdf>>. Acesso em: 9 jan. 2010.
- BRASIL. Diretoria-Geral de Material da Marinha. “Marinha do Brasil assina o contrato de transferência do HMS *Ocean*” – 19 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/marinha-do-brasil-assina-o-contrato-de-transferencia-do-hms-ocean>>. Último acesso em: 21 fev. 2018.
- MASON, Geoffrey B. British Pennant Numbers. *Naval History Homepage*, 1 Dec. 2010. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/xGM-Ops-Pennant%20Numbers.htm>>. Último acesso em: 16 jan. 2018.
- SALLES, Felipe de Souza. “Euronaval: novas corvetas já têm nome e designadores!” *Base Militar Web Magazine*, 27 out. 2014. Disponível em: <<http://www.alide.com.br/joomla/component/content/article/75-extra/4651-euronaval-novas-corvetas-ja-tem-nome-e-designadores>>. Último acesso em: 23 jan. 2018.
- HULL classification symbol. *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 18 Jan. 2018. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Hull_classification_symbol>. Último acesso em: 23 jan. 2018.
- HULL classification symbol (Canada). *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 8 Nov. 2017. Disponível em: <[https://en.wikipedia.org/wiki/Hull_classification_symbol_\(Canada\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Hull_classification_symbol_(Canada))>. Acesso em: 23 jan. 2018.
- LIST of Hull classifications. *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 30 Dec. 2017. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_hull_classifications>. Último acesso em 23 jan. 2018.
- LOPES, Roberto. “*Ocean* terá nome de estado e virá com radar Artisan, mas CIWS Phalanx ainda é incerto”. *Poder Naval*, 26 dez. 2017. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2017/12/26/exclusivo-ocean-tera-nome-de-estado-e-vira-com-radar-artisan-mas-ciws-phalanx-ainda-e-incerto/>>. Acesso em: 28 dez. 2017.
- MEIOS operativos – *Página Oficial da Marinha do Brasil*. Disponível em: <http://mar.mil.br/navios/menu_navios_mb.htm>. Acesso em: 4 dez. 2012.
- NGB – *Navios de Guerra Brasileiros* (página inicial). Relação em ordem alfabética. Disponível em: <<http://naval.com.br/ngb/>>. Último acesso em: 23 jan. 2018.
- OS NOMES dos novos submarinos brasileiros. *Segurança & Defesa Online*, 31 out. 2012. Disponível em: <http://www.segurancaedefesa.com/Nomes_NovosSubs.html>. Acesso em: 4 nov. 2012.
- PENNANT Number. *Wikipedia, the free encyclopaedia*, 23 Dec. 2017. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pennant_number>. Último acesso em: 16 jan. 2018.
- PORTA-HELICÓPTEROS Multipropósito (PHM) *Atlântico* – A140. *Poder Naval*, 25 abr. 2018. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2018/04/25/porta-helicoptero-multiproposito-phm-a-140-atlantico/>>. Acesso em: 25 abr. 2018.
- SCHEINA, Robert L. (Ed.) *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Annapolis: Naval Institute Press, 1996.
- SILHUETAS dos navios em serviço na Marinha do Brasil – Atualizado até set. 2017. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/silhueta_internet.pdf>. Acesso em 18 jan. 2018.
- WILTGEN, Guilherme. “Submarinos brasileiros já têm nome e indicativo visual”. *Defesa Aérea & Naval*, 10 nov. 2012. Disponível em <<http://www.defesaareanaval.com.br/?tag=dcns>>. Acesso em: 12 nov. 2012.

ANEXO
Quadro nº 1:
LETRAS DOS INDICATIVOS VISUAIS ALFANUMÉRICOS
Adotados na Grã-Bretanha em 1948
Padronizados para a Otan em 1949 e revistos em 1958
(Adotados oficialmente no Brasil em 1955)

Royal Navy	Marinha do Brasil	DESCRIÇÃO DE TIPO
A	G*, R**, U***	<i>Auxiliary</i> (auxiliar)
B****	-	<i>Battleship</i> (encouraçado)
C	C	<i>Cruiser</i> (cruzador)
D	D	<i>Destroyer</i> (contratorpedeiro)
F	F, V	<i>Frigate, Corvette</i> (fragata, corveta)
H	H	<i>Hydrographic</i> (hidrográficos)
K	K***, U****	<i>Miscellaneous</i> (diversos)
L	-	<i>Amphibious Assault</i> (assalto anfíbio)
M	M	<i>Mine Countermeasures</i> (contramedidas de minagem)
N****	-	<i>Minelayer</i> (lançador de minas)
P	P	<i>Patrol</i> (patrulha)
R**	A	<i>Aircraft Carrier</i> (navio-aeródromo)
S	S	<i>Submarine</i> (submarino)
Y	-	<i>Service Craft</i> (embarcações de serviço)

Observações: [*] No Brasil, a letra “G” é usada por navios de apoio logístico e por navios anfíbios; [**] A letra “R”, usada por NAE na Grã-Bretanha, é usada por rebocadores no Brasil; [***] No Brasil, a letra “U” é usada por navios-escola e por outros navios diversos, sendo a letra “K” usada por navios de socorro submarino; [****] Na Grã-Bretanha, as letras B e N caíram em desuso.

FONTE: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pennant_number>.

ANEXO
Quadro nº 2:
MARINHAS QUE ADOTARAM O SISTEMA BRITÂNICO DE
INDICATIVOS ALFANUMÉRICOS

PAÍS	SEQUÊNCIA DE NUMERAÇÃO*
Alemanha	D: 1xx; F: 2xx; M: 10xx, 26xx; P: 61xx; A: 5x, 51x, 14xx; L: 76x
Argentina	D: 1x, 2x; P: 3x, 4x; S: 2x; 3x; C: x; V: x
Austrália	Sistema da Royal Navy até 1969; agora usa sistema baseado no da U.S. Navy
Bélgica	9xx; M: 4xx
Canadá	Usa sistema baseado no da U.S. Navy (ver observação sobre Austrália)
Dinamarca	N: 0xx; A/M/P: 5xx; F/S/Y: 3xx; L:0xx
Espanha	A: xx, 1xx, 2xx; F: 8x, 1xx; L: 5x, 6x; M: xx; P: xx, 1xx, 2xx; R: 1x; S: 7x.
França	R: 9x; C/D/S: 6xx; M/P/A: 6xx, 7xx; L:9xxx
Grécia	D/P: 0x, 2xx; A/F: 4xx; L/S/M: 1xx
Itália	5xx; M/A: 5xxx; P: 4xx; L: 9xxx
Noruega	F/S/M: 3xx; P: 9xx; L: 45xx
Países Baixos	8xx; Y: 8xxx
Portugal	F/M: 4xx; S: 1xx; P: 11xx0
Reino Unido	R: 0x; D: 0x & 1xx; F: 0x, 1xx, 2xx; S: 0x, 1xx; M: 0x, 1xx, 1xxx, 2xxx; P: 1xx, 2xx, 3xx; L: 0x, 1xx, 3xxx, 4xxx; A: qualquer
Turquia	D/S: 3xx; F: 2xx; N: 1xx; A/M: 5xx; P: 1xx, 3xx, L: 4xx; Y: 1xxx
Outros países	África do Sul, Brasil, Malásia, Nova Zelândia, Polónia, Quênia, Sri Lanka

Observação: [*] Primeiro dígito indica milhar, centena ou dezena. Letras “x” representam os demais dígitos. A maioria dos membros da Otan (a Espanha é uma exceção) utiliza sequências padronizadas de numeração dos indicativos, com grupos de números reservados para os vários países.

FONTE: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pennant_number>.

GUERRA DE MINAS – Parte I

RENÉ VOGT*
Engenheiro

SUMÁRIO

Introdução
Histórico
O que torna as minas navais tão “atraentes”?
Tipos de meios empregados para minagem
Ambiente de Minagem
Minagem Ofensiva *versus* Defensiva
Tipos de Minas
Novas Doutrinas de Procedimento
Panorama dos navios de contraminagem
Novos navios de contraminagem
Novas perspectivas, requisitos e missões

INTRODUÇÃO

A guerra de minas é uma atividade naval antiga, e hoje muito sofisticada. Na mídia especializada, fala-se relativamente pouco sobre essa atividade, talvez por não ter a visibilidade de outras, realizadas por navios-aeródromos, fragatas ou submarinos. Devido às consequências gravíssimas que minas podem causar a um país atacado, preocupa-nos a falta de maior visibilidade e discussão aberta sobre esse tema de uma maneira mais ampla.

A mina fica oculta, é passiva e traiçoeira. Pode causar danos devastadores. A guerra de minas tem efeitos destrutivos poderosos sobre os navios e a economia de um país. Por isso deve ser especialmente temida e respeitada.

No decorrer dos últimos 80 anos, a guerra de minas tornou-se altamente especializada. Porém, atualmente, limitações orçamentárias de defesa na maioria dos países tendem a relegá-las a um segundo plano, embora o custo das minas geralmente seja relativamente mais

* Empresário e membro da Sociedade dos Amigos da Marinha de São Paulo (Soamar-SP). Colaborador frequente da *RMB*. Recebeu o Prêmio Revista Marítima Brasileira, em 2017, relativo ao triênio 2014-2016, como autor do artigo “Novo estudo de um escolta para a Marinha do Brasil”, publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2015.

baixo do que o de outras armas e munições navais. Nos últimos 75 anos, desde a Segunda Guerra Mundial, as minas afundaram mais navios em conflitos armados do que qualquer outra arma naval.

A eficácia de um campo minado é enorme e pode alterar o quadro estratégico de uma guerra por tempo prolongado. Um campo minado demanda grande dispêndio de meios e recursos do lado “ameaçado”¹ para mitigar, pelo menos parcialmente, suas consequências.

Como o assunto é muito extenso, abordaremos os tópicos principais sem entrar em detalhes específicos. Falaremos sobre os navios de contraminagem (MCMVs)², veículos submarinos não tripulados (UUVs)³, helicópteros e tipos de minas existentes e seu emprego, além da evolução da tecnologia e das doutrinas. E tentaremos, ainda que precariamente, analisar os custos relacionados com a obtenção, operação e manutenção dos navios, armas, UUVs e atividades de contraminagem (MCM)⁴, pois as informações disponíveis são muito escassas.

HISTÓRICO

Há cerca de 200 anos surgiu a primeira ideia de construir uma mina naval, geralmente atribuída ao engenheiro norte-

-americano Robert Fulton. Desde a hora da criação da mina naval, as grandes Marinhas começaram a preocupar-se com a defesa contra esta arma traiçoeira. A importância da mina como arma de guerra naval mantém-se até hoje não só inalterada, como muito aumentada.

Tida como “a arma do homem pobre”, esta arma, inicialmente simples, tornou-se cada vez mais complexa desde a sua invenção, principalmente depois do final da Segunda Guerra Mundial. Hoje existem cerca de 300 tipos diferentes

Num mundo geopoliticamente incerto, a probabilidade de minagem de nossos portos, bases e rotas marítimas não pode ser descartada. A História ensina que o aliado de hoje pode ser o inimigo de amanhã

de minas. As minas mais simples reagem ao contato direto, e as mais sofisticadas têm sensores magnéticos, acústicos e de pressão hidrostática. Mais recentemente também passou-se a empregar a inteligência artificial.

A microeletrônica permitiu a fabricação de sistemas “inteligentes” que reconhecem assinaturas magnéticas, acústicas e de pressão pré-programadas, podem contar a passagem de um determinado número de navios antes da detonação e que usam algoritmos para administrar uma série de situações previsíveis. A miniaturização e o avanço da eletrônica levaram recentemente à criação de minas móveis e inteligentes que, a rigor, são UUVs que podem mudar de lugar autonomamente por comando remoto ou pré-programação.

1 Chamamos de lado “ameaçado” o país em cujo domínio o inimigo lançou minas.

2 MCMV: Mine Counter Measures Vessel – navios de contraminagem.

3 UUV – Unmanned Underwater Vehicle, ou veículo submarino não tripulado, que pode ser autônomo ou guiado remotamente.

4 MCM: Mine Counter Measures – atividades de contraminagem, ou contramedidas de minagem.

As minas aumentaram o nível de perigo quando consideramos que elas se tornaram não apenas armas dos Estados Nacionais, mas também já caíram em mãos de atores assimétricos ou terroristas. As minas do tipo IED⁵ em mãos terroristas são uma ameaça muito séria aos navios nos portos ou na barra à espera da atracação ou em bases navais.

Portos, águas interiores e costeiras são os pontos nodais do comércio mundial. O transporte marítimo viabiliza mais de 90% do comércio mundial de mercadorias. O comércio internacional é extremamente dependente da segurança das rotas de navegação e dos portos. A European Shipping and Port Organization (Espo) afirma que, sem os portos marítimos, a União Europeia simplesmente não conseguiria funcionar.

Sistemas de segurança segundo os códigos ISPS⁶ recomendam: a) vigilância contínua de superfície e subaquática de portos, costas e rotas de navegação; b) proteção de instalações *offshore* e parques eólicos; c) inspeção periódica subaquática nos portos de cascos de navios e cais de atracação; d) inspeção do fundo do mar, especialmente nos portos e instalação de barreiras de sensores subaquáticos para proteger alvos mais sensíveis como bases navais.

No Brasil, aparentemente, estamos seguros. Pelo menos assim pensamos. Porém, num mundo geopoliticamente incerto, a probabilidade de minagem de nossos portos, bases e rotas marítimas não pode ser descartada. A História ensina que o aliado de hoje pode ser o inimigo de amanhã⁷.

O QUE TORNA AS MINAS NAVAIS TÃO “ATRAENTES”?

Minas são a única arma naval capaz de provocar uma relativa alteração das condições geográficas de uma área marítima durante um conflito. A extensão suspeita ou declarada como possivelmente minada deve ser considerada como efetivamente minada

Minas têm grande valor para as Mari-nhas que operam em águas restritas, como um litoral recortado, controlam estreitos ou defendem águas rasas costeiras. Elas representam uma ameaça significativa para quaisquer navios ou submarinos. Podem ser lançadas de quase qualquer tipo de navio de superfície, submarinos, aviões de asa fixa e

helicópteros, ou por traineiras de pesca. A operação de lançamento de minas requer pouca experiência do pessoal envolvido.

Embora operações de lançamento sejam relativamente rápidas e de baixo custo, exceto quando feitas por submarinos ou aeronaves, suas localização, identificação, classificação e neutralização requerem em média dez vezes mais tempo, empregando meios altamente sofisticados e caros, e com grande risco para o pessoal embarcado.

5 IED: Improvised Explosive Devices.

6 ISPS: International Ship and Port Security Codes.

7 O chanceler da Prússia, Otto Von Bismarck, dizia: “Não existe amizade entre as nações, apenas interesses”.

Minas são relativamente simples, baratas e confiáveis, mas altamente destrutivas. Lançadas em águas rasas, forçam os navios a mudar de rota para águas mais profundas, onde podem entrar no campo ofensivo de submarinos inimigos à espreita, que naturalmente sabem onde suas próprias forças lançaram as minas de caráter ofensivo.

Uma vez lançada, a mina fica ativa ininterruptamente, dispensando manutenção e ameaçando as vítimas potenciais. Mesmo a simples suspeita da existência de um campo minado pode provocar resultados comparáveis àqueles da real existência de minas na área considerada.

Minas são a única arma naval capaz de provocar uma relativa alteração das condições geográficas⁸ de uma dada área marítima durante um conflito. Uma área suspeita ou declarada como possivelmente minada deve ser evitada a qualquer custo e considerada como efetivamente minada.

Um exemplo clássico⁹ dessa alteração das condições geográficas foi a barreira de minas defensiva que os alemães lançaram no Mar do Norte na Segunda Guerra Mundial, entre a Inglaterra e Alemanha/Dinamarca/Noruega na direção Norte-Sul, aproximadamente entre os meridianos 4,5°E e 6,0°E, desde as Ilhas Frísias até mais ou menos o paralelo passando

por Hanstholm, na Dinamarca.

Em 1940 esta faixa foi ampliada numa direção de aproximadamente 20° para Noroeste até a altura do paralelo que passa por Egersund, na Noruega. O propósito era proteger as rotas dos navios alemães contra a Royal Navy entre seus portos e os da Noruega e Suécia, onde obtinham principalmente minérios.

Na edição de novembro/2018 da *Proceedings*, do US Naval Institute, o Capitão de Fragata Christopher Nelson (US Navy) fala sobre a Operação Starvation¹⁰, de bloqueio dos portos e das rotas

marítimas em torno do Japão a partir de 1942. Foram lançadas mais de 12 mil minas com os aviões B-29 da Força Aérea dos Estados Unidos da América (United States Air Force – Usaf), cortando o suprimento de carvão, petróleo, alimentos e toda sorte de matérias-primas, com consequências

catastróficas para a população e a indústria japonesas.

O *Strategic Bombing Survey* estimou que mais de sete milhões de civis teriam sucumbido à fome se a guerra contra o Japão se prolongasse por mais um ano a partir de agosto de 1945.

A dificuldade de limpar uma área minada foi demonstrada com o término da Guerra do Golfo Pérsico, em 1991,

Em 1991, um grupamento internacional com mais de 50 navios de contraminagem (MCMVs), navios de apoio e helicópteros levou cerca de seis meses para limpar a área marítima minada nas costas do Iraque e Kuwait

8 Como condição geográfica entendem-se as rotas marítimas, traçadas em função da geografia propriamente dita, mas sendo esta alterada com o lançamento das minas, ou seja, alterando ou mesmo impedindo a navegação.

9 Observação do autor extraída da revista *Schiff Classic* 5/2016. p. 51.

10 Operation Starvation: Operação Fome.

quando um grupamento internacional com mais de 50 navios de contraminagem (MCMVs), navios de apoio e helicópteros levou cerca de seis meses para limpar a área marítima minada nas costas do Iraque e Kuwait. As minas lançadas por Sadam Hussein eram de caráter defensivo sob sua ótica, mas tornaram as forças de coalisão o lado “atacado”.

TIPOS DE MEIOS EMPREGADOS PARA MINAGEM

Minas podem ser lançadas por quase qualquer navio de superfície, submarinos ou aeronaves, navios comerciais, de pesca, ou por outros navios de pequeno porte. Navios de superfície são normalmente utilizados para a minagem defensiva. Eles têm como vantagem, em relação a submarinos ou aeronaves, a grande autonomia e capacidade de carga.

Navios de superfície são também os meios que oferecem a maior precisão na localização das minas lançadas. Porém são lentos. Não podem empreender uma ação de minagem ofensiva acobertada, pois são vulneráveis a ataques por mar ou ar a partir da costa inimiga. Também não podem ser utilizados para uma ação de reminagem numa área previamente minada.

Submarinos são mais eficazes para lançar minas em áreas marítimas controladas pelo inimigo, podendo ser utilizados para a minagem ofensiva sem serem detectados. Podem transportar um número maior de minas do que aeronaves e aproximar-se de portos ou bases inimigas de forma furtiva e fazer um reconhecimento do tráfego marítimo para lançar minas nos locais mais apropriados.

Aeronaves de asa fixa são os meios preferidos para a minagem ofensiva. A grande vantagem dos aviões em relação aos demais meios são sua velocidade, raio de ação relativamente longo, tempo de reação curto, flexibilidade, aproximação da área-alvo de qualquer direção. Podem lançar minas em qualquer área e são invulneráveis às minas defensivas inimigas.

Aviões também podem empreender uma ação de reminagem¹¹ numa área minada sem serem ameaçados pelas minas previamente lançadas na área-alvo. Isso inclui águas interiores, lagos, rios e estuários, onde nem submarinos ou navios teriam chance de penetrar. As desvantagens são a grande imprecisão no lançamento das minas e de não terem a possibilidade de passar despercebidos pelas defesas antiaéreas do inimigo.

AMBIENTE DE MINAGEM

O ambiente físico marítimo tem grande influência na escolha do tipo de mina a ser empregado e sua eficácia. As variações das profundidades do mar definem o tamanho e onde as minas podem ser utilizadas. Se a mina ficar funda demais, navios poderão passar sem sofrer danos significativos com uma eventual explosão.

No caso oposto, águas rasas demais reduzem o raio de ação lateral da explosão de uma mina. Águas rasas demandam maior densidade de minas numa mesma área. A minagem em águas rasas cria um problema adicional devido à variação das marés, podendo expor as minas ou deslocá-las para uma posição indesejada.

Genericamente, as profundidades são assim divididas: área de arrebem-

¹¹ Reminar significa lançar novas minas numa área que já foi previamente minada pelas próprias forças.

tação com 3 metros na preamar; muito rasas, entre 3 m e 12 m; rasas, entre 12 m e 25 m; profundidade intermediária, entre 25 m e 305 m; e águas profundas, além de 305 m.

As características do fundo do mar determinam se e o quanto uma mina poderá ficar enterrada, ou se um fundo “duro” e acidentado, com crateras, corais, pedras ou grandes bancos de areia poderá camuflar as minas. Um fundo firme com superfície macia favorece o emprego de minas de fundo porque evita seu deslocamento. A presença de taludes pode fazer com que a mina de fundo escorregue para outra posição, o mesmo ocorrendo com minas de fundeio, onde a poita da mina pode deslizar talude abaixo.

Fundos arenosos, espessos ou lamacentos podem enterrar as minas de fundo, tornando-as muito mais difíceis de serem detectadas. Minas de influência magnéticas enterradas nada sofrem com esta situação, mas minas de influência acústica ou de pressão hidrostática têm sua sensibilidade prejudicada.

MINAGEM OFENSIVA *VERSUS* DEFENSIVA

Os objetivos no emprego de minas podem ser de caráter ofensivo ou defensivo. A minagem ofensiva é normalmente conduzida em águas controladas pelo inimigo, e a minagem defensiva é conduzida nas águas do país ameaçado e nas de seus aliados, ou em áreas de disputa pelo controle marítimo.

O objetivo principal da minagem ofensiva é prejudicar o movimento dos navios militares, comerciais e submarinos do inimigo, bloqueando estreitos e acessos a suas bases navais e seus portos. A interrupção da navegação

costeira impõe uma pesada tarefa às forças de contraminagem do inimigo, gerando efeitos psicológicos adversos de longa duração nas tripulações. O propósito maior é prejudicar as linhas de abastecimento do oponente.

A minagem defensiva é conduzida para proteger as próprias águas costeiras, bases navais, portos e rotas de navegação das frotas navais e comerciais do país ameaçado e dos seus aliados, mantendo as forças inimigas distantes e garantindo canais de navegação seguros cujas informações são, obviamente, secretas.

Uma barreira de minas é definida como sendo a soma do conjunto de minas avulsas, bancos e linhas de minas. Lançar minas avulsas requer um esforço mínimo. O banco de minas é constituído por um pequeno número de minas lançadas numa área de aproximadamente meia milha náutica quadrada. A linha de minas pode variar em comprimento entre meia e três milhas náuticas, e o espaçamento entre elas é menor do que um quarto de milha náutica.

As barreiras de minas defensivas em águas costeiras próprias podem ser defendidas por baterias costeiras de artilharia e mísseis, dificultando a ação das forças de contraminagem e varredura do inimigo. Aquelas que ficam além do alcance dessas defesas podem ser defendidas por aeronaves baseadas em terra ou pequenos navios de patrulha, que naturalmente conhecem a localização das próprias minas de defesa.

TIPOS DE MINAS

Atualmente existem cerca de 300 tipos diferentes de minas. Segundo estimativas dos especialistas, o arsenal mundial tem um estoque com mais de 250 mil minas. Cerca de 30 países as

fabricam, e destes aproximadamente 20 são exportadores. Os especialistas admitem que em torno de 50 países possuem minas de todos os tipos.

As minas mais antigas e difundidas são as de fundeio. São esferas fabricadas em chapa de aço que podem conter até 1 tonelada de explosivo. A detonação ocorre por contato direto com as “antenas” localizadas em sua superfície. São utilizadas tanto contra navios como submarinos, sendo fundeadas em profundidades variadas.

As minas de fundo são de vários tipos e formatos. Podem detonar pela alteração do campo magnético, influência acústica ou pressão hidrostática provocadas pela passagem de navios. Desenvolvimentos tecnológicos, como os processadores digitais, tornaram as minas mais “inteligentes”. Os detonadores ficaram mais sensíveis e seletivos, sendo possível programar-se a combinação dos diversos tipos de assinaturas, iludindo as contramedidas dos caça-minas ou varredores não tripulados.

Minas magnéticas são equipadas com medidores da intensidade do campo magnético, que reagem não somente ao campo magnético gerado por um navio, mas aferem também as alterações do campo magnético terrestre no local. Minas com detonadores acústicos têm sensores que reagem mais seletivamente, devido a transdutores com bandas de frequência mais estreitas, que podem ser programados para assinaturas acústicas específicas.

Os sensores de detonação por pressão hidrostática são programados para disparar a mina somente quando o alvo “valer a pena”. Navios de deslocamentos diferentes em profundidades variadas não produzem pressões hidrostáticas iguais. Assim seleciona-se

que tipo e tamanho de navio se pretende atingir como alvo.

Mais recentemente foram desenvolvidas minas que se autoenterram na areia ou na lama, tornando sua localização ainda mais difícil. Podem ser fabricadas com materiais plásticos, tornando-as insensíveis à varredura magnética. Possuem microprocessadores programáveis que podem engendrar sua autodestruição quando detectadas, tornando a eventual intervenção de mergulhadores impensável.

NOVAS DOUTRINAS DE PROCEDIMENTO

A mina não pode ser avaliada como um dispositivo isolado. A variedade de tipos de minas em tamanho, forma e material obriga sua avaliação no contexto do complexo ambiente subaquático marinho. Nas proximidades de costas, leitos com pedras e rolados servem de camuflagem natural para as minas, fundos moles as “engolem”, e a areia combinada com os movimentos das marés pode soterrar ou deslocar as minas.

Esses efeitos combinados, características diferentes de salinidade e temperatura das camadas de água (que influem negativamente sobre a propagação das ondas de sonar), o estado do mar e o lixo causam grande fadiga e estresse nas tripulações a bordo durante as missões de contraminagem. Poderá haver minas que permanecerão não detectadas. Elas “escapam” da busca, permanecendo ativas, e reagirão ao primeiro contato com um navio ou submarino.

A ocultação das minas e a dificuldade em detectá-las influem claramente na doutrina de trabalho em manter as tripulações e os meios longe do perigo o

máximo possível. Desse princípio surgiu a primeira doutrina moderna: *Hunt where you can, sweep where you must*.¹²

Nos últimos 15 anos houve um forte desenvolvimento de UUVs, de muitos tipos e marcas, utilizados para localizar, identificar, classificar e neutralizar minas de todos os tipos. No caso de um veículo operado remotamente (ROV)¹³, com conexão a cabo ao navio-mãe, a operação é controlada continuamente e a transferência de dados é feita em tempo real.

Quando veículos autônomos submarinos (AUV)¹⁴ operam não conectados ao navio, os dados obtidos por eles só são recuperados após o seu retorno a bordo, ou por transmissões quando emergem em intervalos programados. Em ambos os casos, as coordenadas das minas

localizadas (ou objetos suspeitos) são introduzidas num tipo de ROV dedicado a detonar minas. Este pode ser de dois tipos: descartável ou o que deposita carga explosiva na mina identificada e se retira para uma distância segura antes da detonação.

No início de uma missão de contraminagem, o oficial responsável pelo planejamento dos procedimentos é confrontado com desafios como tempo escasso, nenhuma informação e perigo desconhecido. Mas um levantamento eficiente com um ROV ou AUV pode reconhecer o perigo e classificá-lo, facilitando o trabalho da tripulação.

Para manter os tripulantes a salvo de riscos desnecessários, surgiu a segunda doutrina moderna: *Unmanned where you can, manned where you must*¹⁵.

No âmbito mais amplo das missões de contraminagem, a primeira deve ser de caráter preventivo, ou seja, a vigilância contínua das áreas marítimas críticas ou sensíveis. Prevenir é sempre uma medida eficaz, e a um custo menor.

A vigilância ostensiva é parte das várias missões de qualquer meio naval ou aéreo em patrulha nas águas de soberania e interesses nacionais. Em alguns casos especiais, como bases navais, sonares dedicados fixos tornam-se indispensáveis para a defesa contra UUVs ou mergulhadores furtivos inimigos.

No âmbito mais amplo das missões de contraminagem, a primeira deve ser de caráter preventivo, ou seja, a vigilância contínua das áreas marítimas críticas ou sensíveis. Prevenir é sempre uma medida eficaz, e a um custo menor

12 *Hunt where you can, sweep where you must*: “Cace onde puder, varra onde for preciso”. Caçar minas vem a ser o emprego de diversos tipos de UUVs e sensores a bordo do navio-mãe para localizar, classificar e destruir minas, sem entrar no campo minado. Varrer minas é o emprego de dispositivos mecânicos rebocados que cortam suas amarras, fazendo-as flutuar para serem destruídas com artilharia. A varredura também pode ser feita com geradores de ruído que simulam hélices de navios. Obriga o navio (ou UUV) varredor adentrar o campo minado.

13 ROV – Remotely Operated Vehicle, operado de bordo com cabo de fibra ótica umbilical.

14 AUV – Autonomous Underwater Vehicle, opera geralmente sem conexão em tempo real com o navio-mãe.

15 *Unmanned where you can, manned where you must*: não tripulado sempre que possível, tripulado quando necessário ou inevitável.

A vigilância preventiva e rotineira possibilita detectar possíveis ações de minagem engendradas pelos potenciais inimigos, mesmo em tempos de paz. Eventuais minas lançadas por oponentes precisam ser localizadas, recuperadas e analisadas o mais rápido possível, para que se possam definir tempestivamente as ações defensivas mais adequadas.

PANORAMA DOS NAVIOS DE CONTRAMINAGEM

Muitos navios de contraminagem terão alcançado o limite de sua vida útil até 2030. A obtenção de novos navios com a incorporação das tecnologias de contraminagem modernas demanda planejamento a curto prazo.

Os novos conceitos estão sendo examinados pelo grupo Nato – Defence Planning Process e pela agência EDA – European Defence Agency, no âmbito do Maritime Mine Countermeasures – New Generation (MMCM-NG) Project.

Esse projeto MMCM-NG está sendo desenvolvido conjuntamente pela Alemanha, Bélgica, Estônia, Holanda, Noruega e Suécia, com o propósito de elaborar os novos *Common Staff Requirements*¹⁶ da forma mais racional possível¹⁷.

Outro programa, o Nato – Smart Defence Initiative¹⁸, engendrou um projeto altamente prioritário, sob direção da Dinamarca, denominado *Mission Modularity for MCM* (MM MCM, SD 1.38). O projeto deve examinar

a viabilidade de módulos dedicados de contraminagem para emprego em qualquer tipo de navio disponível para operações multinacionais.

A US Navy também segue uma doutrina parecida e mais radical: pretende empregar unicamente módulos MCM a partir de qualquer navio em detrimento dos navios de contraminagem especializados. Esse requisito deriva de suas características de *Expeditionary Navy*. Mas, no caso dos módulos destinados aos LCS¹⁹, houve grandes atrasos devido a imprevistos e decisões equivocadas.

O conceito de ações *stand-off*²⁰, que vem sendo desenvolvido em várias Marinhas, como acima mencionado, não deve significar o fim dos navios MCMV dedicados. Algumas Marinhas não estão dispostas a abrir mão desses navios especializados. Sempre que houver dúvidas quanto aos riscos operacionais numa área minada ou suspeita, os navios de contraminagem serão imprescindíveis para a consecução da missão de desminagem.

NOVOS NAVIOS DE CONTRAMINAGEM

A totalidade dos navios atualmente em serviço é de monocasco, geralmente em GRP – *Glass Reinforced Plastic* ou madeira, alguns destes revestidos de fibra de vidro, como a classe *Avenger*, da Marinha dos Estados Unidos da América (United States Navy – USN). A exceção

¹⁶ *Common Staff Requirements*: Requisitos de Estado-Maior Comuns.

¹⁷ A racionalidade tem por propósito padronizar equipamentos e as operações, reduzindo custos de obtenção, operação e manutenção. Se, num dado teatro de operações, os meios de uma única Marinha forem insuficientes, a combinação entre meios de duas ou mais Marinhas fica mais fácil e eficaz.

¹⁸ *Smart Defence Initiative*: Iniciativa de Defesa Inteligente.

¹⁹ LCS : *Littoral Combat Ship*.

²⁰ *Stand-Off*: Manter os navios e os tripulantes fora ou longe da área de risco.

são os navios MCM da Marinha alemã, construídos em aço não-magnético²¹.

A Marinha da Polônia incorporou recentemente o primeiro de três navios novos da classe *Kormoran*, também construídos em aço não-magnético. Na edição III/2019 da *Naval Forces*, vemos que a Abeking & Rasmussen, da Alemanha, vendeu dois novos MCMV de 62 m em aço não-magnético à Marinha da Indonésia.

Fundamental para a operação com estes navios de contraminagem é o cuidado com suas assinaturas magnéticas e acústicas. Outras questões essenciais são a boa agilidade de manobra e a precisão de posicionamento com auxílio de GPS²² e *bow thrusters*²³ em combinação com seus hélices.

Normalmente, os navios de contraminagem são lentos e têm baixa autonomia. Como a maioria é empregada em águas costeiras, isso não constitui problema maior. No caso de Marinhas expedicionárias que operam no mundo todo, como a US Navy, o deslocamento destes meios para outros teatros de operação distantes demanda afretamento de navios de transporte especiais e caros.

A maioria dos navios de contraminagem atualmente em serviço precisará ser substituída por uma nova geração de navios. Considerando um ciclo de vida de 30 anos, os especialistas navais preconizam a necessidade de substituir este legado da Guerra Fria nos próximos 10 a 15 anos.

Com orçamentos militares cada vez mais apertados e os custos de projeto e construção em ascensão, além da rápida evolução da tecnologia de sis-

temas autônomos para caçar minas, deverá haver uma inevitável redução do número de navios de contraminagem dedicados em geral.

A grande necessidade por novos navios situa-se nos países europeus membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) e da European Defense Agency (EDA). Todos trabalham sob a égide do *Maritime Mine Countermeasures – New Generation (MMCM-NG) Project* no Nato Defence Planning Process, que precisa de navios modernos, equipados com sistemas não tripulados, autônomos ou remotamente controlados.

Com o desenvolvimento da tecnologia e sofisticação das minas, os métodos de caça e destruição também precisaram acompanhar o ritmo dessa evolução. O foco principal dos europeus e americanos nas pesquisas e desenvolvimento são os UUVs – Unmanned Underwater Vehicles, hospedados e guiados pelo navio-mãe.

Os navios são divididos em várias categorias. Segundo a classificação da Otan, temos as siglas MB, MS, MD e MI para navios varredores – *mine sweepers*, seja com dispositivos mecânicos, acústicos ou magnéticos, adentrando a área minada.

Os mais modernos são os MH – navios caça-minas, ou *mine hunters*. Estes utilizam um sonar de casco complementado por vários tipos de UUVs e USVs²⁴ equipados com sensores e sonares. A tabela nº 1 ilustra a situação atual da maioria das frotas de navios de contraminagem. A base refere-se ao ano 2017 (Ref.22).

21 Este tipo de aço é o mesmo empregado na construção dos cascos de submarinos.

22 GPS = Global Positioning System.

23 Hélices na proa encaixados no casco de fluxo transversal.

24 USV : Unmanned Surface Vessel.

País	Classificação	Número	Incorpor.	Desloc(ton)	Compr (m)	B o c a (m)	Calado(m)
Alemanha	MH	9	1993/2001	600	54,4	9,2	2,5
	MS	4	1994	600	54,4	9,2	2,5
	MD	5	1989/2001	590	54,4	9,2	2,5
Austrália	MH	6	1999/2002	720	52,5	9,9	3,0
	MS	2	1982	245	29,6	8,4	3,6
Bélgica	MH	6	1985/1990	595	51,6	9,0	2,5
China	MH	13	2007/2016	610	65,0	10,0	n.d.
	MS	5	2005/2013	600	57,5	9,3	2,7
	MS	16	1988/2007	310	44,8	6,2	2,3
	MB	13	1961/1989	590	59,0	8,5	2,2
Dinamarca	MS	4	1995/2000	125	26,5	7,0	2,2
Espanha	MH	6	1999/2004	580	54,9	10,7	2,5
	MC	1	1979	1.500	88,9	10,4	3,7
Finlândia	MH	3	2009/2013	680	52,4	9,9	3,1
	MS	13	1974/1984	090	31,7	6,9	2,0
França	MH	11	1984/1996	610	51,5	8,9	3,8
	MC	4	1986/1987	490	41,6	7,5	3,2
	MH	3	1994/1995	340	28,3	7,7	3,8
Grécia	MH	4	1986/1995	750	60,0	9,9	3,4
	MS	3	1963/1968	380	44,3	8,3	2,6
Holanda	MH	6	1985/1989	595	51,5	8,9	2,5
Inglaterra	MH	8	1984/1988	750	60,0	9,9	3,4
	MH	7	1999/2001	465	52,7	10,5	2,1
Itália	MH	8	1992/2013	697	52,5	9,9	3,0
	MH	2	1986	520	50,0	9,6	2,6
Japão	MH	12	1998/2007	620	57,5	9,4	3,0
	MH	6	1993/1996	600	57,7	9,4	2,5
	MD	2	1990/1993	600	57,7	9,4	2,5
Noruega	MH	3	1993/1995	375	55,2	13,6	2,5
	MS	3	1996/1997	375	55,2	13,6	2,3

Rússia	MH	2	1988/1994	1.150	66,5	11,0	3,5
	MH	1	2009	822	67,0	10,2	3,0
	MH	22	1974/1998	430	49,0	8,8	2,7
	MH	8	1987/1996	100	31,5	6,5	1,6
	MB	10	1973/1989	804	n.d.	n.d.	n.d.
	MS	2	1971/1982	90	24,6	5,8	1,5
	MS	4	1992	62	25,8	4,5	2,3
	MS	1	1976	315	43,0	7,2	1,5
	MS	5	1988	100	26,2	4,2	1,9
	MS	1	1973	1.889	58,9	13,0	5,1
Singapura	MH	4	1994/1996	360	47,5	9,6	2,3
Suécia	MH	5	1986/1996	360	47,5	9,6	2,3
	MS	4	1997	205	36,0	7,9	2,0
	MS	1	2002	38	18,2	4,3	1,3
	MS	5	1983/1992	26	18,0	6,0	1,6
Turquia	MH	6	2005/2009	715	54,5	9,7	2,6
	MH	5	1973	495	50,9	8,9	2,5
	MS	5	1967	400	44,3	8,3	2,6
	MS	4	1968	249	34,0	7,1	3,0
	MS <i>Dalgıç</i>	8	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
USA	MB <i>Avenger</i>	13	1987/1993	1.312	68,4	11,9	3,5
	MH <i>Osprey</i>	12	1996				

Tabela 1 – Situação das frotas de navios de contraminagem (Ano 2017)

Notação da Otan: MH = *Mine Hunter*; MD = *Mine Sweeper/Drone Guidance*; MS = *Small Mine Sweeper*; MB = *Large Mine Sweeper*; MC = *Mine Countermeasures Support Ship*; MI = *Mine Sweeper Inshore*.

NOVAS PERSPECTIVAS, REQUISITOS E MISSÕES

Na época da guerra do Golfo Pérsico, em 1991, as Marinhas dispunham de um número de MCMV bem maior do que atualmente. O aprestamento das tripulações era elevado pelo fato de haver um

grande número de atividades reais, além dos exercícios rotineiros mais frequentes. Entretanto, o número de MCMV vem sendo paulatinamente reduzido.

A necessidade de se manter a capacidade de contraminagem e o aprestamento dos tripulantes não é questionada por Marinha alguma. Porém as restrições

orçamentárias e a redução da atratividade pela carreira naval (por exemplo, na Europa e no Japão) desafiam as Marinhas a manter o efetivo e desenvolver esta atividade altamente especializada.

A disposição dos comandos das Marinhas em assumir riscos tanto para as tripulações como para os poucos e caros meios disponíveis vem diminuindo continuamente desde a Segunda Guerra Mundial. Trata-se de um processo de cunho moral e político irreversível. Daí resultam padrões de segurança cada vez mais rígidos e soluções técnicas mais complexas. Os reflexos são elevadas exigências na formação e no treinamento das tripulações. Custos gerais mais elevados são a consequência dessa situação.

O foco principal das Marinhas em geral na obtenção dos futuros navios de contraminagem dedicados pode ser resumido nos seguintes requisitos:

- a) proteção melhorada contra os efeitos das explosões de minas para o pessoal embarcado e para os sistemas a bordo;
- b) alto desempenho dos sistemas nos quesitos de disponibilidade, confiabilidade, precisão e eficiência durante o levantamento de áreas minadas ou suspeitas;
- c) capacidade de deslocamento melhorada, visando a velocidade mais elevada, maior raio de ação e autonomia e melhores qualidades náuticas; e
- d) redução de custos de obtenção, operação e manutenção.

Os três primeiros requisitos parecem ser contraditórios em relação ao quarto.

Requisitos cada vez mais exigentes levam, conseqüentemente, a uma elevação de custos. Alto grau de proteção contra choques, baixas assinaturas,

velocidades mais altas, maiores raios de ação e boas qualidades náuticas resultam em navios com maior deslocamento. Sistemas de missões de alto desempenho a bordo são sofisticados e caros. A consequência é a elevação dos custos de obtenção, operação e manutenção, resultando na redução do número de navios obtíveis diante das crescentes restrições orçamentárias.

Uma possível solução seria analisar os requisitos mencionados, no sentido de baixo para cima. Navios com custos de obtenção, operação e manutenção relativamente baixos devem ter as menores dimensões possíveis e ter uma tripulação reduzida, idealmente configurados para vários tipos de missão. É difícil equacionar a relação de custo *versus* desempenho.

Um exemplo dessa abordagem foi o programa de obtenção de cinco navios *Swath*²⁵ de 25 m multifuncionais pela Marinha da Letônia, dentro do princípio *Design to Budget*. O mesmo tipo de navio foi obtido pela Marinha da Estônia para missões hidrográficas. Os módulos de equipamentos disponíveis para essa classe permitem a consecussão de missões como contraminagem, busca e salvamento (SAR)²⁶, guarda costeira, polícia e hidrografia.

Como neste artigo estamos tratando de missões de contraminagem, destaca-se como vantagem do *Swath* o fato de ser inteiramente construído em alumínio, reduzindo a assinatura eletromagnética. A baixa assinatura acústica e o pequeno volume submerso reduzem a pressão causadora de explosões subaquáticas. Trata-se de um meio que, em vez de ter um casco, possui dois flutuadores submersos com formato de torpedo, praticamente sem

25 SWATH: Small Waterplane Area Twin Hull, estaleiro Abeking & Rasmussen.

26 SAR: Search And Rescue – busca e salvamento.

plano de flutuação, diminuindo muito a ação do mar sobre o navio e vice-versa.

Contrastando com os tradicionais monocascos, a arquitetura peculiar do *Swath* não é nova e vem sendo empregada pela US Navy desde o Programa Surtass²⁷ durante a Guerra Fria. Atualmente a US Navy opera navios tipo *Swath* como o *T-AGOR-26 Kilo Moana*, arrendado à University of Hawaii Oceanographic Research. Outra classe similar, com cinco

navios, serve para missões tipo *Ocean Surveillance*, destacando como exemplo o *T-AGOS-23 Impeccable*.

As praticagens de Houston (EUA) e da Alemanha, Bélgica e Holanda os utilizam. O Ministério da Defesa e Alfândega/Polícia de Fronteiras da Alemanha também utiliza navios tipo *Swath* para vários tipos de missão. Outro exemplo é o Japão, cujo navio *Kaiyko* faz parte da agência Jamstec²⁸.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Guerra de Minas; Guerra Aeronaval;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Annati, Massimo, CA (Ref.), Marina Italiana, *Naval Forces* III/2011.
 Annati, Massimo, CA (Ref.), Marina Italiana, *Naval Forces* IV/2012
 Dean, Sidney E., Capt. (Ret.), USN, *Marine Forum* 3/2017.
 Dean, Sidney E., Capt. (Ret.) USN, *Marine Forum* 4/2013.
 Friedman, Dr. Norman, USN War College, *Naval Forces* I/2015.
 Gedächens, Ingo, *Marine Forum* 10/2012.
 Government Accountability Office, US Congress: doc GAO/NSIAD-96-104 Navy Mine Warfare
 Haake, Thomas, CMG (Ref.), Marinha da Alemanha, diretor Abeking&Rasmussen, *Marine Forum* 5/2014.
 Hooton, Ted, *Marine Forum* 10/2014.
 Hornfeld, Willi, *Marine Forum* 7/8-2007.
 Ilan, Andrew S., *Naval Forces* IV/2017.
 Kauchak, Marty: Capt. (Ret.) USN, *Naval Forces* III/2016.
 Kleinert, CF-Günter, Marinha da Alemanha, encarregado da Seção Rü VII 3 (armamento) do Ministério da Defesa, *Marine Forum* 5/2009.
 Kratzmann, CA (Ref.) Jürgen, Marinha da Alemanha, editor de Marine Forum, *Marine Forum* 4/2013.
 Rings, Stefan, CF, Marinha da Alemanha, Lotado no Marinekommando, Responsável por Guerra de Minas no Departamento de Planejamento/Concepção, *Marine Forum* 1,2-2017.
 Schütz, Dipl. Ing. Heinrich, Primeiro Diretor do BWB (hoje BAAINBw) e até 2003 chefe da Divisão de Projetos Navais, *Marine Forum* 4-2006.
 Toremans, Guy, *Naval Forces* IV/2015.
 Toremans, Guy, *Naval Forces* I/2016.
 Vego, Dr. Milan, US Naval War College, *Naval Forces* III/201.
 Wernstedt, Jürgen, *Marine Forum* 7/8-2007.
 Wever, Dr. Thomas, Departamento de Pesquisa para Propagação do Som na Água e Geofísica do WTD-71, Ministério da Defesa da Alemanha, *Marine Forum* 12-2014.
 Weyers Flotten Taschenbuch 2013/2015 (Warship Fleets Handbook).

27 SURTASS – *Surveillance Towed Array Sensor System*, utilizado para rastrear submarinos soviéticos no Atlântico Norte durante a Guerra Fria.

28 Jamstec: Japan Agency for Marine-Earth Science and Technology.

PERSPECTIVAS DA GUERRA FRIA À LUZ DA GEOPOLÍTICA E O PÓS-ORDEM

Existem duas respostas frequentes para qualquer grande evento histórico, ambas inapropriadas, senão totalmente equivocadas: dizer que tudo mudou ou dizer que nada mudou.

Fred Halliday, 2002

MAURO GONÇALVES CAMARA*
Capitão de Fragata

SUMÁRIO

Introdução
Geopolítica e as Relações Internacionais
A Guerra Fria como choque de vontades geopolíticas e o sistema bipolar
Transição ou Nova Ordem?
Conclusão

INTRODUÇÃO

A estruturação do Sistema Internacional (SI) no pós-Guerra Fria (1947-1989), baseada em ideias de ampla e representativa participação nos fóruns de discussão internacionais, processo de multipolarização e multiculturalismo, tem acarretado algumas equivocadas, ou ao menos parciais, visões de análise histórica daquele período, ignorando-se a complexa

conjuntura internacional de 1947 a 1989. Constitui-se equívoco avaliar eventos do passado baseando-se tão-somente em valores aceitos hodiernamente.

O presente artigo tem por propósito correlacionar a Ordem Mundial na Guerra Fria com aspectos da Geopolítica e fundamentos das Relações Internacionais, além de contextualizar determinados eventos históricos sob esta perspectiva e tecer conjecturas sobre o Pós-Ordem.

* Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval, 2013.

GEOPOLÍTICA E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

“No mundo, existem hoje dois grandes povos que, embora partindo de pontos diferentes, parecem avançar para o mesmo destino: são eles os russos e os anglo-americanos.

O americano luta contra os obstáculos que a natureza lhe opõe; o russo trava lutas contra os homens. Um combate o deserto e a barbárie; o outro, a civilização com todas as suas armas; deste modo, as conquistas do americano fazem-se com a charrua do trabalhador, as do russo com a espada do soldado.

Para alcançar o seu fim, o primeiro conta com o interesse individual e deixa agir, sem as dirigir, a força e a razão dos indivíduos. O segundo, de certo modo, concentra num só homem todo o poder da sociedade.

Um tem por meio principal de ação a liberdade; o outro a servidão.

O ponto de partida de ambos é diferente, as suas vias são diversas; contudo, cada um deles parece chamado, por um destino secreto da Providência, a conservar um dia nas mãos os destinos de uma metade do Mundo.”¹

Como pôde Tocqueville realizar esta previsão do que seria a Ordem Mundial com mais de um século de antecedência? Uma antevisão baseada em sólidos conhecimentos do que hoje conhecemos por Geopolítica. Vejamos, pois, alguns breves fundamentos.

O conceito de Geopolítica surge no início do século XX, cunhado pelo cientista político sueco Rudolf Kjellén, baseando-se em estudos do geógrafo alemão Friedrich Ratzel. Kjellén era adepto da visão organicista da Geografia,

ou seja, os Estados são sujeitos às “leis do crescimento”. Esse crescimento pode decorrer de conquistas, colonização ou amalgamação. Estados que não buscam o próprio crescimento e fortalecimento estariam destinados a desaparecer.

Podemos entender Geopolítica como a Geografia aplicada à política de poder nacional e à sua estratégia de fato na paz e na guerra, ou planejamento da política de segurança de um Estado em termos de seus fatores geográficos (TOSTA, 1984).

A Ordem Internacional emerge a partir da dinâmica de competição e choque mútuo entre os Estados que se anulam mutuamente ao perseguir seus interesses nacionais. A razão de Estado orienta o seu comportamento. (PECEQUILO, 2009)

No que se refere aos conceitos basilares das Relações Internacionais, estes se alternam e coexistem nos eixos de cooperação e conflito entre seus atores (Estados Nacionais, Organizações Internacionais Governamentais e Forças Transnacionais), e sua principal característica é a anarquia. Os Estados Nacionais são os atores de maior relevância e direcionam grande parte de seus esforços buscando ampliar suas esferas de influência.

Segundo Pecequilo, ao longo da História, três tipos de ordem podem ser encontradas: a unipolar, com a proeminência de um polo de poder (Império Romano); a bipolar, com a existência de dois polos principais (Guerra Fria, 1947/1989, entre Estados Unidos da América [EUA] e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas [URSS]); e a multipolar, composta por diferentes polos. O tipo ideal do “equilíbrio de poder” foi o Concerto Europeu de 1815 a 1914, composto pelos polos França, Grã-Bretanha, Prússia (Alemanha depois de 1870, com a unificação), Rússia e

1 Alexis de Tocqueville, 1835.

Império Austro-Húngaro. No pós-Guerra Fria, observam-se articulações complexas entre os modelos uni e multipolar.

A Teoria do Poder Marítimo

“Quem tem o mar, tem o comércio do mundo, tem a riqueza do mundo; e quem tem a riqueza do mundo, tem o próprio mundo.”²

Alfred Thayer Mahan (1840-1914) foi, inequivocamente, pioneiro na interpretação histórica sistematizada de que o controle do mar é fator determinante para o estabelecimento e a manutenção do poder nacional para os Estados que detivessem tal controle. Guerras seriam ganhas pelo estrangulamento econômico do inimigo, a partir do mar, e perdidas caso não se impedisse o próprio estrangulamento.

A percepção de Mahan da necessidade de bases distantes em pontos de importância vital para a operação das Esquadras foi fundamental para o planejamento e a consecução do Poder Naval estadunidense, após o declínio do Império Britânico, influenciando o imperialismo norte-americano e sua conversão ao “navalismo”. Em seu pensamento se encontra a raiz da hegemonia norte-americana, propiciando a tentativa de consecução de seu Destino Manifesto³.

Segundo Eric Grove (BAYLIS *et al*, 2005), poder marítimo é a combinação do poder nacional para a realização de comércio marítimo internacional e a utilização dos recursos oceânicos com a capacidade de projetar poder militar para o mar, para os propósitos do mar e controle de área, e a partir do mar, para influenciar eventos em terra por meio de forças navais.

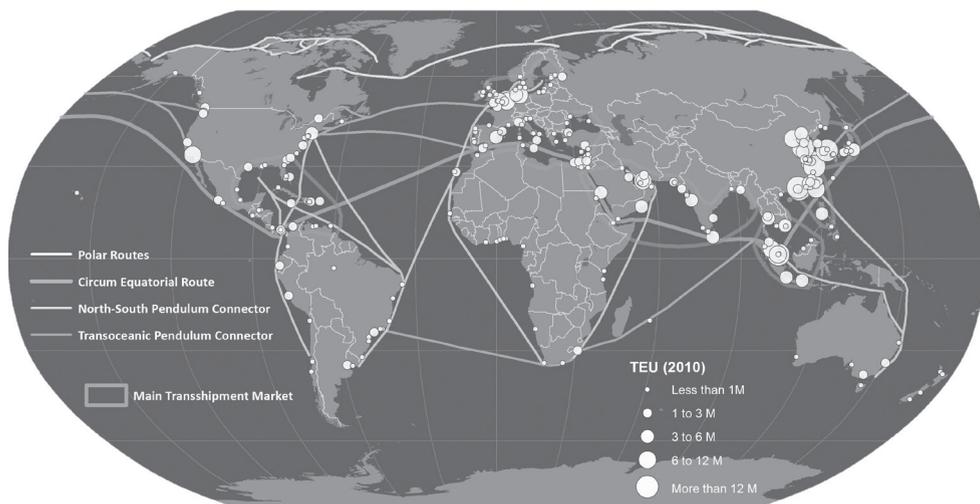


Figura 1 – Poder Marítimo
<https://www.revistamilitar.pt/artigo/914>

² Sir Walter Raleigh, navegador britânico, século XVI.

³ Sistema filosófico estadunidense segundo o qual este povo deveria comandar o mundo, mediante expansão de sua cultura e suas instituições.

O comércio marítimo mundial, responsável por aproximadamente 90% do comércio exterior global em volume, é e sempre foi preponderante no Hemisfério Norte, principalmente entre o Extremo Oriente e a Europa. Influenciando, ameaçando influenciar ou apenas possuindo a capacidade de influenciar este tráfego marítimo, obtém-se instrumento vital para que se exerça influência global. Desde o século XVI, essa ferramenta se encontra sob controle hegemônico das potências marítimas ocidentais: Países Ibéricos, Holanda, Império Britânico e EUA, por exemplo. Podemos entender o sistema de Defesa e Segurança Marítimo da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), principalmente dos EUA, como um prolongamento adaptado e contemporâneo desse conceito.

A Teoria do Poder Terrestre

“Quem controla a Europa Oriental, domina a Terra Central; quem controla a Terra

Central, domina a Ilha Mundial; e quem controla a Ilha Mundial, domina o Mundo.”⁴

Destacam-se as ideias de Sir Halford John Mackinder na sistematização do conceito de Poder Terrestre. Para Mackinder, as conquistas tecnológicas que surgiram ao longo do século XIX, culminando no início do século XX, fariam com que a prevalência do Poder Marítimo fosse gradativamente cedendo espaço às imensas possibilidades de ressurgimento de um Poder Terrestre de escala global.

Situou a “Área Pivotal” na grande massa terrestre contínua situada desde a Europa Oriental até o extremo oriente, na Rússia, território com recursos minerais e energéticos em abundância e imune ao poderio militar das potências marítimas ocidentais. O *Heartland*, ou “Coração do Mundo”, se situaria, portanto, na Europa Oriental. Uma das possibilidades decorrentes dessa linha de pensamento seria eventual aliança entre a URSS e a Alemanha, o que possibilitaria a junção das

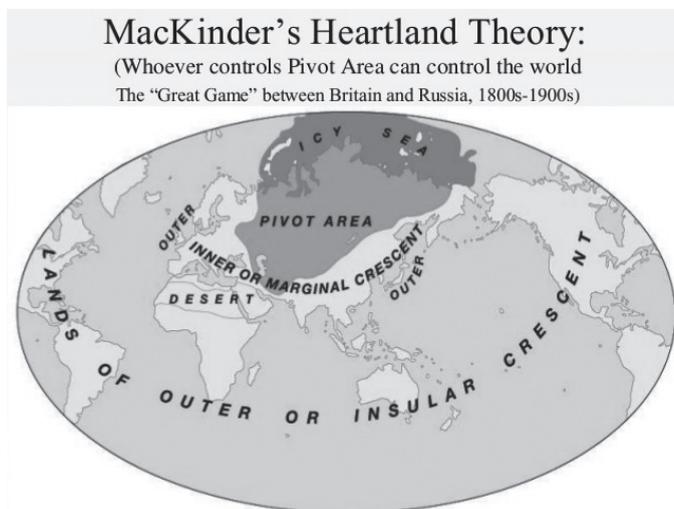


Figura 2 – Poder Terrestre
<https://www.slideshare.net/AnggunAnggun1/geopol-01definitionmaps>

⁴ Sir Halford John Mackinder, 1904.

potencialidades já citadas ao complexo industrial e tecnológico alemão.

Essa preocupação influenciou a postura aliada nas duas guerras mundiais, originando a criação do “Cordão Sanitário”⁵ e da “Cortina de Ferro”, uma das ideias-chave da Guerra Fria.

Diversos Impérios alcançaram poder de influência global baseando-se nos conceitos de Poder Terrestre ao longo da História conhecida. Podem ser citados os Impérios Macedônio, Persa, Mongol e Otomano.

O Rimland

“Quem controla o Rimland governa a Eurásia, quem governa a Eurásia controla os destinos do mundo.”⁶

Baseando-se nas ideias de Mackinder, o geoestrategista americano Nicholas J. Spykman (1893-1943) desenvolveu a Teoria do Rimland, também conhecida como Estratégia da Contenção, na qual se baseou a doutrina de segurança dos EUA no pós-Segunda Guerra Mundial. Como o

Poder Naval superior poderia assegurar a defesa do território norte-americano, não estando os EUA territorialmente presentes na Ilha Mundial? Afinal, a obtenção do controle do *Heartland* pela União Soviética poderia acarretar o domínio dos recursos e das potencialidades da Eurásia e, conseqüentemente, a real possibilidade de controlar o mundo.

Conjugando as ideias de Poder Marítimo e Terrestre, Spykman, defendendo uma política externa de caráter intervencionista, visualiza uma primeira linha de defesa e controle da Eurásia em sua periferia, ou seja, em países adjacentes ao *Heartland*. Dessa forma, poderia ser contida a esfera de influência e poderio da URSS. Podem ser situadas nesse contexto as Guerras da Indochina⁷ e da Coreia, representando as Forças de Contenção (Poder Marítimo) e Expansão (Poder Terrestre). Decorre, portanto, a grande instabilidade política em Estados dessa região, sofrendo pressão externa constante e tendo de se adaptar permanentemente à ordem em vigor.



Figura 3 – O Rimland

<https://www.doorsteptutor.com/Exams/IAS/Mains/Optional/Geography/Questions/Topic-Models-Theories-and-Laws-in-Human-Geography-9/Subtopic-Heartland-and-Rimland-Theories-8/Part-1.html>

5 Política pós-Primeira Guerra Mundial, utilizando Estados na Europa Oriental para afastar a fronteira ocidental da URSS da Europa Central.

6 Nicholas J. Spykman (1893-1943).

7 Sequência de guerras travadas no Sudeste Asiático entre 1947 e 1979.

U.S. Bases Near Russia

Figura 4 – Bases Militares dos EUA na Eurásia – Contenção (2016)

<https://www.strategic-culture.org/pview/2016/12/23/united-states-and-race-global-hegemony.html>

A GUERRA FRIA COMO CHOQUE DE VONTADES GEOPOLÍTICAS E O SISTEMA BIPOLAR

Pela primeira vez na História, uma potência exógena à Ilha Mundial seria alçada ao *status* de superpotência com esfera global de influência, os EUA. Com vasto território, recursos naturais e populacionais abundantes, proteção de dois oceanos e sem inimigos terrestres, parecem caminhar para o cumprimento de seu destino, como disse Tocqueville. Talvez tal fato não fosse possível sem as severas perdas sofridas pelas potências europeias no período das guerras mundiais, abrindo vácuo de poder que, inevitavelmente, seria ocupado por aquele que detivesse as possibilidades, vislumbrasse as oportunidades decorrentes da ruptura do sistema anterior e estivesse disposto a pagar o preço.

Em oposição, surgia o Poder Terrestre de maior alcance da História, a URSS.

Era inevitável o choque de vontades. As crescentes tecnologias de sistemas de armamento, com alcance de milhares de quilômetros e maior poder de destruição, transportes e comunicações, tornavam o mundo cada vez menor. A disputa ideológica também contribuiu sobremaneira para o acirramento desse conflito, travado essencialmente mediante a ameaça atômica (estratégia do não-emprego), guerras convencionais limitadas e conflitos internos de viés ideológico nos Estados periféricos.

Não obstante as simplificações da imagem acima, é possível depreendermos o caráter global do conflito e disputas pela esfera de influência, além de diversos movimentos internos de luta armada contra os sistemas estatais vigentes. A bipolaridade restringiu as possibilidades de posicionamento dos atores estatais dentro do SI. De maneira geral, resguardadas algumas exceções, ou se estava de um ou de outro lado, de forma declarada, indubitável e inquestionável.

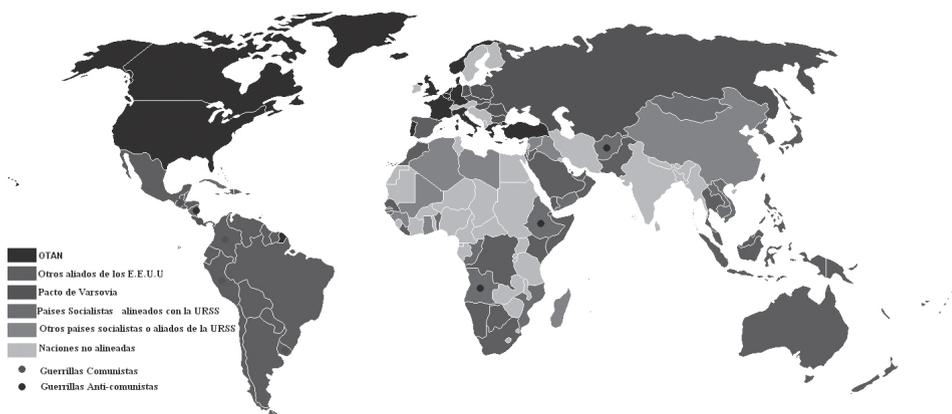


Figura 5 – A bipolaridade na Guerra Fria

<http://geoconceicao.blogspot.com.br/2010/04/guerra-fria-causas-e-consequencias.html>

Proliferaram golpes e contragolpes de Estado, tanto de caráter pró-Washington e pró-Moscou, e movimentos de luta armada contra um ou outro, contando com apoio logístico, de treinamento e de inteligência de ambos os contendores globais.

Se forem computados os regimes autocráticos na chamada Cortina de Ferro, certamente os dados seriam ainda mais inflados no período da Guerra Fria quanto à quantidade de regimes autocráticos no período.

Via de regra, apenas as democracias consolidadas do mundo ocidental resistiram ilesas à Guerra Fria.

Período	Quantidade de golpes de Estado
1946-1949	14
1950-1959	21
1960-1969	61
1970-1979	56
1980-1989	36
1990-1999	21
2000-2009	10
2010-2017	6

Tabela 1 – Golpes de Estado no mundo, 1946-2017

Fonte: Pew Research Center



Figura 6 – Máxima extensão do “Império soviético” (aproximado)

TRANSIÇÃO OU NOVA ORDEM?

O término da Guerra Fria, ocorrido no final do século passado, pôs fim a uma Ordem Mundial perfeitamente delineada, com os principais atores e suas “vontades” perfeitamente identificadas. A antiga e previsível ordem vigente entrou em colapso, sendo sucedida por um cenário internacional extremamente impreciso, complexo e conturbado. Estaríamos em transição para uma Nova Ordem Mundial ou este cenário, de dificultosa caracterização e previsibilidade, já seria a nova ordem vigente?

O Império britânico previu seu próprio declínio e procurou influenciar a ordem vindoura de acordo com seus próprios interesses. O “império” norte-americano parece fazer mais do que isso, buscando ações proativas e intervencionistas que prolonguem e amplifiquem ao máximo seu *status* de potência hegemônica e ordem unipolar, observando preceitos da Teoria do Desafio e Resposta⁸.

Conflitos étnicos, políticos e religiosos que haviam “hibernado” durante a Guerra Fria recuperaram seu protagonismo, opondo-se ao cenário de estabilidade presumida e acarretando fortes instabilidades na zona periférica e na reorganização de centros regionais de poder, levando-se em conta o declínio do Império soviético.

É fato que o colapso da URSS deixou vácuo de poder nas áreas antes pertencentes à sua esfera de influência, porém a Rússia é legítima herdeira do sistema geopolítico soviético. Os conflitos na Ucrânia, alianças militares dos EUA com ex-repúblicas soviéticas do Cáucaso,

crise com a Coreia do Norte e expansão da Otan para o leste europeu permitem concluir que a Estratégia de Contenção segue em curso, não mais sob perspectiva ideológica, mas tão-somente um retorno aos conceitos clássicos da Geopolítica.

O viés ideológico cede a prevalência aos aspectos étnicos e religiosos. Segundo Huntington⁹, o pós-Guerra Fria seria caracterizado pelos conflitos entre civilizações, e não pelos atores estatais isoladamente. Observa-se o declínio relativo da civilização ocidental, com expansão do poder econômico e militar para o Extremo Oriente. O mundo caminharia para uma ordem multipolar e multicivilizacional. Parece não ter se concretizado o “fim da História”¹⁰.

Percebe-se também, ainda que de forma não tão contundente, a regionalização intracivilizações, fenômeno que faz contraponto à globalização.

“O mundo pós-Guerra Fria é um mundo de sete ou oito civilizações principais. Os aspectos comuns e as diferenças moldam os interesses, os antagonismos e as associações dos Estados” (Samuel P. Huntington).

Percebemos claramente a efetividade e pertinência das “linhas de pressão” exercidas na interação global, estabelecidas no conceito do “choque de civilizações”, na leitura de conflitos contemporâneos.

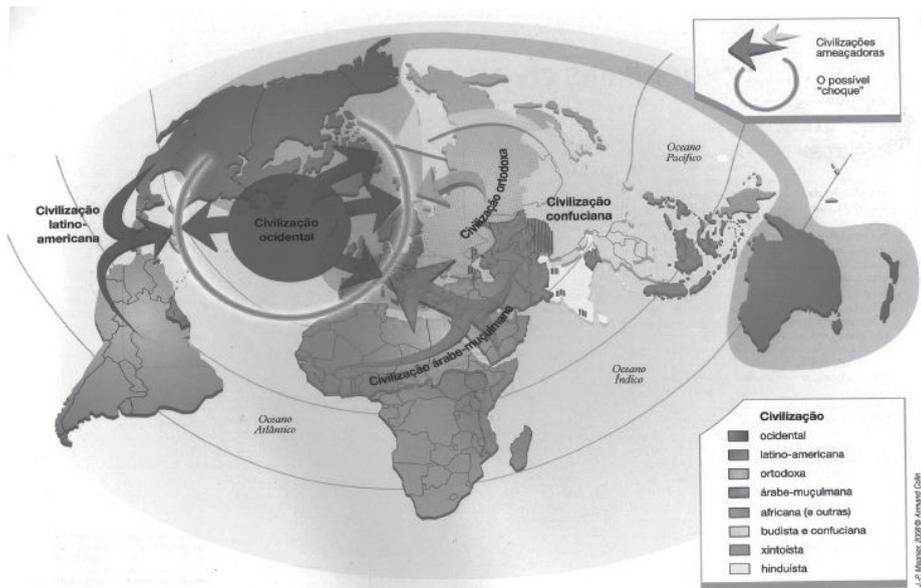
A ascensão da China – Poder Terrestre ou Marítimo?

Avaliando o caminho chinês de 1989 a 2009, as raízes do processo de ascensão encontram-se na década de 1970, quando, diferente da URSS, o PCC liderado

8 Arnold Toynbee, *A Study of History*.

9 Samuel P. Huntington, *Choque de Civilizações*.

10 Francis Fukuyama, em seu artigo “The End of History?”, avalia que a História, entendida como a competição ideológica e concreta entre modelos alternativos de sociedade, teria chegado ao fim em 1989 (*apud* PECEQUILO).



Fonte: BONIFACE, Pascal e VÉDRINE, Hubert. *Atlas do Mundo Global*. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

Figura 7 – Linhas de pressão no choque de civilizações

por Deng Xiaoping (1977/1999) deu início a um conjunto de reformas econômicas e políticas no país, após derrotar os tradicionalistas em uma série de lutas internas que eclodiram com a morte de Mao Zedong, em 1976. Tais lutas tinham como antecedentes as disputas remanescentes do rompimento sino-soviético da década de 1950 e da Revolução Cultural de 1966 (PECEQUILO).

A expansão econômica chinesa segue em ritmo consistente, reduzindo o protagonismo global estadunidense. Ao mesmo tempo, buscou mitigar seus conflitos étnicos e separatistas internos, bem como litígios fronteiriços com atores estatais relevantes em seu entorno, o que possibilitou a intensificação de esforços para ampliação de sua área de influência no mar.

Para manter sua atividade econômica, a China é dependente do comércio marítimo, cujas linhas de comunicação

atravessam pontos de controle suscetíveis a interferências alheias aos seus interesses. Além de buscar rotas alternativas ao mar pelo contínuo territorial da “Ilha Mundial”, encontra-se em franca expansão militar de seu Poder Naval, com acelerado ritmo de construção de novos meios, incluindo submarinos e navios-aeródromos.

Este amplo projeto engloba, entre outras iniciativas, a tentativa de reincorporação de Taiwan, o controle sobre áreas no Mar do Sul da China e ampliação de esfera de influência na América Latina, na África e no Oriente Médio por vias econômicas. Ressalta-se o sucesso chinês na recuperação de localidades remanescentes do domínio colonial europeu, como Macau e Hong Kong.

As disputas pelo Mar do Sul da China acirraram-se neste início de século. A região possui abundância de recursos energéticos, além de ser importante para a

pesca e linhas de comunicação marítimas globais. Construção de ilhas artificiais e reivindicação sobre pequenos arquipélagos tornam óbvio que a China intenciona rivalizar com o poder militar dos EUA, ao menos em nível regional. Os EUA têm gradativamente redirecionado meios militares de outras partes do mundo para suas bases no Extremo Oriente, buscando manter inalterada a situação de poder relativo na região.

É perspectiva realista que a China eleve ainda mais sua influência geopolítica e lidere a chamada civilização confuciana. Por possuir imensa base industrial, recursos populacionais e crescente desenvolvimento tecnológico e econômico, aliado aos fatores geográficos, a China é hoje potencial candidata a se tornar potência global em condições de rivalizar com os EUA, talvez reunindo condições únicas para aliar os requisitos geopolíticos necessários para conjugar os poderes marítimo e terrestre em um mesmo Estado.

CONCLUSÃO

Faz-se relevante contextualizar as características do SI vigentes durante a Guerra Fria, correlacionando eventos intraestatais ocorridos no período. Não há como abordar golpes de Estado, contragolpes e movimentos de luta armada dissociando-os da conjuntura histórica global.

A Guerra Fria foi, basicamente, conflito geopolítico clássico, amplificado pelo extremo antagonismo ideológico e escala global inédita.

Em cenário realista, o mais pertinente é vislumbrarmos uma Nova Ordem caracterizada pela unimultipolaridade, compreendendo a prevalência do poder militar norte-americano e ressaltando os diversos centros de poder regionais, de crescente relevância.

A Geopolítica do futuro terá a China e o mundo árabe como atores relevantes, sendo ainda imprevisíveis as consequências, adaptações e reações do Ocidente ao fenômeno em curso.

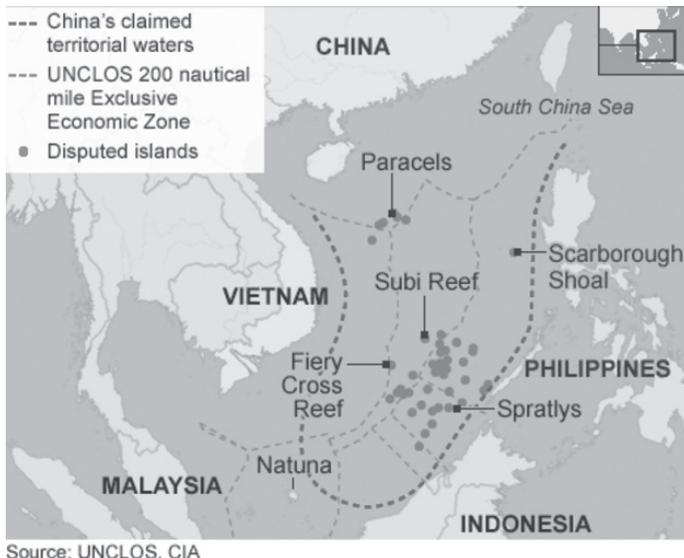


Figura 8 – Mar do Sul da China

O determinismo geográfico de isolamento da América do Sul, que se constituiu em área periférica, nos traz a vantagem da avaliação a distância e com antecedência dos acontecimentos relevantes no SI, propiciando maior tempo de análise, reflexão e identificação de oportunidades favoráveis. Cabe fazermos uso sábio de

tais fatores, sob ótica nacional, não mais “importando” conflitos que não necessariamente nos digam respeito.

É desejável que o Brasil esteja preparado para os novos dilemas e desafios deste século, com desenvolvimento de pensamento geopolítico autóctone e aderente à nova realidade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Nova Ordem Política;

BIBLIOGRAFIA

- BAYLIS, John *et al.* *Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic Studies*. 4. reimp. New York ; Boston: Oxford University Press, 2005. 357p.
- HUNTINGTON, Samuel P. *O Choque de Civilizações e a Recomposição da Ordem Mundial*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1997, 455p.
- PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Manual do Candidato: Política Internacional*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009. 356p.
- TOSTA, Octavio. *Teorias Geopolíticas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984. 103p.
- VESENTINI, J. William. *Novas Geopolíticas*, 3ª ed. São Paulo:Contexto, 2004. 125p.

2ºBTLOPRIB – “Guardião do Portal da Amazônia”

O CFN é uma tropa profissional e voluntária, que confere ao Poder Naval a capacidade de projeção de poder sobre terra e amplia sua capacidade de controlar áreas marítimas e de negar o uso do mar. Essa Força Naval estratégica, de caráter anfíbio e expedicionário, amplia suas possibilidades para atuar em qualquer região que configure um cenário estratégico de interesse. O CFN é essencial para a defesa das instalações navais e portuárias, bem como dos arquipélagos e ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras, e para assegurar o controle das margens das vias fluviais durante as operações ribeirinhas.

(Minuta do LBDN 2016)

CELIO LITWAK NASCIMENTO*
Capitão de Fragata (FN)

SUMÁRIO

Introdução
Breve histórico
Desenvolvimento
Outras responsabilidades
Conclusão

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por finalidade citar as atribuições do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas (2ºBtlOpRib) – “Guardião do Portal da Amazônia”, unidade do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) presente na Amazônia Oriental desde a década de 1930, apresentando um breve histórico desde a sua criação até a alteração da denominação, as prin-

cipais atividades dentro do contexto da Guerra Naval, emprego limitado da força e atividades benignas, além de outras responsabilidades que contribuem para o fortalecimento da imagem da Marinha do Brasil (MB) na região, diante da sociedade e das instituições públicas.

Tendo sido uma das primeiras unidades articuladas no território nacional fora da sede do Rio de Janeiro, o 2ºBtlOpRib representou o incremento da presença

* Comandante do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas (2ºBtlOpRib). Foi Imediato do 1ºBtlOpRib e comandou o Componente de Combate Terrestre (CCT) do 12º Contingente do GptOpFuzNav-Haiti, em 2010.

da MB no estado do Pará e inclusão de uma unidade de Fuzileiros Navais na subordinação de um Comando de Distrito Naval, em uma época da história brasileira conturbada pelo momento político provocado pela Revolução de 1930. Com esse desafio inicial, aliado às evoluções doutrinárias experimentadas pelo CFN ao longo de mais de oito décadas, o “Guardião do Portal da Amazônia” tem contribuído para a Defesa Nacional na região da Amazônia Oriental.

BREVE HISTÓRICO

A experiência vivida na Primeira Guerra Mundial fez a MB estudar e planejar a defesa da costa brasileira e de suas linhas de comunicações marítimas mais adequadas à evolução da guerra moderna no mar. Este estudo concluiu pela necessidade de instalações de bases navais ao longo do litoral brasileiro, inclusive em Belém, uma cidade de posição estratégica e geográfica que favorecia apoio a uma Força Naval incumbida da defesa do litoral norte do Brasil e da Bacia Amazônica.

O CFN como Força Naval foi estruturado em 1932 para, no campo da defesa nacional, aprimorar-se na realização de operações de desembarque e prover segurança às instalações das bases navais (inicialmente Ladário e Belém). Em 29 de fevereiro de 1932, o Decreto nº 21.106 organizou o Corpo de Fuzileiros Navais, anteriormente Regimento Naval, com um quadro próprio de oficiais e com a missão de cooperar com as forças navais na defesa nacional. Dentro do viés estratégico de defesa do litoral norte do Brasil e da Bacia Amazônica, no mesmo ano, mais precisamente em 13 de outubro de 1932 (Decreto nº 21.957), foi criada a 2ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais (2ªCiaRegFuzNav), com sede em Belém (PA), futuramente tornan-

do-se o Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém, em meio a uma mudança no emprego dos Fuzileiros Navais para uma combinação de tropas de variadas características, e dando início ao desdobramento do CFN em unidades fora de sua sede no Rio de Janeiro. Na mesma data era criada também a 1ªCiaRegFuzNav, com sede em Ladário (MS), que originou futuramente o Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário (GptFNLa).

Uma década depois foram criadas a 3ªCiaRegFuzNav, em Natal (RN), a 20 de março de 1942 (Decreto-Lei nº 4.193), que deu origem ao Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal (GptFNNa); a 4ªCiaRegFuzNav, com sede em Salvador (BA), a 30 de abril de 1943 (Decreto-Lei nº 5.446), que originou o Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador (GptFNSa); e a 5ªCiaRegFuzNav, em Recife (PE), a 7 de janeiro de 1944 (Decreto-Lei nº 6.187), extinta em 1976. A 6ªCiaRegFuzNav, com sede em Florianópolis (SC), foi criada, porém não ativada, em 5 de julho de 1948 (Decreto nº 25.063), e em 2 de fevereiro 1955 (Decreto nº 36.831) foi criada a 7ªCiaRegFuzNav, com sede em Uruguaiana (RS). A 6ªCiaRegFuzNav e a 7ªCiaRegFuzNav foram englobadas pelo Grupamento Regional de Uruguaiana em 1957, este extinto em 1976.

Com influências doutrinárias predominantes de Forças Terrestres, os Fuzileiros Navais em 1945 eram capacitados apenas para emprego em ações de segurança interna. Após a Segunda Guerra Mundial, em 1950, foi aprovado o novo Regulamento para o CFN, o qual alterou as prescrições típicas de tropas terrestres, contribuindo para que o CFN se tornasse tropa anfíbia.

Em 4 de abril de 1963, a então 2ªCiaRegFuzNav sofreu alteração de denominação, tornando-se o Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém (GptFNBe),

conforme o Aviso nº 626 do Ministro da Marinha, tendo em vista a reorganização do CFN ter criado as forças de segurança compostas por unidades regionais e destacamentos, de acordo com o Decreto nº 51.811-A, de 7 de março de 1963. Em 13 de setembro de 2016, finalmente passou por nova reformulação, tendo sido o Grupamento redesignado como 2ºBtlOpRib, conforme a Portaria nº 283/MB, do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira. Agora, com essa nova denominação, considera-se o Batalhão uma unidade capaz de nuclear grupamento operativo de fuzileiros navais para atuar na Amazônia Oriental, podendo ser reforçado por outras tropas de Fuzileiros Navais egressas da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE).

Em 2000, por ocasião do simpósio “O CFN do Terceiro Milênio”, foi discutida a necessidade de organizar as unidades distritais de Fuzileiros Navais em algumas categorias: o atual 2ºBtlOpRib estaria na categoria de Grupamentos Ribeirinhos, juntamente com o agora 1ºBtlOpRib e o GptFNLa. Esta concepção visava garantir a existência do efetivo de um BtlInfFuzNav adaptado e ambientado em operações de selva, para rápida intervenção, e o 2ºBtlOpRib seria o local onde ocorreriam instruções e adestramentos em ambiente de selva para as unidades da FFE que viessem a se deslocar para esta área¹.

Norteados pela diretriz com vistas à consecução dos objetivos da antiga Política de Defesa Nacional (PDN-1996) de proteger a Amazônia brasileira, com o apoio de toda

a sociedade e com a valorização da presença militar, reforçada pela diretriz de aumentar a presença militar nas áreas estratégicas do Atlântico Sul e da Amazônia brasileira (PDN-2005), o então Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus (GptFNMa) transformou-se, em 2002 no atual 1ºBtlOpRib, e, em 2016, o GptFNBe transformou-se no 2ºBtlOpRib.

Em 6 de outubro de 2005 é lançada, no bairro da Marambaia, a pedra fundamental das novas instalações do então GptFNBe, com a presença do Almirante de Esquadra (FN) Marcelo Gaya Cardoso Tosta, ex-comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, marcando o importante passo para o estabelecimento em definitivo, em 2007, do Comando do Grupamento Fuzileiros Navais de Belém onde se localizava o outrora conhecido Campo de Adestramento da Marambaia (CAM). Desde então, outras importantes obras estruturais e outros eventos marcantes se sucederam, tais como: reforma do rancho, em 2006 e 2018; reforma do prédio da Companhia de Comando e Serviços (CiaCmndoSv), em 2007; reforma do prédio da Administração



Inauguração, em 2007, da sede na Marambaia do então GptFNBe

¹ “O CFN do Terceiro Milênio”. *O Anfíbio*, 2000.

(prédio do Comando), em 2008; construção do prédio da 1ªCiaFuzNav, em 2010; construção do tanque tático, em 2015; e alteração da denominação para 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas, em cerimônia ocorrida em 7 de outubro de 2016, com a presença do Comandante da Marinha.

Com as transformações dos então Grupamentos de Fuzileiros Navais em Batalhões de Operações Ribeirinhas, as missões em essência não mudariam, mas as novas unidades ampliariam a capacidade de realizar OpRib com mais peças de manobra e maior apoio ao combate, reduzindo a dependência de reforços oriundos da FFE. Além destes aspectos, a reestruturação em BtlOpRib representa a ampliação da presença da MB na Amazônia, contribuindo para a Política de Defesa Nacional².

Assim, as atividades deixam de estar exclusivamente voltadas para segurança interna, segurança de pontos sensíveis e defesa de instalações em situações de crise e as unidades passam a ter a possibilidade de compor o núcleo de Força Ribeirinha (força organizada basicamente por unidades da Marinha e do Exército Brasileiro (EB), para a realização de Operação(ões) Ribeirinha(s)), com tropa adaptada e ambientada em operações na selva, inclusive com a capacidade de atuar como área de estágio e adestramento para as unidades da FFE que se desloquem para aquela área³. Deste modo, o 2ºBtlOpRib passa a dispor de: pista de rastreamento/

contra-rastreamento, pista de armadilhas e abrigos, pista de desvio lateral, pista de treinamento funcional, torre de rapel, linha de tiro e tanque tático. Estas instalações e áreas de adestramentos permitem um contínuo adestramento das subunidades nas atividades ligadas às operações ribeirinhas e ações terrestres no ambiente de selva. Tais capacidades, hoje instaladas, e o *know-how* compartilhado nos cursos de Operações Ribeirinhas conduzidos a bordo desde o ano de 1999, reconhecidos regionalmente,



Realização de adestramento prático voltado para as Operações Policiais em áreas urbanas e de selva



Militares recebem treinamento de sobrevivência na selva

2 ELKFURY, José Henrique Salvi. “Batalhão de Operações Ribeirinhas”. Revista *O Anfíbio*, 2001.

3 “O CFN do Terceiro Milênio”. Revista *O Anfíbio*, 2000.

tornam o 2ºBtlOpRib uma Organização Militar (OM) também capaz de conduzir instruções específicas em cursos dos órgãos de Segurança Pública, tais como o Curso de Ações Táticas Especiais (Cate) e o Curso de Formação de Oficiais (CFO) da Polícia Militar do Pará (PMPA) e do Corpo de Bombeiros Militar do Pará (CBMPA).

DESENVOLVIMENTO

O 2ºBtlOpRib tem como missão realizar operações militares e ações de guerra naval e atividades de emprego limitado da força, tendo também tarefas impostas e assumidas de atividades benignas. Dentre diversas atividades segundo as quais o 2ºBtlOpRib pode ser empregado, algumas atualmente têm avultado de importância: atividades de patrulhamentos/Patrolha Naval (Patnav), ações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) e operações de segurança interna, além de outras voltadas para a responsabilidade social (Programa Forças no Esporte – Profesp e Terapia Assistida por Animais – TAA), que têm permitido fortalecer a imagem da MB perante a sociedade. Tais capacidades conferem flexibilidade e versatilidade ao Poder Naval. De forma resumida, serão citadas as formas como o 2ºBtlOpRib tem atuado nesses contextos, quer seja isoladamente, quer em conjunto com outras OM subordinadas ao Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA).

Emprego em Operações e Ações de Guerra Naval

O 2ºBtlOpRib deve estar pronto para: realizar Operações Anfíbias (OpAnf),

como parte de um Conjugado Anfíbio, incluídas as do tipo Projeção Anfíbia (ProjAnf); participar de Operações de Ataque, por meio de ações de comandos em terra com pequenos efetivos; participar de Operação de Defesa de Porto ou de Área Marítima Restrita; participar de Operações Ribeirinhas visando manter abertas as linhas de comunicação fluviais; realizar Operações Terrestres de caráter naval; participar de Operações de Esclarecimento por meio de ações de reconhecimento especializado em terra com pequenos efetivos; participar de Operações de Bloqueio, por meio da ocupação e manutenção de posições em terra; participar de Operações de Interdição Marítima por meio de tropa adestrada para garantir a segurança de Grupo de Visita e Inspeção (GVI)/Guarnição de Presa (GP); e realizar ações de Defesa Nuclear, Biológica, Química, Radiológica (DefNBQR). Esta prontidão operativa exige muita dedicação e adestramento intensivo para conferir credibilidade ao Poder Naval.

Com o intuito de estar apto a atuar dentro das capacidades anteriormente citadas, o 2ºBtlOpRib mantém-se adestrado



Oficiais do 2ºBtlOpRib realizando adestramento de orientação e navegação terrestre

tanto nas técnicas exigidas nas Operações Ribeirinhas quanto em outras atividades tipicamente de Fuzileiros Navais. Com a *expertise* reconhecida, fruto de demonstrações de competência e profissionalismo, ministra instruções e adestramentos para instituições de Segurança Pública.

Além da capacidade de realizar Operações Ribeirinhas, outras atribuições merecem destaque e, atualmente, são uma realidade em termos de emprego real e constante, dizendo respeito à segurança que confere aos GVI, bem como aos inspetores navais.

Atividades de Emprego Limitado da Força

O 2ºBtlOpRib deve estar pronto para: realizar operações de Garantia da Lei e da Ordem; participar do apoio às ações de Patrulha Naval, na segurança das equipes de fiscalização empenhadas no combate às atividades ilícitas nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB); participar de Ações de Retomada e Resgate em terra; realizar a segurança de instalações navais, ou de outras instalações de interesse da MB. Da mesma forma que no enfoque anterior, há a necessidade de se estar sempre pronto para a realidade do cotidiano, reconhecendo cada vez mais a inevitável participação nessas atividades.

O 2ºBtlOpRib tem em sua missão, entre outras tarefas previstas, a de realizar operações de segurança interna, que podem ser consideradas dentro do espectro de atuação em Segurança das Instalações Navais, como atividades de emprego limitado da força, conforme a Doutrina Militar Naval. E, para o desempenho desta tarefa, permanentemente articula destacamentos de Fuzileiros Navais, quer seja em Organizações Militares, reforçando as divisões de serviço (4º DN, Hospital

Naval de Belém e Base Naval de Val de Cães), quer seja atuando em tombos da MB localizados em outras unidades da federação (Maranhão e Amapá), por meio de patrulhas (a pé, motorizada e marítima) e ativação de Postos de Serviço, além de eventualmente atuar por meio de Grupo de Socorro e Segurança em apoio mútuo a qualquer OM da MB, na área de Belém, diante de invasões cujas ações das OM sinistradas sejam hipossuficientes para rechaçar as ameaças concretizadas.

Desde 1º de julho de 2014 foi ativado o Núcleo de Segurança das Instalações e Áreas da Marinha na Ponta da Espera (NSiampe), em São Luís (MA), presente, de forma perene, com um destacamento de Fuzileiros Navais, no valor Pelotão de Fuzileiros Navais (PelFuzNav). Nesse mesmo passo, um destacamento de Fuzileiros Navais no valor Grupo de Combate (GC), em Santana (AP), contribui com a segurança orgânica da Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), particularmente no tombo da Fazenda, de forma esporádica, desde 2016.

Tais atribuições são fundamentais para a garantia da integridade do patrimônio da União sob os auspícios da MB (principalmente se tratando do tombo da Ponta da Espera, onde deve ser instalado o Complexo Naval que irá abrigar o Comando em Chefe da 2ª Esquadra e o Comando da 2ª FFE) e crescem de importância, na medida em que aumentam a possibilidade de concretização de ameaças trazidas pela instabilidade da ordem pública. Desta forma, o emprego e a necessidade de prontidão operativa são permanentemente avaliados e constatados, demonstrando alguns dos predicados e valores organizacionais característicos dos Fuzileiros Navais: competência e profissionalismo.

Além das atividades acima desenvolvidas, dentro do segmento da Contrainteligência/Segurança Orgânica, mais

especificamente aquelas voltadas para áreas e instalações, o 2ºBtlOpRib também atua na segurança de concursos públicos para ingresso na MB coordenados pelo 4º DN, bem como na segurança de autoridades, possuindo militares capacitados e em prontidão para atender às tarefas desta natureza atribuídas pelo Distrito.

Os eixos estruturantes constituem caminhos que orientam e norteiam as atividades das Forças Armadas, ou ainda, aspectos que devam ser considerados como basilares para o cumprimento de sua missão. Alinhado à Estratégia Nacional de Defesa (END), o CFN também vem trabalhando em torno de três eixos estruturantes, a saber: Operação Anfíbia, Grupamento Operativo e Guerra de Manobra. Colimada com o principal eixo estruturante (Operação Anfíbia), a proteção de instalações navais de interesse representa a segunda vocação dos Fuzileiros Navais.

O 2ºBtlOpRib atua conjuntamente com o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte (ComGptPatNavN), que, por meio de seus meios navais subordinados, realiza ações contra delitos transfronteiriços e ambientais, atribuições subsidiárias das Forças Armadas, conforme consta no artigo 16-A da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999 (com a redação promovida pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010), por meio de patrulhamentos, isoladamente, ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo. Além do patrulhamento, tais meios realizam as Patnav, com vistas a implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em AJB, na plataforma continental brasileira e no alto-mar. Em ambas as ações (patrulhamentos

e Patnav), frações táticas constituídas de Fuzileiros Navais são colocadas sobre o controle tático daqueles meios navais com as tarefas de prover segurança e, eventualmente, reforçar os GVI.

Entre as diversas atividades ilícitas fiscalizadas pelas Patnav, o tráfico ilícito de estupefacientes, ou entorpecentes, e substâncias psicotrópicas tem demandado especial atenção dos meios navais engajados nessa tarefa. E, além do reforço das ações com as frações de Fuzileiros Navais, o incremento do poder de combate do ComGptPatNavN é conseguido com a disponibilização de equipes de cães de guerra adestrados na detecção de narcóticos, oriundas do Canil Militar do 2ºBtlOpRib ativo desde setembro de 2015.

Com importantes contribuições para as atividades adstritas à MB, em um passado recente o batalhão teve participação efetiva em Atividades de Emprego Limitado da Força, notadamente de GLO, com duas CiaFuzNav empregadas em dois contingentes diferentes (24 de outubro de 2014 a 7 de janeiro de 2015 e 21 de abril a 3 de julho de 2015), na Operação São Francisco, desencadeada no Complexo da Maré, Rio de Janeiro (RJ). Também teve participação em GLO na Garantia da Votação



As Forças Armadas estão fazendo a segurança dos eleitores no Complexo da Maré na Zona Norte
Fonte: Agência O Dia

e da Apuração (GVA) no pleito eleitoral de 2016, enviando um destacamento de Fuzileiros Navais para São Luís, atuando conjuntamente com tropas do EB durante o primeiro turno das eleições daquele ano, além de ter realizado uma escolta de caminhão com carga perecível durante um movimento grevista de caminhoneiros, ocorrido em maio de 2018.

Emprego nas atividades benignas

O 2ºBtlOpRib deve estar pronto para: realizar ou participar de Ações Cívico-Sociais; realizar ou participar de cooperação com a Defesa Civil; participar de ações contra ameaças assimétricas aos meios navais; participar de atividades de Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), provendo a segurança dos inspetores navais; e participar de programas sociais da Defesa. Essas atuações também trazem um sentimento de orgulho em poder demonstrar a responsabilidade social dos Fuzileiros Navais, além de contribuir para o desenvolvimento das atividades de polícia administrativa da MB.

O 2ºBtlOpRib, designado como um dos Órgãos de Formação da Reserva da Marinha (OFRM) na área de jurisdição do 4º DN, tem a atribuição de formação de oficiais e praças para a Reserva da Marinha, conduzindo a primeira fase do Estágio de Adaptação e Serviço (EAS) e o Estágio de Instrução e Adaptação (EIA) para os cidadãos brasileiros prestando o Serviço Militar Obrigatório (SMO). Durante a realização do EIA, em que os cidadãos prestam o Serviço Militar Inicial (SMI) e são incorporados como marinheiros-recrutas (MN-RC), parcela desses MN-RC realiza cursos de capaci-

tação e profissionalizantes visando ao seu reingresso no mercado de trabalho após o cumprimento do SMO. Esta importante atividade, coordenada pelo 4º Distrito Naval e apoiada pelo Projeto Soldado Cidadão (PSC), contribui para a formação cívico-cidadã desses brasileiros. Além dos EAS e EIA, há outros estágios cujas primeiras fases também são conduzidas no 2ºBtlOpRib, visando à condução de instrução militar-naval para cidadãos brasileiros convocados para prestarem o Serviço Militar Voluntário (SMV), tais como: Estágio de Serviço Técnico (EST), Estágio Técnico para Praça (ETP) e o Estágio de Aprendizagem Técnica (EAT).



Marinheiros recrutas da Turma I de 2018 em solene juramento ao Pavilhão Nacional

O 2ºBtlOpRib coordena, desde 2016, um núcleo de cem estudantes de cinco escolas municipais dentro do Programa Forças no Esporte, contando com a parceria imprescindível da Secretaria Municipal de Educação de Belém. Esta importante atividade contribui para a reinserção social de crianças que se encontram em situação de vulnerabilidade social.

O Profesp é uma vertente do Programa Segundo Tempo, do Governo Federal, desenvolvido pelo Ministério da Defesa

com o apoio da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e em parceria com os Ministérios do Esporte e do Desenvolvimento Social e Agrário. O programa democratiza o acesso à prática e à cultura do esporte e promove o desenvolvimento integral de crianças e adolescentes, oferecendo atividades esportivas educacionais, lazer e atividades complementares. Além disso, também oferece uma alimentação saudável e de qualidade; reforço escolar; ações cívico-sociais; palestras e campanhas



Alunos do Profesp pertencentes ao 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas e o técnico de tiro com arco



Comandante do 2ºBtlOpRib e a equipe campeã do Torneio de Orientação

educativas; orientações de civismo e cidadania e desenvolvimento de habilidades profissionais.

Além do Profesp e do PSC, o 2ºBtlOpRib atua, desde 2017, em proveito do Projeto EntreLaço, de pesquisa e extensão, da Universidade Federal Rural da Amazônia (Ufra) e, desde 2018, do Projeto Meu amião VCB, da Voluntárias Cisne Branco (VCB)-Belém, por meio de cães do canil militar, nas atividades de Intervenção Assistida por Animais (IAA).

A Ufra, por meio do Núcleo Amazônico de Acessibilidade, Inclusão e Tecnologia (Acessar), mantém em andamento, desde 2014, o Projeto EntreLaço. Nele, cães abandonados e recolhidos pelo canil da instituição são treinados para o papel de co-terapeutas ou motivadores de pessoas com algum tipo de deficiência intelectual – autismo, transtornos, paralisias etc. A TAA é uma intervenção dirigida, com objetivos específicos para cada patologia e faixa etária, em que o animal de estimação é especialmente treinado como parte integrante do processo de tratamento. É um método alternativo de ajuda terapêutica, em que os pacientes se identificam com o bicho e este passa a ajudar na recuperação, tornando-se a força motivadora que melhora o tratamento.

Em 30 de novembro de 2017, a Ufra, por meio do

Projeto EntreLinhaço, assinou um convênio de cooperação técnica com o 2ºBtlOpRib. A parceria visa desenvolver IAA no âmbito de ensino, pesquisa e extensão.



Equipes do 2ºBtlOpRib e do Projeto EntreLinhaço da Ufra



Assinatura de convênio entre Ufra e MB visando desenvolver Intervenção Assistida por Animais (IAA)

Tanto o PSC quanto o Profesp e a IAA demonstram o grau de comprometimento do 2ºBtlOpRib com alguns programas sociais da Defesa e outras atividades sociais conduzidas na área de responsabilidade do 4ºDN.

Além das atividades militares citadas, o 2ºBtlOpRib também atua conjuntamente com outros órgãos federais (EB e

Força Aérea Brasileira – FAB), estaduais (PMPA e CBMPA) e municipais (Guarda Municipal de Belém – GMB) no Círio de Nossa Senhora de Nazaré, importante

e conhecida manifestação religiosa reconhecida como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco desde 4 de dezembro de 2013. O Círio é realizado em homenagem a Nossa Senhora de Nazaré e é considerado uma das maiores concentrações do mundo reunindo, anualmente, milhões de pessoas de várias partes do Brasil que percorrem as ruas de Belém. O percurso reproduz para os fiéis a história da descoberta da imagem da santa por um caboclo, às margens do Igarapé Murutucu, no local em que hoje está a Basílica de Nazaré. O Círio é a maior festa de origem religiosa do Estado do Pará e materializa uma das mais impressionantes demonstrações de fé do povo católico em todo o mundo. Além disso, é considerado Patrimônio Cultural Imaterial Brasileiro.

Durante as festividades do Círio de Nazaré, conhecidas por “quadra nazarena”, que se prolongam por 15 dias, a Imagem Peregrina original desce de seu nicho e é colocada no altar-mor da Basílica. A cerimônia, chamada de “descida do Glória”, reúne centenas de fiéis na Basílica, que aguardam o momento para ficarem mais perto do ícone da sua devoção. A imagem original de Nossa Senhora de Nazaré desce do altar-mor da Basílica em raros momentos e só deixa o

seu interior em situações excepcionais, como na procissão do Círio.

Há pelo menos duas décadas, no segundo domingo do mês de outubro de cada ano, um Destacamento de Fuzileiros Navais, com centenas de fuzileiros navais, é organizado para prover a segurança aproximada do principal símbolo dessa festa brasileira, a Berlinda da Imagem Peregrina de Nossa Senhora de Nazaré, durante o percurso do Círio de Nazaré (procissão com 3,6 km de percurso, saindo da Catedral, na Cidade Velha, até a Praça Santuário de Nazaré). Esta participação, além de contribuir para o sucesso da romaria, fortalece as convicções religiosas dos militares.

Ainda dentro do contexto da contribuição com atividades benignas, o 2ºBtlOpRib participou, em 2016, com diversos destacamentos de militares ao longo do ano, da cooperação com a Defesa Civil em Belém para o enfrentamento da epidemia de dengue, do vírus *Chikungunya* e do *Zika* vírus.

OUTRAS RESPONSABILIDADES

O 2ºBtlOpRib é a OM líder da atividade de Segurança de Áreas e Instalações e, desta forma, é responsável por: compor equipes de assessoria para Segurança de Áreas e Instalações; apoiar as demais OM da área distrital no adestramento do seu pessoal sobre os procedimentos individuais e utilização de material ligado à Segurança das Áreas e Instalações; e prover assessoramento ao 4ºDN, Comando Coordenador de Subárea (CCSA) e demais OM isoladas com relação à segurança orgânica, compondo as Comissões de Assessoria e Verificação de Segurança

Orgânica (Cavso), especificamente para a segurança das áreas e instalações. Desta forma, o 2ºBtlOpRib é fundamental na manutenção da segurança orgânica na área do 4ºDN.

O 2ºBtlOpRib também é a OM líder da área do 4ºDN nas atividades atinentes a DefNBQR, sendo responsável por contribuir para as ações de DefNBQR na área sob a jurisdição do 4º DN e para as ações de Inteligência dentro da estrutura do Sistema DefNBQR-MB, e organizar em núcleos a Equipe Resposta NBQR (EqRspNBQR). Nesse contexto, realiza ações visando estabelecer e manter a coordenação com órgãos locais (Coordenadoria Estadual de Proteção e Defesa Civil) e extra-MB (1º Grupamento de Busca e Salvamento – 1ºGBS, unidade especializada do Corpo de Bombeiros Militar do Pará que atua em diversas áreas, tais como Busca e Resgate em Área de Selva, Busca e Resgate em Estrutura Colapsada, Salvamento em Altura, Salvamento Terrestre, Salvamento Veicular, Produtos Perigosos, entre outras), sendo que possui capacidade de apoio em emergências NBQR, além de manter coordenação cerrada com os elementos capacitados em DefNBQR das OM subordinadas ao 4º Distrito



Adestramento prático sobre Sistema de Defesa Nuclear

Naval e estar em condições de fornecer informações relativas às capacidades de DefNBQR do Comando Distrital aos demais órgãos do Sistema DefNBQR-MB.

Dentro deste viés, o 2ºBtlOpRib é uma OM fundamental para contribuir para a manutenção da prontidão operativa da EqRspNBQR-Comando do 4ºDN e, para tal, organiza e realiza adestramentos visando ao nivelamento de conhecimento para todos os militares integrantes do Sistema DefNBQR-MB da área do Distrito.

São diversas atribuições e responsabilidades que o 2ºBtlOpRib possui, além do fato de ser a vanguarda do CFN na Amazônia Oriental, trazendo um sentimento de orgulho para toda a tripulação desta importante unidade operacional de combate da MB. O profissionalismo visto nas atividades operacionais, reforçado pelas harmoniosas músicas tocadas pela Banda de Música lotada no 2ºBtlOpRib, cujas apresentações sempre marcantes inebriam as almas das pessoas que as assistem, demonstra o imensurável valor que os Fuzileiros Navais possuem e o quanto contribuem para a dissuasão.

Como já dizia Napoleão Bonaparte, “ponha uma banda de música na praça

e o povo a seguirá para a festa ou para a guerra”. Esta importante ferramenta de que dispõem os comandantes permite, por intermédio da cultura, cativar a simpatia das pessoas, potencializando a capacidade de influenciar.

CONCLUSÃO

Após o breve histórico do 2ºBtlOpRib e a descrição de suas atribuições e responsabilidades, pode-se observar que, no ambiente operacional da Amazônia Oriental, a palavra de ordem “interoperabilidade” é praticada regularmente, o que tem potencializado os resultados auferidos pela MB. Neste contexto, o 2ºBtlOpRib, norteado pelos valores organizacionais do CFN – honra, competência, determinação e profissionalismo – e possuindo um dos ativos mais valiosos que uma instituição poderia possuir – o pessoal comprometido, nosso maior patrimônio –, tem demonstrado a sua importância atuando com suas frações taticamente organizadas, quer nas operações militares e ações de Guerra Naval e atividades de emprego limitado da força, quer nas demais responsabilidades atribuídas.

Tendo sido resultado de uma significativa reestruturação do CFN, a articulação da unidade do CFN na cidade de Belém trouxe flexibilidade e versatilidade ao Poder Naval, características que podem ser vistas nas atuações e no emprego do 2ºBtlOpRib, tanto nas atividades de patrulhamentos/Patnav, Ações de GLO e Ope-



Banda de música dos Fuzileiros Navais do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas

rações de Segurança Interna como em outras voltadas para a responsabilidade social (Profesp e Terapia Assistida por Animais). A capacidade operacional do 2ºBtlOpRib também é reconhecida por

outras instituições centenárias, tais como a PMPA e CBMPA, que recorrerem às instruções do 2ºBtlOpRib em proveito de seus cursos de Formação de Oficiais e outros cursos operacionais.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Corpo de Fuzileiros Navais; Operação Ribeirinha;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Congresso Nacional. Decreto nº 21.106, de 29 de fevereiro de 1932. Cria o Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21106-29-fevereiro-1932-536530-publicacaooriginal-81184-pe.html>>. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Decreto nº 21.957, de 13 de outubro de 1932. Cria no Corpo de Fuzileiros Navais, duas companhias regionais. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21957-13-outubro-1932-776752-publicacaooriginal-140746-pe.html>>. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Decreto-Lei nº 4.193, de 20 de março de 1942. Cria mais uma Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4193-20-marco-1942-414223-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Decreto-Lei nº 5.446, de 30 de abril de 1943. Cria a 4ª Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-5446-30-abril-1943-415493-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Decreto-Lei nº 6.187, de 7 de janeiro de 1944. Cria a 5ª Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoSigen.action?norma=531285&id=14226526&idBinario=15711376&mime=application/rtf>>. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Decreto nº 25.063, de 5 de julho de 1948. Cria a 6ª Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais, no 5º Distrito Naval, com sede em Florianópolis, Estado de Santa Catarina. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2444552/pg-3-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-08-06-1948?ref=previous_button>. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Decreto nº 36.831, de 2 de fevereiro de 1955. Cria a 7ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais, no 5º Distrito Naval, com sede em Uruguaiana, Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-36831-2-fevereiro-1955-330233-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 23 set. 2018.

- _____. Decreto nº 51.811-A, de 7 de março de 1963. Reorganiza o Corpo de Fuzileiros Navais e dá outras providências. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-51811-a-7-marco-1963-391680-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em: 23 set. 2018.
- _____. Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Seção 1. p. 1. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm >. Acesso em: 26 ago. 2018.
- _____. Ministério da Defesa. Minuta do LBDN 2016. 186 p. Disponível em: < <https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/livro-branco-de-defesa-nacional-consulta-publica-12122017.pdf> >. Acesso em: 23 set. 2018.
- BNVC. Sítio da Base Naval de Val-de-Cães. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/bnvc/node/4> >. Acesso em: 29 jul. 2018.
- DEFESA. Sítio do Ministério da Defesa. Disponível em: < <http://www.defesa.gov.br/programas-sociais/programa-forcas-no-esporte> >. Acesso em: 21 abr. 2018.
- DOL. Sítio do *Diário Online – Portal de Notícias do Pará e do Mundo*. Disponível em: < <http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-412463-animais-que-auxiliam-em-atividades-terapeuticas.html> >. Acesso em: 14 abr. 2018.
- ELKFURY, CMG (FN) José H. S. “Batalhão de Operações Ribeirinhas”. *O Anfibio*. Rio de Janeiro, 2001. ed., p. 61–66, 2001.
- IPHAN. Sítio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pa/pagina/detalhes/515> >. Acesso em: 10 jun. 2018.
- REVISTA DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS – *O Anfibio*. Rio de Janeiro: CGCFN, Edição 2000. 105 p.
- REVISTA DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS – *O Anfibio* – Considerações Doutrinárias – Rio de Janeiro: CGCFN, Edição Extra 2010. 113 p. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/cgcfn/sites/www.marinha.mil.br/cgcfn/files/2010extra.pdf> >. Acesso em: 29 jul. 2018.
- UFRA. Sítio da Universidade Federal Rural da Amazônia. Disponível em: < https://novo.ufra.edu.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1365:ufra-assina-convenio-de-cooperacao-tecnica-com-o-quarto-districto-naval-da-marinha-do-brasil&catid=17&Itemid=121 >. Acesso em: 14 abr. 2018.
- OBIDENSE. Sítio do Portal Obidense. Disponível em: < <http://obidense.com.br/noticia/76/devotos-de-maria-participam-de-procissoes-do-cirio-no-pa> >. Acesso em: 06 maio. 2018.

NAVIO HIDROGRÁFICO *SIRIUS* – 4.500 dias de mar

WALID MAIA PINTO SILVA E SEBA*
Capitão de Fragata

LUCAS DA COSTA MEDEIROS**
Capitão-Tenente

SUMÁRIO

Introdução
Histórico
Saldanha e *Sirius*, dois navios que
marcaram gerações
Conclusão

INTRODUÇÃO

No âmbito da Marinha do Brasil (MB), seus militares possuem o hábito de realizar a contagem da quantidade de dias de mar realizados em sua carreira. Para alguns, é um sinal de realização profissional, pois o tempo no mar torna a pessoa mais marinheira e mais safa aos desafios que ele proporciona; para outros, torna-se

uma condição de orgulho, principalmente quando se atinge a marca de dois mil dias, quando se recebe a Medalha Mérito Marinheiro Quatro Âncoras Passador de Ouro.

Porém a contagem de dias de mar não acontece apenas para os militares desta Força tão tradicional, mas também para os seus navios, que, com o passar do tempo, contribuem de maneira indispensável para o preparo das pessoas que servem ao País

* Hidrógrafo. Mestre em Meteorologia pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. É comandante do Navio Hidrográfico *Sirius*.

** Hidrógrafo. É ajudante da Divisão de Hidrografia do Navio Hidrográfico *Sirius*.

no mar, tornando suas tripulações mais unidas e o seu espírito mais marinheiro.

Analisando esta gama de navios que auxiliaram na formação de diversos marinheiros ao longo de vários anos, destacam-se o Navio Oceanográfico (NOc) *Almirante Saldanha* e o Navio Hidrográfico (NHi) *Sirius*. O primeiro, que teve a sua baixa em 1990, completou 4.738,5 dias de mar¹ durante os seus 56 anos de serviço, a maior marca da Marinha até hoje; o segundo atingiu a marca de 4.500 dias no dia 1^o de julho deste ano, tornando-se, assim, o segundo navio na história da Marinha do Brasil a alcançar esta efeméride.

Apesar de terem missões totalmente distintas, o *Saldanha* como navio-escola e como navio oceanográfico e o *Sirius* como navio hidrográfico, pode-se dizer que os dois se assemelham principalmente em dois fatores: a longevidade, pois ambos passaram da marca dos 50 anos de serviço ativo; e o seu caráter formador, principalmente pela referência que foram em suas classes.

Entretanto, uma característica une estes barcos de uma forma ainda mais marcante e subjetiva. Na essência destes dois navios é latente notar que ambos são navios de alma, em que, em diversos momentos, podem-se verificar o amor e o saudosismo que produzem.

A alma de um navio, um sentimento tão falado, somente é entendido na prática dos dias vividos a bordo. É a condição que faz suas tripulações fazerem de tudo por seu barco, algo que sobreviverá e será eternizado, mesmo que os navios se aposentem e que seus cascos não mais existam. Esta é a alma! Algo que o *Saldanha* e o *Sirius* conhecem tão bem.

HISTÓRICO

Navio-Escola e Oceanográfico **Almirante Saldanha**

O *Saldanha* foi construído na Inglaterra e incorporado à Armada em 1934, a fim de servir como navio-escola a vela (Figura 1) e auxiliar na formação dos guardas-marinha. Neste contexto, realizou 14 viagens de instrução de guardas-marinha, sendo a última no ano de 1954. Assim, foi um navio marcante para gerações de jovens oficiais e que tiveram sua formação marinheira iniciada em seus conveses.

Além das viagens de instrução, o navio chegou a participar também de comboios na Segunda Guerra Mundial. A partir de 1954, o *Saldanha* passou a ser utilizado em missões da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), realizando sondagens hidrográficas esporádicas.

Em 1957, foi decidida a sua incorporação à DHN como navio oceanográfico, sendo instalado um laboratório de pesquisa e uma máquina de sondar, com alcance a profundidades de até 5 mil metros. Neste mesmo tempo, o *Saldanha* foi empregado nas atividades do Ano Geofísico Internacional, evento que mobilizou mais de 20 mil pesquisadores de 66 países voltados à investigação dos fenômenos físicos da Terra.

Devido à sua capacidade de contribuição à pesquisa, o então Capitão de Fragata Paulo Moreira conseguiu apoio da Unesco para transformar o *Saldanha* em um moderno navio oceanográfico, deixando de ser um veleiro e retirando os seus mastros. As suas obras de transformação ocorreram no período entre 1962 e 1964, no Arsenal de Marinha do Rio de

¹ Os dados sobre os dias de mar foram fornecidos pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).



Figura 1 – Navio-Escola *Almirante Saldanha*

Janeiro. Em sua remodelação, foram instalados laboratórios de biologia marinha, química, meteorologia, radioatividade, geologia e ictiologia, além de seis guinchos para operação oceanográfica, três ecobatímetros e um sonar para detecção de cardumes. Ainda no ano de 1964, o Capitão de Mar e Guerra Paulo Moreira, que foi nomeado primeiro comandante do *Saldanha*, depois de sua modernização, suspenderia em uma comissão de instrução oceanográfica da Unesco.

Depois do seu período de modernização, o *Saldanha* permaneceu a serviço da Armada por mais 26 anos e, até a sua baixa, em 1990, o navio realizou 135 campanhas em mais de 8.150 estações oceanográficas, cujos dados contribuíram sobremaneira para a composição do Banco Nacional de Dados Oceanográficos (BNDO), levando a DHN a alcançar o reconhecimento internacional, em es-

pecial na atual capacidade e na abrangência hoje atingida de sua vertente dentro da Oceanografia Operacional.

Navio Hidrográfico Sirius

O Navio Hidrográfico *Sirius* (Figura 2) foi concebido devido ao apoio do então Presidente da República, Juscelino Kubitschek, ao trabalho do Almirante de Esquadra Antônio Alves Câmara Junior, seu ministro da Marinha e ex-diretor-geral de Hidrografia e Navegação, interessado em resolver o problema da escassez de meios flutuantes para a Armada e para as atividades da Hidrografia. Sua construção foi realizada sob a supervisão técnica do American Bureau of Shipping e foi fiscalizada pela Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão, presidida, à época, pelo Capitão de Mar e Guerra Ernesto de Mello Baptista.

Ele foi encomendado aos Estaleiros Ishikawajima, em Tóquio, em 27 de abril



Figura 2 – Navio Hidrográfico *Sirius* aproximando-se do porto de Santos

de 1956, teve o batimento da quilha realizado em 13 de dezembro no mesmo ano e foi incorporado ao serviço da Armada em 17 de janeiro de 1958, sob o comando do Capitão de Fragata Hélio Ramos de Azevedo Leite, e tendo como primeiro imediato o então Capitão de Corveta Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ambos notáveis hidrógrafos e que, no futuro, galgariam o posto de almirante de esquadra, assumindo, respectivamente, a Presidência do Superior Tribunal Militar e o Ministério da Marinha.

Com eles, naquela primeira e histórica tripulação (Figura 3), outros oito oficiais e 53 praças trouxeram o *Sirius* para o seu país.

A travessia para o Rio de Janeiro, que começou em 8 de fevereiro, durou cem dias, chegando o navio à então capital federal em 19 de maio do mesmo ano, passando por portos como Tóquio, Honolulu, São Francisco, Acapulco, Balboa,

Curaçao, Belém, Recife e Cabo Frio. Após a sua chegada, em 6 de junho de 1958, foi visitado pelo Presidente da República, Juscelino Kubitschek.

O navio foi o primeiro da Marinha a ser projetado e construído especificamente para o serviço hidrográfico e realizou, até agora, mais de 120 Levantamentos Hidrográficos (LH), inclusive no exterior, na República da Namíbia, nos anos de 1995 e 1997, sendo, assim, o único navio a levar a Hidrografia brasileira além dos limites de nossa Amazônia Azul.

Do ponto de vista tecnológico, o *Sirius* permitiu a implementação e operação de muitos equipamentos que aperfeiçoaram os Levantamentos Hidrográficos. Dessa forma, o navio viu todo o desenvolvimento do estado da arte de posicionamento geodésico e sondagem batimétrica. Desde quintantes, passando pelo Raydist, Mini-Ranger, Geocomp, Hyperfix e Microfix e chegando ao pioneiro LH utilizando



Figura 3 – Primeira Tripulação do NHi *Sirius* em Tóquio, Japão

receptores GPS. E, ainda, em um cenário mais recente, a operação com ecobatímetros multifeixe.

Com tantos LH em sua história, o navio passou a ser conhecido, no âmbito da DHN, como a “Escola de Hidrografia”. Além disso, o *Sirius* foi o primeiro navio da MB dotado de aeronave orgânica, onde foram realizadas as primeiras atividades de aviação embarcada, das quais destacou-se o primeiro pouso de uma aeronave de asa rotativa em um convés de voo, na Baía de Tóquio, no Japão, em janeiro de 1958.

SALDANHA E SIRIUS, DOIS NAVIOS QUE MARCAM GERAÇÕES

Apesar de terem missões totalmente distintas, o *Saldanha* como navio-escola e como navio oceanográfico e o *Sirius* como navio hidrográfico, pode-se dizer que os dois se assemelham principalmente em dois fatores: a longevidade, pois ambos passaram da marca dos 50 anos de serviço ativo; e o seu caráter formador, principalmente pela referência que foram em suas classes.

Dentro do primeiro aspecto, os anos conquistados em suas vidas trazem junto uma característica comum aos tripulantes que serviram nestas embarcações: o saudosismo. Foram diversas gerações de marinheiros que labutaram em seus conveses, muitas viagens marcantes realizadas, períodos de manutenção e outros eventos. Cada pessoa que serviu em qualquer um desses momentos lembra, com saudades, do tempo em que viveu embarcado em um destes navios. Contudo, os momentos vividos nunca são trazidos sozinhos, sempre se recorda a camaradagem ali feita. A amizade que o navio proporciona é por demais especial, já que, muitas vezes, o militar acaba pas-

sando mais tempo com os tripulantes do navio do que com a sua própria família.

Como formador, além do *Saldanha* ter sido um navio-escola, tendo a formação como missão, também o foi quando se tornou oceanográfico. Diversas pesquisas foram realizadas em seus conveses, apresentando aos recém-formados dos cursos da DHN e a vários pesquisadores e estudantes de universidades brasileiras o vasto campo da Oceanografia, da Geologia, da Biologia Marinha e da Meteorologia.

Não por menos, o *Sirius* também se tornou uma escola, a “Escola de Hidrografia”, um lugar de referência devido à sua contínua inovação tecnológica, onde diversos hidrógrafos puderam e podem, ainda, adquirir a experiência necessária para realizar grandes Levantamentos Hidrográficos de interesse para o Brasil.

Ainda neste escopo, ambos os navios impuseram desafios aos seus tripulantes. Cada desafio vencido foi um pequeno sucesso e, neste ciclo, com o somatório destes pequenos sucessos, fez-se uma carreira, marcada na memória de cada marinheiro que serviu em uma destas embarcações que a história une.

Em especial, encontra-se nestes dois navios aquilo que todo marinheiro busca em seus embarques: um sentimento presente em sua essência, que não pode ser medido de forma objetiva, mas sim vivido nas nuances e nos desafios de quem se faz ao mar, a famosa alma do navio, uma característica gerada ao longo das gerações de marinheiros que ali guarneceram seus conveses e encontram a verdadeira e simples razão de seu trabalho e de sua vida.

CONCLUSÃO

Até hoje o *Saldanha* e o *Sirius* destacam-se como os dois navios com maior quantidade de dias de mar contabilizados

na história da Marinha. O *Saldanha* já encerrou a sua trajetória. Porém o *Sirius* encontra-se em sua plena vida operativa, inclusive realizando, no período de junho a setembro deste ano, mais uma Comissão Barra Norte do Rio Amazonas, levantamento este tão emblemático e desafiador para a Hidrografia brasileira e que teve como primórdio a “Epopéia de 1952” do Navio Hidrográfico *Rio Branco*, que na década de 50, foi o primeiro a realizar um LH nessa região.

Interessante, neste contexto, recordar as palavras de São Tomás de Aquino, um dos doutores da Igreja Católica e que marcou não só a Teologia Cristã, mas

também a Filosofia: “Não são os anos de vida que contam, mas a vida dos nossos anos!” O *Saldanha* e o *Sirius* conjugam os dois: uma vida longa e uma vida intensa, perenizando por muitos dias de mar!

Será que o *Sirius* ultrapassará o *Saldanha* em sua contagem de dias de mar? Não se sabe. E talvez, dentro da relevância da história destes grandes navios, isso não seja o mais importante. Porém, tem-se a certeza de que, enquanto o *Sirius* estiver ativo, continuará fazendo a sua história, forjará mais gerações de marinheiros e ainda terá a ciência da frase escrita em sua chaminé, que é o lema da DHN: “Restará sempre muito o que fazer...”.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<APOIO>; Hidrografia; Indústria Naval;

REFERÊNCIA

JÚNIOR, ALBERTO PIOVESANA. “Navio-Escola e Oceanográfico *Almirante Saldanha*. *Informativo Cembra* – Centro de Excelência para o Mar Brasileiro. Número 3 – Edição Semestral, p. 4-6. Maio de 2016.

DESEMBARQUE NA NORMANDIA – O fator meteorológico

It involved tides, winds, waves, visibility — both from the air and sea standpoint — and the combined employment of land, air and sea forces in the highest degree of intimacy and in contact with conditions which could not and cannot be fully foreseen.¹

Winston Churchill, sobre a Operação Dia D

ALAOR MOACYR DALL'ANTONIA JR*
Capitão de Fragata (RM1)

SUMÁRIO

Introdução
A Escola de Bjerknæs
Antecedentes meteorológicos – preparativos para a invasão
Condicionantes meteorológicos para a invasão
Observações meteorológicas
Meteorologistas em guerra
As condições meteorológicas e a invasão
A surpresa

INTRODUÇÃO

Passados mais de 70 anos, continuam anualmente as comemorações e cerimônias militares relativas ao Dia D. Eventualmente, chefes de estado depositam flores no Arco do Triunfo, em Paris, em honra aos que tombaram no passado; paraquedistas saltam sobre o antigo palco de batalhas; *shows* aéreos encantam os

visitantes; expedicionários reúnem-se com garbo, lembrando duros e tristes momentos que marcaram para sempre suas vidas, e a imprensa mundial destaca, mais uma vez, a decisão temerária de invasão, tomada pelo General Eisenhower (ou "Ike" como afetuosamente a ele se referiam as tropas e a imprensa), e o sucesso do desembarque aliado nas praias da Normandia, ressaltando o valor das tropas

* Hidrógrafo. Mestre em Meteorologia pela Universidade de São Paulo (USP). Realizou estágio em Meteorologia Operacional no South American Desk/NOAA. Foi encarregado da Divisão de Previsão Meteorológica da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e gerente do Projeto Meteorologia Especial do Plano de Desenvolvimento do Programa Oceano (Pladepo).

¹ "Incluiu marés, ventos, ondas, visibilidade - tanto do ponto de vista aéreo quanto marítimo - e o emprego combinado de forças terrestres, aéreas e navais no mais alto grau de intimidade e em contato com condições que não podiam e não podem ser totalmente previstas."

envolvidas no assalto, bem como a forte resistência alemã na Praia de Omaha.

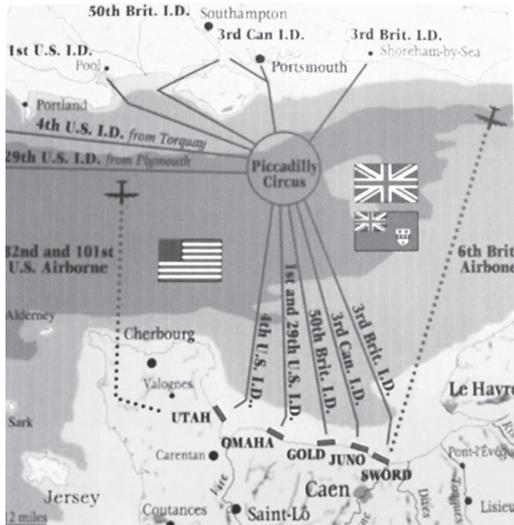


Figura 1 – Áreas de desembarque (Fonte: Google)

No entanto, um componente crucial dessa equação, que influenciou decisivamente no resultado das ações militares naquela operação, tem passado despercebido da maioria das pessoas e tem recebido pouca atenção da grande imprensa e das publicações especializadas, muito embora sua importância tenha sido reconhecida pelos comandantes militares à época, que distinguiram o valor do trabalho silencioso dos meteorologistas e as previsões, que permitiram o êxito da Operação Overlord.



Figura 2 – Praia de Omaha (Fonte: Google Imagens – Frank Capra)

A invasão em 6 de junho de 1944 dependeu de um elemento que nenhum comandante militar pode controlar: “as condições de tempo”. A rápida deterioração das condições atmosféricas nos dias que precederam a operação de desembarque e invasão da Normandia fez com que os meteorologistas passassem a ocupar um lugar de destaque nas discussões que precederam a decisão de ataque, pois o êxito das ações aéreas, terrestres e navais combinadas dependia de condições de tempo adequadas.

Com tantos meios militares a serem empregados na operação – mais de 5 mil navios, de 13 mil aeronaves e 160 mil soldados –, a previsão do tempo, num momento em que a meteorologia moderna ainda estava em sua infância e as incertezas eram imensas, foi crucial para o sucesso da missão.

Nesse contexto, a Escola Norueguesa de Meteorologia ocupou lugar de destaque no esforço aliado, por ter desenvolvido conhecimento teórico atmosférico que subsidiou as previsões meteorológicas. Essa Escola também influenciou os meteorologistas alemães, muito embora a previsão de tempo tenha sido um dos temas que foram estudados pelo cientista Carl Christian Bruhns na Universidade de Leipzig, no século XIX. Esse conhecimento desenvolvido na universidade contribuiu para que o Bureau Meteorológico Alemão para a Previsão de Tempo fosse instalado no centro de Leipzig.

A ESCOLA DE BJERKNES

São inúmeras as batalhas e guerras cujos resultados foram alterados ou afetados por fenômenos meteorológicos. Dessa forma, conhecer os humores do tempo sempre foi de importância capital para os generais e almirantes, que procuravam se apoderar dos seus efeitos para garantir a vitória.

concentração de armamentos, equipamentos, munição e soldados na Grã-Bretanha e foram facilitados pelas boas condições de tempo reinantes durante a primavera, especialmente no mês de maio de 1944.

Essas condições meteorológicas favoráveis começaram a mudar no começo de junho, provocadas pelo deslocamento anômalo do anticiclone dos Açores² (uma zona de alta pressão, semipermanente, localizada no meio do Atlântico Norte), que ora se desloca para o Norte (verão) e ora para Sul (inverno). Sua posição influencia o clima nas ilhas inglesas, tornando os dias quentes e secos na costa sul da Inglaterra, durante o verão. Em junho de 1944, o anticiclone dos Açores não se moveu tão ao Norte como o esperado e, por esta razão, o clima se alterou rapidamente, uma vez que uma série de ciclones (áreas de baixa pressão) se deslocou sobre o Atlântico Norte e o canal inglês. Isto fez com que as condições de tempo reinantes no Canal da Mancha se deteriorassem rapidamente e ameaçassem os planos de invasão da França.

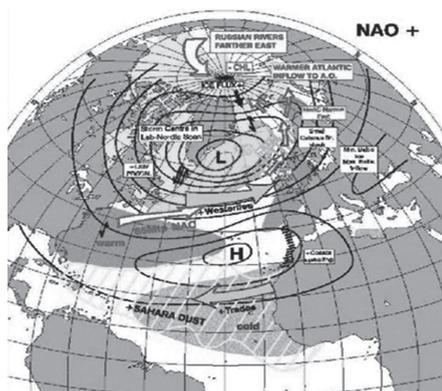


Figura 5 – Condição Média do Atlântico Norte (Fonte: SFB 512 – Tiefdruckgebiete und Klimasystem des Nordatlantiks, University of Hamburg)

CONDICIONANTES METEOROLÓGICOS PARA A INVASÃO

A invasão da França foi inicialmente prevista para ocorrer em 5 de junho de 1944. Para levar a cabo a invasão, os aliados precisavam de lua cheia, maré baixa de sizígia, pouca cobertura de nuvens, ventos fracos e mar pouco desenvolvido.

O conhecimento prévio das condições de tempo era o “calcanhar de Aquiles” da Operação Overlord, e isto preocupava sobremaneira o General Eisenhower (Supreme Commander of the Allied Expeditionary Force – Shaef), pelas dificuldades e incertezas que cercavam essa atividade. Essa preocupação era reforçada pelo acompanhamento que os estados-maiores rotineiramente faziam sobre os efeitos inesperados que os fenômenos naturais provocavam na condução de operações militares, especialmente na eficiência das missões de bombardeio sobre a Europa ocupada.

Esse cuidado não era descabido, visto que o desembarque no norte da África fôra interrompido por vagas bem desenvolvidas, e o desembarque na Sicília fora afetado por correntes oceânicas desconhecidas, que interferiram no rumo das embarcações de desembarque e as afastaram de seus destinos.

Em junho de 1944, eram previstas duas estreitas janelas de oportunidade para o desembarque, entre 5 e 7 de junho e entre 19 e 20 de junho. Essas datas foram escolhidas porque coincidiam com períodos de marés de sizígia, lua cheia e lua nova, respectivamente. A maré baixa de sizígia e a lua cheia eram necessárias para permitir aos grupos de demolição

2 A Figura 5 mostra esquema da posição climática média da Alta dos Açores e do cinturão de baixas pressões que atuam entre América do Norte, Islândia e Groenlândia.



Figura 6 – Lançamento de paraquedistas – Dia D
(Fonte: Google Imagens)

identificar e desarmar ou destruir as minas e os obstáculos instalados pelos alemães nas praias da Normandia.

Ventos fracos e pouca cobertura de nuvens eram importantes para o reconhecimento e correto lançamento dos paraquedistas e dos planadores nos alvos previamente escolhidos. Da mesma forma, ventos fracos e pequenas ondas eram necessários para garantir segurança na aproximação à terra pelos navios de desembarque e à praia pelas embarcações de desembarque.

No planejamento da Operação Overlord foi considerado que, para as operações terrestres, os ventos que soprassem do oceano não deveriam exceder à Força 3 (7 a 10 nós) e os de origem continental fossem inferiores à Força 4 (11 a 15 nós), que as ondas na arrebentação e as vagas deveriam estar compreendidas entre 1,80 e 2,40 metros, de forma que as condições de mar não impedissem o desembarque de pessoal e material.

Por outro lado, para as operações aéreas, envolvendo paraquedistas e planadores rebocados pelos C-47, considerou-se que ventos superiores a 20 nós poderiam espalhar as forças pelo interior da Normandia e que para o pouso dos planadores era necessário um vento constante de até 30 nós de intensidade. Também era preciso que a

visibilidade fosse de pelo menos de 5 km, pois as tropas aerotransportadas deveriam ocupar suas posições pouco depois da meia-noite. Para assegurar a efetividade das operações de bombardeio em apoio à invasão, desejava-se apenas uma leve nebulosidade, composta de nuvens esparsas a 11 mil pés ou céu meio encoberto com nuvens a 5 mil pés.



Figura 7 – Voo de reconhecimento – Normandia
(Fonte: Google Imagens)

OBSERVAÇÕES METEOROLÓGICAS

Antes da adoção de modelos de previsão numérica e do desenvolvimento dos satélites meteorológicos e da computação de alto desempenho, a previsão de tempo era baseada principalmente nas observações coletadas em terra ou no mar e transmitidas por rádio ou linhas de telégrafo para os centros de previsão.

Os alemães perceberam bem cedo a necessidade de estabelecer observações meteorológicas rotineiras sobre o Atlântico e o Mar do Norte. Ilhas desabitadas na costa da Noruega receberam guarnições de observadores meteorológicos, barcos de pesca foram convertidos em navios meteorológicos, e submarinos foram utilizados para coletar dados nas imensidões oceânicas. Da mesma forma, aviões em voos de reconhecimento rotineiramente recolhiam dados meteorológicos.

Havia um esforço conjunto da Luftwaffe e da Kriegsmarine para coletar dados atmosféricos que contribuíssem para maior efetividade das operações aéreas e navais.

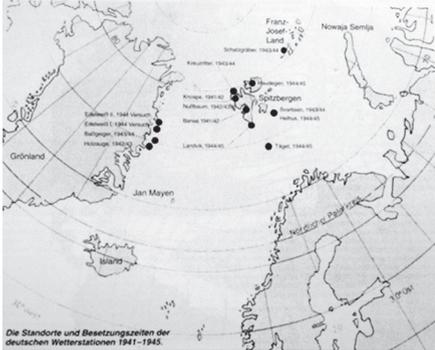


Figura 8 – Estações meteorológicas alemãs

A necessidade por informações levou ao desenvolvimento das primeiras estações meteorológicas automáticas. Os alemães as chamavam de *Wetter-Funkgerät Land* (WFD). Foram desenhadas pelo Dr. Ernest Plotze and Edwin Stoebe, e 26 delas foram construídas pela Siemens e instaladas no Ártico, Sub-ártico e até mesmo na Terra Nova, no Canadá. Boias (*Wetterfunkgerätsee* – WFS) meteo-



Figura 9 – Estação Meteorológica Automática Alemã – Terra Nova, Canadá³

lógicas também foram desenvolvidas e construídas pela Siemens.

À medida que os aliados foram ampliando sua capacidade ofensiva, o acesso aos dados meteorológicos foi gradativamente negado aos alemães e as análises meteorológicas passaram a ser comprometidas. Dados meteorológicos também eram fundamentais para o esforço aliado, e estações meteorológicas foram estabelecidas na Islândia e na Groenlândia, pois era preciso acompanhar os movimentos das massas polares e seus efeitos sobre as operações militares.

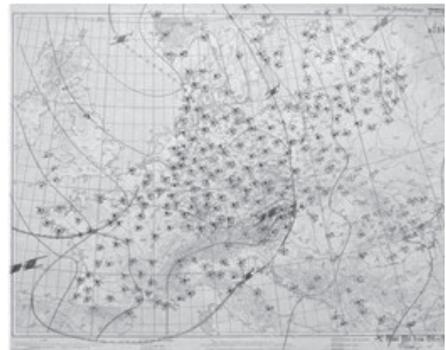


Figura 10 – Carta de Análise Meteorológica Alemã – 6/6/1944⁴

Por outro lado, observações sobre o Atlântico eram coletadas pelos inúmeros comboios que partiam da América para as Ilhas Britânicas; desta forma, havia monitoramento quase contínuo das áreas conflagradas. Apesar dos riscos de torpedeamento, também eram usados navios de observação meteorológica, que ficavam fundeados em pontos de grande importância para o monitoramento de sistemas frontais oceânicos no Atlântico Norte. Essa amplitude geográfica coberta

3 Para garantir a furtividade das observações meteorológicas, os alemães desenvolveram sistemas de coleta automática.
 4 As Figuras 10 e 11 mostram a disponibilidade de dados meteorológicos considerados nas análises sinóticas realizadas por alemães e aliados.

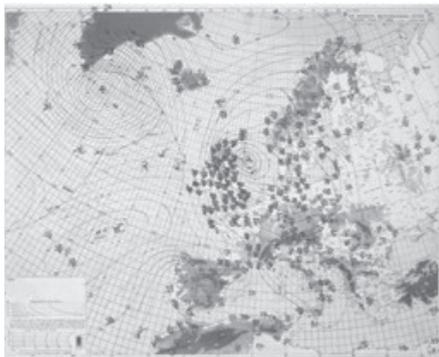


Figura 11 – Carta de Análise Meteorológica Aliada do Dia D com dados da Europa Ocidental

com monitoramento meteorológico era a grande vantagem dos aliados.

A busca por dados e informações meteorológicas pelo serviço de espionagem alemão acabou por fazer com que essa informação se tornasse controlada nos Estados Unidos da América (EUA) e no Canadá. Em território ocupado, a resistência também realizava observações meteorológicas e as enviava a Londres. A quebra dos códigos das máquinas alemãs Enigma permitiu que os Aliados também tivessem acesso aos dados da Europa continental.

METEOROLOGISTAS EM GUERRA

Em ambos os lados foi montada uma estrutura de previsão de tempo, com a missão de prover os estados-maiores aliado e alemão com informações meteorológicas que permitissem antever as ações do inimigo, tendo os fenômenos atmosféricos como favoráveis ou não, pois era questão de tempo os Aliados ataquem a “muralha atlântica” na Normandia (como Hitler se referia às fortificações alemãs na França).

Os alemães aproveitaram a estrutura de previsão de tempo montada pela

Luftwaffe, Zentralwetterdienstgruppe, e passaram a alimentar rotineiramente o estado-maior do Marechal Rommel com boletins meteorológicos sobre as condições atmosféricas futuras na costa francesa do “Canal Inglês”.

O comandante de grupo (posto semelhante a coronel nas Forças Aéreas do Exército dos EUA – USAAF) Major Heinz Lettau estava a cargo desta tarefa de organizar os dados meteorológicos coletados pelos diferentes meios disponíveis, plotá-los em cartas meteorológicas, analisá-las e gerar boletins de tempo.

A Meteorologia alemã inicialmente tinha recebido influência da passagem de V. Bjerknes pelo Instituto de Geofísica da Universidade de Leipzig, e anos de observações e trabalhos teóricos nas escolas de Meteorologia, aliados às operações práticas apoiando a aviação, aperfeiçoaram a capacidade de prever o tempo e a tornaram um importante instrumento na guerra.

Já o estado-maior do Shaef era apoiado por três equipes de Meteorologia, lideradas pelo comandante de grupo James Martin Staag, meteorologista do MetOffice mobilizado. O Comandante Staag coordenava as previsões do British Meteorological Office (Met Office), da



Figura 12 – Comandante de grupo James Martin Staag



Figura 13 – Major Sverre Petterssen analisando carta meteorológica

Royal Navy (Naval Met Office) e da United States Strategic Air Force in Europe (USSTAF) e tinha como missão principal prover o General Eisenhower com informes e prognósticos atualizados de tempo.

Sua tarefa era árdua, pois os americanos utilizavam-se de técnicas empíricas de previsão, em analogia com situações passadas, assegurando que poderiam fazer previsões confiáveis de até cinco dias, enquanto que os dois grupos britânicos utilizavam as técnicas e a modelagem teórica desenvolvidas na Grã-Bretanha e influenciadas pela Escola de Bergen, o que ainda era reforçado pela presença do Major Sverre Petterssen, da Força Aérea da Noruega, chefiando o setor de previsão de ar superior do Met Office.

Nesse contexto, os três centros meteorológicos muito contribuíram na decisão do desembarque com informações meteorológicas, visões distintas dos fenômenos atmosféricos e discussões técnicas, que enriqueceram os *briefings* meteorológicos apresentados diariamente ao Shaef pelo Coronel Staag. As vantagens aliadas estavam na maior quantidade de dados

meteorológicos disponíveis, nas previsões independentes e na liderança do Comandante Staag, que soube aplinar egos e apresentar consensos e incertezas de maneira muito convincente.

AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E A INVASÃO

A Previsão de Tempo Alemã

A ofensiva aliada de controle do Atlântico Norte condenou os alemães a apenas coletarem dados meteorológicos de superfície por meio de submarinos, visto que os navios e as estações meteorológicas nos territórios do Norte foram sistema-



Figura 14 – Abordagem do Navio Meteorológico *Lauenburg* pelo HMS *Tartar*

ticamente destruídos. Essas ações táticas determinaram que o esforço alemão fosse principalmente orientado para a realização de voos de observação meteorológica, e para tal foram criados os esquadrões de reconhecimento meteorológicos, *Wettererkundungstaffes Oberkommando der Luftwaffe*, também conhecidos como *Wekusta* (caçadores de nuvens).

Esses esquadrões realizavam longas missões sobre o Atlântico para a coleta de dados meteorológicos, necessários à precisão das previsões de tempo da

Luftwaffe e da Kriegsmarine, e eventualmente contribuía na localização de comboios aliados. Em 1944, só submarinos e os esquadrões Wekusta podiam relatar as situações meteorológicas no Atlântico Norte, mesmo assim com risco de encontrar as patrulhas aéreas baseadas em navios-aeródromos ligeiros. Por outro lado, os alemães sabiam que o êxito do desembarque dependia da conjunção de boas condições de tempo com as efemérides astronômicas da Lua (fases lunares cheias e novas).

À medida que o sistema frontal se desenvolvia e se robustecia com o passar dos dias e as condições meteorológicas e oceânicas caminhavam no sentido de comprometer a segurança das operações aéreas, terrestres e marítimas, aumentava a certeza alemã de que não haveria condições para um desembarque na Normandia no início de junho. No dia 3 de junho, as condições meteorológicas favoreceram chuvas e a formação de nuvens, com o teto variando entre 300 e 800 metros. Essas condições de tempo impediram os voos de reconhecimento na costa britânica e

influenciaram decisões e atitudes do Alto Comando Alemão do Oeste (Oberbefehlshaber West, or OB-West).

Os meteorologistas alemães da Luftwaffe Zentral Wetterdienst Gruppe de Paris, confiando numa coleção insuficiente de dados meteorológicos, consideraram que, entre os dias 4 e 6 de junho, as condições severas de tempo no Canal da Mancha se manteriam inalteradas. Isto levou o comando a afrouxar o estado de alerta do Exército alemão, que estivera em prontidão por todo o mês de maio.

O Marechal Rommel viajou para a Alemanha a fim de comemorar o aniversário da esposa. O Almirante Theodor Krancke, comandante naval do Oeste, viajou para Bordeaux. O General Edgar Feuchtinger, comandante da 21ª Divisão Panzer, estava em Paris. O General Friedrich Dollmann, comandante do 7º Exército, organizou Jogos de Guerra em Rennes, nos quais os generais Heinz Hellmich, comandante da 243ª Divisão, e Wilhelm Falley, da 91ª Divisão de Desembarque Aéreo, participariam. Eles retornaram tão logo tomaram conhecimento do desembarque.



Figura 15 – Análise de Superfície Alemã de 4/6/1944

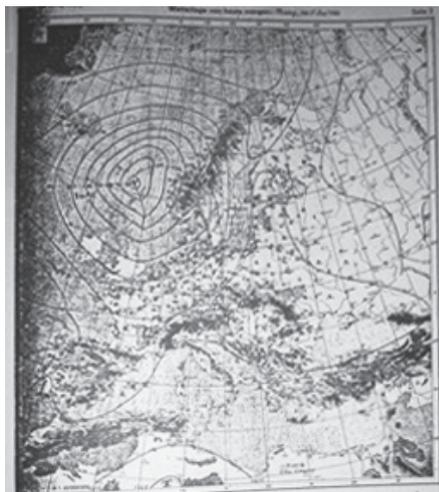


Figura 16 – Análise de Superfície Alemã de 5/6/1944

As condições meteorológicas, no entanto, melhoraram no dia 6 de junho, pois a região do Canal da Mancha ficou sob o efeito de uma crista da Alta do Atlântico e o desembarque foi uma completa surpresa.

A Previsão Aliada

À medida que o Dia D se aproximava, a necessidade do Shaef por previsões meteorológicas estendidas e confiáveis também aumentava. Como as condições meteorológicas se tornaram de capital importância para a execução da invasão, também os meteorologistas passaram a ser pressionados, pois estas tinham que ser estendidas até o limite, para atender os requisitos do Shaef.

Em fevereiro de 1944, o General Harold Bull, chefe assistente de Operações do Shaef, determinou que os boletins de tempo deveriam ter amplitude de cinco dias. Os serviços de previsão britânicos (Met Office e Naval Met Office) eram mais conservadores em ampliar o período de previsão, por aterem-se aos limites que o conhecimento teórico e a prática permitiam na interpretação dos dados meteorológicos. Os boletins normalmente tinham de 24 a 48 horas de validade.

Esse limite foi esgarçado pelos americanos desde que a Força Aérea adotara a previsão de longo alcance, baseada em analogia a padrões de tempo. Esse sistema tinha alguma precisão nos Estados Unidos, graças à dimensão territorial do país no sentido Leste-Oeste, que coincidia com a propagação dos sistemas meteorológicos, mas não tinha nenhuma confiabilidade nas ilhas britânicas e na área do Canal da Mancha.

Os primeiros meses da primavera de 1944 foram amenos e agradáveis, o que facilitou o consenso entre os três centros meteorológicos aliados. Ao final de maio,



Figura 17 – Centro de Previsão – Met Office

os meteorologistas do centro meteorológico da USSTAF consideraram que, no início de junho, o Atlântico Norte estaria sob a influência de uma crista do anticiclone dos Açores e haveria boas condições de tempo para a invasão. Porém as condições meteorológicas na costa do Labrador se alteraram rapidamente, e uma frente fria se desenvolveu em seguida, frustrando os previsores americanos.

À medida que a data escolhida foi se aproximando, aumentou a divergência sobre as previsões entre os três centros meteorológicos aliados, pois os meteorologistas da USSTAF ainda permaneciam otimistas. Esse mal-estar permaneceu até que os fatos mostraram que as condições meteorológicas se deterioravam a ponto de ameaçar o desenvolvimento da operação.

No começo de junho, o Comandante Staag passou a realizar *briefings* meteorológicos duas vezes ao dia para o Shaef, normalmente às 4 horas e às 21h30. Os boletins meteorológicos aliados foram se tornando cada vez mais pessimistas, pois as condições adversas de tempo eram confirmadas seguidamente no Atlântico Norte. O último boletim de tempo antes da decisão do Shaef foi na madrugada do dia 4 de junho, e o Comandante Staag apresentou uma situação meteorológica desastrosa para iniciar o desembarque.



Figura 18 – Integrantes do Shaeff
(Fonte: National Interest)

O General Eisenhower reuniu-se então com os seus comandantes. Os brigadeiros Leigh-Mallory e Tedder optaram pelo adiamento das operações. O Almirante Ramsay afirmou que a Marinha faria o possível, mas a precisão do bombardeio naval de costa e a movimentação das embarcações de desembarque seriam afetadas pelo estado do mar e pela redução da visibilidade. Apenas o General Montgomery foi otimista.

O desembarque, inicialmente previsto para o dia 5 de junho, foi adiado para o dia seguinte. No Canal, a situação se deteriorou rapidamente na madrugada do dia 4. Começou com um leve chuveiro, que rapidamente se transformou em chuva, seguida de vento frio e vagas, o que gerou



Figura 19 – Análise Sinótica Aliada de 6/6/1944 (Fonte: American Meteorological Society)

muito desconforto nas tropas a bordo das embarcações de desembarque.

As más condições de tempo se confirmaram. O teatro de operações ficou sob a influência de uma baixa pressão. Céu encoberto, com nuvens de tempestade (com bases das nuvens variando entre da superfície a 1.500 m) e vento força 5 impediram qualquer atividade dos aliados. A mobilização de meios e pessoal foi suspensa, mas as condições de prontidão permaneceram. Aos navios que já navegavam para os pontos de *rendez-vous* foi ordenado que se atrasassem, o que expôs as tropas embarcadas a condições mais severas de mar.

No *briefing* meteorológico da madrugada de 5 de junho, o Comandante Staag comunicou que as condições de tempo melhoravam para o dia seguinte: com ventos Força 3 e 3/10 do céu cobertos por nuvens. Os dados meteorológicos coletados na Irlanda indicaram que a frente se deslocara, confirmando a previsão. No *briefing* noturno, as boas condições de tempo foram ampliadas até o dia 7 de junho, o que levou o General Eisenhower a tomar a decisão de invasão da Normandia.

Nas primeiras horas da madrugada, vagas de bombardeiros e paraquedistas foram lançadas na Normandia. Apesar das condições não serem ideais, a iniciativa de iniciar a invasão foi providencial, pois a maior tempestade da década atingiu a costa da França no período de 19-20 de junho, destruindo toda a infraestrutura de desembarque e afetando a ofensiva aliada.

A SURPRESA

Hoje um centro meteorológico conta com uma ampla gama de dados e informações, que inclui dados coletados por satélites, previsões numéricas e

produtos especiais de apoio à decisão. Previsões meteorológicas em áreas temperadas podem ser estendidas por até dez dias, com um grau de confiabilidade impensável durante a Segunda Guerra Mundial.

Atualmente, os centros meteorológicos dispõem de computadores de alto desempenho, que se alimentam dos dados convencionais coletados pelas redes de observação e de dados procedentes de satélites meteorológicos, que permitem estabelecer com precisão a localização temporal e geográfica dos sistemas meteorológicos.

Não havia tecnologia capaz de realizar previsões de tempo objetivas em 1944, muito embora em 1922 o cientista britânico Lewis F. Richardson tenha vaticinado que talvez, no futuro, isso fosse possível. Richardson havia desenvolvido um sistema de previsão que se baseava num volume colossal de cálculos numéricos, o que era impraticável sem o auxílio de computadores.

Naquele momento, tanto aliados como alemães dependiam somente de dados meteorológicos para realizar suas previsões. Os dados eram coletados e obtidos das mais variadas formas, e a duras penas



Figura 20 – Análise Sinótica Alemã de 6/6/1944

chegavam às mãos de meteorologistas nos centros de previsão. Em 1944, as previsões estavam calcadas nos modelos teóricos, na disponibilidade de dados meteorológicos, nas análises de cartas sinóticas e na experiência dos meteorologistas. As previsões eram subjetivas, e a experiência e o conhecimento local do meteorologista eram fundamentais. Esta razão levou os britânicos a impor o comandante de grupo Staag para coordenar os três centros meteorológicos aliados.

O processo era semelhante entre as potências em guerra. Embora há quem pense que os aliados tivessem um serviço meteorológico militar de qualidades superiores, por concentrar os esforços de americanos e ingleses, o que se percebe é uma equivalência, com uma ligeira vantagem para os alemães, que procuraram desenvolver sistemas de observação automáticos, que prescindiam da intervenção humana.

O êxito do desembarque aliado nas praias da Normandia deveu-se não somente à esperada invasão em Calais, mas, em grande parte, à surpresa provocada pela não-confirmação das más condições de tempo previstas pela Zentral Wetterdienst Gruppe para o período, cuja “janela de oportunidade” favorecia uma operação dessa envergadura.

Nesse embate entre os serviços meteorológicos militares, as ações para coibir a coleta de dados meteorológicos levadas a cabo pelos aliados foram fundamentais para influir nos resultados das previsões alemãs em junho de 1944. O Zentralwetterdienst Gruppe não tinha acesso a dados meteorológicos do Atlântico Norte, pois, em junho de 1944, seus meios de coleta estavam praticamente neutralizados e, por esta razão, não dispunha de meios de avaliar com precisão o comportamento do sistema frontal. Os aliados, por outro lado, contavam também com os dados

coletados na Irlanda, e quando as condições de tempo se alteraram na estação meteorológica do farol de Blacksod, na península Mullet, foi possível rever as previsões e influir positivamente na invasão. Os aliados também tinham acesso aos dados sobre o continente, fosse por observações meteorológicas realizadas pelos *partisans*, fosse pelos dados da rede meteorológica dos países ocupados, que ficaram disponíveis com a quebra dos códigos criptográficos das máquinas Enigma.

O sistema frontal que atingiu a Europa no início de junho colocou uma séria questão para os serviços meteorológicos, pois impunha sobre o teatro de operações restrições às operações militares. Se de um lado condições severas de tempo favoreciam a defesa, por outro lado impediam grande parte das operações militares associadas a um desembarque anfíbio como o apoio aéreo, a seleção de alvos, o bombardeio naval de costa e outros.

Hoje o posicionamento de um sistema frontal é facilitado pelas imagens de satélites, mas em 1944 eram os dados que determinavam a localização espacial desses sistemas. E a partir desse comportamento,

os meteorologistas construíam os cenários de previsão de tempo.

Tudo leva a crer que os previsores alemães contaram com a persistência das condições severas de tempo, causadas por um sistema quase estacionário, que não se confirmou. Os meteorologistas aliados, por sua vez, perceberam que as condições evoluíam e alimentaram o Shaef, que soube explorar taticamente a situação.

Foi a falta de dados meteorológicos atualizados das ilhas britânicas e do Atlântico Norte que impediu que os meteorologistas alemães lograssem êxito em prever que as condições de tempo acabariam por favorecer a invasão. Não foram capazes de prever que o tempo se alteraria pela influência da crista da Alta dos Açores, que se estabeleceria na costa da Bretanha e no Golfo da Gasconha.

Os boletins de tempo alemães acabaram por alimentar um otimismo, que levou ao relaxamento e permitia afrouxar a prontidão a que estavam submetidas as forças alemãs, que esperaram pela invasão por todo o mês de maio. Por fim, o Zentralwetterdienst foi decisivo, alguns meses depois, na ofensiva alemã das Ardenas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Normandia;

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Clima; Estudo de Oceano; Pesquisa;

BIBLIOGRAFIA

AMERICAN METEOROLOGICAL SOCIETY. “Some Meteorological Aspects of the D-Day Invasion of Europe 6 June 1944”. Proceedings of a Symposium 19 May 1984, Fort Ord, California.

BUNDGAARD, Robert C.; PETTERSEN, Sverre. “Weather Forecaster”. *American Meteorological Bulletin*, p. 182-195. Vol. 60, nº 3, March 1979.

- DOUGLAS, Alec. The Nazi Weather Station in Labrador – Dec. 1981/Jan. 1982. Canadian Geographic Archives, p. 42-47. https://www.canadiangeographic.ca/sites/cgcorp/files/images/web_articles/blog/nazi.pdf
- FLEMING, James R. “Sverre Petterssen, the Bergen School, and the Forecasts for D-Day”. *Proceedings of the International Commission on History of Meteorology*, 2004. Inside the Newfoundland and Labrador Archeology – Kurt. <https://nlarchaeology.wordpress.com/2011/06/24/kurt/>
- JEWELL, Ralph. “The Bergen School of Meteorology, The Cradle of Modern Weather-Forecasting”. *Bulletin of the American Meteorological Society*, p. 825-830, Vol. 62, nº 6, Jun/1981.
- Junkers Ju88 and crew of Luftwaffe weather reconnaissance unit Wekusta 26 01. <https://www.asisbiz.com/il2/Ju-88/Junkers-Ju-88/pages/Junkers-Ju88-and-crew-of-Luftwaffe-weather-reconnaissance-unit-Wekusta-26-01.html>
- KAYS, Marvin D. *Weather Effects during the Battle of the Bulge and Normandy Invasion*. August 1982. US Army Electronics Research and Development Command. Atmospheric Sciences Laboratory
- KINGTON, John A.; SELINGER, Franz. “The Development and Use of the Weather Buoys 1940-2005”. *Weather*, June 2006, Vol. 61, nº 6.
- LIM – History of Meteorology in Leipzig. <http://meteo.physgeo.uni-leipzig.de/en/orga/limhist-fr.html>
- LÜDECKE, Comelia. “German Marine Weather Stations of World War II at Spitsbergen. *Estrategias relativas al Patrimonio Cultural Mundial. La Salvaguarda en un Mundo Globalizado. Principios, Prácticas y Perspectivas*, p. 39-41, 2002.
- LYNCH, Peter. “Weather and Climate Forecasting: Chronicle of a Revolution”. *WMO Bulletin*, nº 59 (2), 2010. <https://public.wmo.int/en/bulletin/weather-and-climate-forecasting-chronicle-revolution>
- OGDEN, R. J. *Meteorologica Services Leading to D Day*. The Royal Meteorological Society – Specialist Group for the History of Meteorology and Physical Oceanography, July 2001
- ROSS, John. *The Forecast for the D-Day and the Weatherman behind Ike’s Gamble*. Ed. 2014. The Last German Surrender – Svalvard/Spitsbergen, Norway. <https://www.landmarkscout.com/the-last-german-surrender/>. Postado em 10 de maio de 2012 e atualizado em 17 de julho de 2016.
- THE NATIONAL INTEREST. <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/nazi-germanys-biggest-d-day-mistakes-26191> (Nazi Germany’s Biggest D-Day Mistakes)
- WALKER, Malcolm. *Meeting report: Farnborough 2012*. History Group Newsletter. Royal Meteorological Society. Issue nº 1, 2013.

AJUDANDO A ESPALHAR VERDADES SOBRE LIDERANÇA

WILSON MOURA*
Capitão de Fragata (Ref^o-FN)

SUMÁRIO

Introdução
Crenças sobre a natureza humana
Crenças sobre a vida de relação
Crenças sobre os coletivos
Crenças sobre a liderança

INTRODUÇÃO

As verdades são os únicos instrumentos de que o homem dispõe para enfrentar os imprevistos e as incertezas que o mundo a todos reserva. E, como crenças que são, resultam de nossas escolhas. Aliás, Albert Camus, escritor e pensador franco-argelino, já dizia que, da mesma forma como a vida decorre das nossas escolhas, também escolhemos acreditar

que determinadas coisas são verdadeiras. Há os que consideram todas ou algumas de suas verdades irrefutáveis, definitivas e imutáveis. No meu caso, considero que, diante da nossa ignorância sobre o mundo, qualquer verdade é incompleta. Por isso, julgo que o mais importante é o empenho em se conhecer outras verdades para que se possa complementar, alterar ou substituir as que se carrega. Caso isso venha a ocorrer com as crenças daqueles

* Psicólogo, mestre e doutor em Psicologia Social. Professor aposentado do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (Flacso) e do mestrado em Psicologia da Universidade Católica de Petrópolis (UCP).

que, porventura, vierem a ler este texto, me darei por plenamente recompensado.

Um registro se faz, contudo, indispensável, a fim de explicarmos a ausência de citações de autores, livros, notas de rodapé ou complementares. Quis tornar o texto mais linear na sua leitura e compreensão. Não me julgo nenhum eleito ou privilegiado que chegou, de repente, a “verdades” sobre algo tão complexo por meio de *insights* ou “revelações”. Tudo o que aqui exponho é fruto do amadurecimento de 50 anos de dedicação à vida acadêmica, sorvendo e meditando sobre as mais diversas contribuições de estudiosos e pesquisadores que dedicaram suas vidas tentando compreender as dificuldades da convivência social. Como acredito que existem sempre leitores que gostariam de ampliar o seu conhecimento sobre os assuntos abordados, apresento, ao final, uma sugestão de leituras que talvez possam atender às expectativas desses interessados.

Antes de encerrar esta despreziosa introdução, uma explicação. Pode parecer estranho, até ser considerado uma falta de objetividade, discorrer, inicialmente, sobre alguns aspectos do comportamento humano antes de abordar o tema central objeto deste texto. A despeito do viés psicossociológico decorrente da especialidade do autor, trata-se de um fenômeno que ocorre na relação. Por conseguinte, um líder, ao se consagrar, além dos seus atributos pessoais, demonstra de uma maneira irrefutável ser possuidor de grande sensibilidade e conhecimento sobre o comportamento humano. Afinal, a liderança é algo que se manifesta na esfera da subjetividade do ser humano. Alcançar a condição de líder não depende da vontade própria, já que alguém só se torna um líder se for percebido como líder pelo conjunto de pessoas que

compõem um coletivo. Resulta de uma longa e árdua trajetória de experiências e aprendizados sobre o ser humano – um ser que se caracteriza por suas contradições. Muitos têm sido os atributos apontados nos mais diversos estudos versando sobre os comportamentos de um líder bem-sucedido. Entretanto, muito pouco destaque a alguns que, pelo grau de dificuldade, fazem a diferença – ser capaz de dar conta de suas tarefas e obrigações inerentes ao seu papel e, simultaneamente, investir e estar disponível para os seus subordinados ou colaboradores. A sua capacidade de ouvir, compreender e ajudar a todos sem distinção, de integrar as pessoas em objetivos comuns e a sua disponibilidade para o coletivo como um todo são alguns dos atributos que colocam um profissional no caminho da liderança. O desafio é enorme, porque não basta que o dirigente tenha uma grande influência sobre cada membro isolado de um coletivo. É preciso que ele seja capaz também de estimular o fazer coletivo, integrando todos os esforços individuais em prol de um desempenho coletivo de excelência. Isto implica em ter uma sensibilidade aguçada para o humano. Uma tolerância para as dificuldades, individuais e interativas, que cada um de nós tenta esconder do público, mas que, intimamente, atua clandestinamente sabotando as nossas aparências. Não existem, pois, nenhum receituário ou lições de comportamentos a serem adotados por um candidato a líder. A maneira como ele resgata, elabora e lida com o humano presente nas mais diversas situações vivenciadas num coletivo determinará o seu sucesso ou fracasso na empreitada. Logo, estas foram as razões pelas quais resolvemos iniciar tecendo algumas apreciações sobre o ser humano, as quais julgamos significativas para a compreensão deste fenômeno.

CRENÇAS SOBRE A NATUREZA HUMANA

A racionalidade do ser humano

Embora para muitos a existência de uma natureza humana seja um tema controverso, já que vários pensadores e cientistas refutam essa construção teórica, gostaria de explicitar as crenças que assimilei sobre algumas peculiaridades e características que presumo sejam comuns a todos os seres humanos. Não acredito que sejam inatas, mas, sim, que, ao longo da trajetória de vida de cada um, elas sejam construídas, reforçadas, alteradas ou substituídas, tendo no contexto cultural o principal elemento estimulador. Dependendo, é lógico, da história individual, cada característica se manifesta em maior ou menor intensidade.

Todos nós esperamos, no nosso convívio social, que o outro sempre exiba comportamentos racionais, pois, sem dúvida, isso facilita, em muito, prever e antecipar como melhor agir. Acontece que somos, simultaneamente, racionais e emocionais. E na maioria das vezes, como atestam os adeptos da motivação inconsciente, presente nas mais diversas teorias psicanalíticas, as emoções sempre prevalecem sobre a razão. Poderíamos até acrescentar mais, sem receio de sermos considerados exagerados, que as emoções exercem uma função de “gigolô” da razão. Ou seja, colocam a razão para trabalhar a fim de encontrar uma justificativa racional, aceitável pela cultura, para as nossas condutas. E quando o outro nos surpreende com o inexplicável, o consideramos irracional e, em simultâneo, o rotulamos de “maluco, doido ou antissocial”. O curioso é que, em nenhum instante, questionamos se a nossa racionalidade é tão racional assim, ou se existiria alguma racionalidade que não conseguimos perceber naquilo que o

outro fez ou disse, ou, ainda, se a nossa reação, aparentemente racional, não estaria submetida a impulsos emocionais.

O maior valor da vida

Ao perguntarmos, por acaso, às pessoas que conhecemos, a opinião delas sobre qual seria o maior bem da vida, sabemos de antemão que deverão surgir as mais variadas respostas. O amor, a gratidão, a amizade, a humildade, a devoção, a família, os filhos, as amizades, a honestidade, a lealdade, e muitos tantos mais, são alguns dos exemplos do que, por certo, poderão constar do rol das respostas. Entretanto, embora longo, confesso que nunca soube de alguém que tivesse mencionado o que, a meu ver, considero ser o que qualquer ser vivo possui de mais especial, o seu bem mais precioso – a vida. Se não, pensemos um pouco sobre este fenômeno fundamental para a espécie humana. Qualquer um de nós é o produto de um espermatozoide vencedor e de um óvulo disponível. Portanto, se realizarmos um simples cálculo de probabilidade, só o fato de termos sido gerados e nascido com vida significa que somos vitoriosos, porque já tivemos uma sorte maior do que ganhar na Mega-Sena.

Quem, a despeito de tragédias, obstáculos e adversidades enfrentadas, não encontra na vida a grande motivação para viver encontra-se enfermo. Nos casos mais graves de desprezo pela vida – a depressão –, o que se observa é que essa pessoa, por razões diversas, desdenha o maior presente que, sem saber por que, ganhamos – a vida. É somente ao reconectar-se com esse princípio gerador poderá recuperar de novo a motivação para continuar a viver. Além do mais, a maioria das pessoas, não obstante as diferenças culturais, passa a maior parte de suas vidas focada na acumulação de bens materiais, porque, para as sociedades mo-

ernas, o consumo de bens materiais está associado à realização; desse modo, construir um patrimônio material é a garantia de sua sobrevivência. Contudo, tendo em vista que ao morrer ninguém leva nada, como atestam os arqueólogos ou os ladrões de túmulos, e que o nosso maior bem é a nossa vida, devemos todos, por conseguinte nos concentrar naquilo que a sustenta – a saúde. Este é, sem dúvida alguma, o nosso único patrimônio e que, a cada dia, consumimos um pouco e sem reposição. E o importante é que só depende de nós priorizá-la e tratá-la com o máximo cuidado e atenção, já que sem saúde dificilmente poderemos nos realizar.

Nascer x existir

Uma coisa é nascer, outra existir. Parece, de início, um simples jogo de palavras para causar uma boa impressão, uma falsa erudição. Entretanto, são fenômenos de constituições bem distintas. O nascer se inscreve na esfera bioquímica, enquanto o existir é uma construção que se manifesta no plano existencial.

Nesse particular, Sartre, este famoso pensador existencialista, afirma com muita propriedade que, quer queiramos aceitar ou não, ao nascer estamos inexoravelmente “condenados” a produzir a nossa existência. E como o fazemos? Por meio das nossas escolhas. Evidente que as opções aumentam à medida que vamos nos desenvolvendo e levando uma vida muito mais rica em experiências diversificadas. Não desconhecemos,

ainda, que, ao nos compararmos uns com os outros, constatamos que o leque de escolhas não é o mesmo para cada um. Basta um mínimo de sensibilidade para concluir que, dependendo dos diferentes contextos sociais, o espectro de escolhas disponíveis ou possíveis são bem desiguais. Contudo, mesmo em situações bem extremas, sempre existirão escolhas, pois elas determinam a nossa maneira de ser no mundo. As escolhas representam o alicerce no qual se apoia nossa existência. Por isso mesmo, elas são fator desencadeador, em cada um de nós, do sentimento de responsabilidade.

O sentimento de responsabilidade

Sentir-se responsável por todos os seus atos e consequências é, pois, algo intrínseco a quem se julga responsável por sua existência. Por outro lado, colocar-se na condição de vítima

Colocar-se na condição de vítima ou atribuir a outrem os insucessos pelas escolhas que decidiu fazer é assumir que não se considera o condutor de sua vida. O irresponsável é aquele que, por conveniência, não reconhece a autoria de suas escolhas

ou atribuir a outrem os insucessos pelas escolhas que decidiu fazer é assumir que não se considera o condutor de sua vida. Acontece que somos, gostemos ou não, os artesãos de nossa existência, construída por meio de nossas ações, omissões, indiferenças ou mesmo postergações. Logo, o irresponsável é aquele que, por conveniência, não reconhece a autoria de suas escolhas. Para alguns é muito mais fácil se tranquilizar ou se acomodar, colocando-se numa situação de passividade, e se comportar, como alguns pregam, “deixando a vida me levar”... É bom lembrar que essa “não-escolha”, ou omissão, não exime a

pessoa de responsabilidade, já que o que ocorre é que terá sempre que decidir sobre um fato consumado. Os que se comportam desse modo talvez se esqueçam que estão admitindo, implicitamente, que são totalmente insignificantes, incapazes de construir o seu projeto existencial, de serem os dirigentes de suas vidas.

É muito frequente encontrar um pseudoconsolo para seus fracassos ao se atribuir a responsabilidade a entidades superiores ou a abstrações: o destino, o carma, a provação, o castigo, a predestinação. Isto pode aparentemente proporcionar um certo alívio, principalmente aos que são objeto de muita crítica pelos seus constantes erros. Entretanto, cedo ou tarde, quando se reconhece que as desgraças pelas quais passamos poderiam ser evitadas, o que normalmente acontece é que essas pessoas passam a vivenciar uma espécie de vazio existencial, um sentimento de que a sua vida não tem o menor sentido, porque se sentem impotentes, totalmente incapazes de conduzi-la. E o que é mais trágico, segundo apontam inúmeras as experiências registradas: essas pessoas, cedo ou tarde, tendem a perder o entusiasmo pela vida, acabam por se sentir desmotivadas para viver.

CRENÇAS SOBRE A VIDA DE RELAÇÃO

O desafio de viver com o outro

“Ninguém nasce ou morre por mim.” De novo invocamos uma das inúmeras afirmações sustentadas pelos pensadores existencialistas. Isto equivale a especificar que os dois pontos cruciais da trajetória de vida de um ser humano, o nascimento e a morte, são momentos profundamente solitários. Por conseguinte, se quisermos fugir da solidão que nos reserva o final de

nossa vida, temos que “conviver”, ou seja, “viver com” o outro.

Porém abandonar o nosso umbigo como centro do universo, isto é, deixar de considerar que o mundo existe, exclusivamente, para alimentar tudo aquilo pelo qual ansiamos e que, portanto, os outros existem, em princípio, como objeto de satisfação de nossos desejos, é uma tarefa árdua. Vai depender de um longo e penoso processo de maturidade e aprendizados. E não faltam exemplos controversos de pessoas que passam suas vidas sem conseguir atingir tal estágio. Como também não é raro conhecermos pessoas que, desde que nasceram, se relacionam e se dão muito bem com qualquer um. Costumamos nos referir a essas pessoas como sendo de “fácil relacionamento”, “de bem com a vida”, “simpáticas”, “agradáveis”. Mas, infelizmente, não é o que acontece com a maioria.

Os vínculos sociais

Para se ter uma ideia de como a convivência com os demais é algo que exige uma longa caminhada, seria interessante atentarmos para as etapas do desenvolvimento humano. Os estudiosos apontam para o fato de que o período de início da vida social de uma criança começa efetivamente a partir de dois anos de idade. Até então, a interação entre crianças dessa faixa etária é totalmente individual, centrada em si mesma, já que, embora na companhia de outras crianças, cada uma delas brinca consigo mesma. Nesses casos não existe uma relação. Isto porque estar em uma relação implica inserir-se na dinâmica de interações mútuas, em que cada um afeta, influencia e modifica o comportamento do outro e vice-versa. Se dizemos, portanto, que não estamos nem aí para o que o outro pensa, diz, faz ou solicita é porque não estamos, absolutamente, numa relação.

Basta observarmos as crianças no seu processo de desenvolvimento e atentarmos para as interações que elas realizam. Dificilmente elas conseguem suportar as frustrações pelo fato de outra não fazer aquilo que elas querem que façam. Não é à toa que Eugène Enriquez, sociólogo e psicanalista francês, defende a tese de que “o vínculo social é um vínculo trágico” para o ser humano. Segundo a sua concepção, o fenômeno ocorre quando pela primeira vez a criança descobre que existe uma outra criança que, assim como ela, também deseja coisas, e pode ser ainda que deseje a mesma coisa que ela deseja. Isto representa uma surpresa para um ser que, até então, se percebia único, sem nenhum concorrente na satisfação dos seus desejos. Se, após o inesperado, continuam compartilhando a brincadeira, dá-se o aprendizado de que ambas as partes podem perfeitamente interagir, cada uma cedendo, emprestando ou ajudando a outra. É desse modo

que a criança vai aprendendo a estabelecer os vínculos afetivos com os outros que descobriu serem iguais – a origem da amizade.

Mas também existem casos de crianças mais tímidas ou inseguras, que desde cedo se submetem e cedem sempre à imposição e aos desígnios do outro. Consideradas pacíficas, “de boa paz”, “boa índole”, crescem na subserviência, achando que devem obedecer e agradar os outros, a quem percebem como mais fortes, pois só desta maneira conseguirão sobreviver. E o que ocorre é que, por se julgarem mais fracas, acabam por se transformar em verdadeiros “capachos” dos demais,

sentindo-se desprezadas, solitárias e profundamente carentes. A falta de amigos se deve em muito à circunstância de que os vínculos de amizades se dão entre seres que se respeitam por serem indivíduos que fazem questão de se afirmarem como seres únicos e singulares. Uma coisa é uma interação baseada na reciprocidade, em que cada uma das partes cede um pouco em favor da outra, outra coisa é uma interação baseada na submissão, na qual uma das partes se anula totalmente, abrindo mão de qualquer demanda capaz de satisfazê-la, por medo ou temor de desagradar ao outro. Tal atitude de jeito nenhum favorece a constituição de uma amizade, já que este é um vínculo que une uma pessoa a outra,

uma espécie de costura afetiva, tecida na reciprocidade da admiração das qualidades e aceitação de defeitos mútuos.

E assim, das experiências das diversas relações acumuladas, aprende-se a conciliar interesses com as pessoas que tivemos a oportu-

nidade de conhecer. E quanto maior o êxito obtido nas negociações efetuadas, buscando a satisfação mútua, maior a probabilidade de aumentar o número de amizades, sinal incontestado de que se deixou de agir como umbigo do mundo e aprendeu-se a conviver.

CRENÇAS SOBRE OS COLETIVOS

Os coletivos e a autonomia individual

Embora a maioria das pessoas nasça, viva, trabalhe e frequente os mais variados

Amizades se dão entre seres únicos e singulares que se respeitam. Uma coisa é uma interação baseada na reciprocidade, outra coisa é uma interação baseada na submissão

tipos de coletivos, persiste, contudo, um certo receio ou temor que se manifesta quando, pelas mais variadas razões, se é chamado a participar de reuniões, em especial quando se trata de situações novas. Entre permanecer ao abrigo da vida íntima a ter que participar de um processo decisório coletivamente, a preferência sempre recairá sobre a primeira opção. A explicação talvez se encontre na História, pois, desde os primórdios da vida social, o ser humano enfrenta os efeitos da “lei do mais forte”, a submissão ao outro. Daí o temor, quase inconsciente, ainda mais para os menos acostumados, de que se possa perder a liberdade, ser controlado ou ser pressionado por estranhos e ter que se comportar de conformidade com a pressão da maioria.

Por outro lado, devido ao desenvolvimento tecnológico alcançado pelas sociedades modernas, muitos acham que vivemos atualmente uma era da participação, em que, pelo menos em tese, criaram-se as maiores oportunidades para as pessoas interagirem e se integrarem. Por isso mesmo, assistimos em todas as áreas uma preocupação, cada vez mais acentuada, em se tudo se decidir na presença de todos, ou seja, “democraticamente”. De repente, parece que tudo tem que ser resolvido no coletivo. Entretanto, é preciso ter muita cautela e receio antes de aderirmos a esse processo de generalização que lastra em todos os setores das sociedades modernas. O uso e o abuso das decisões em coletivos parecem esconder uma prática de “coletivismo manipulativo”. A impressão que se tem é que se age como se transformássemos o mundo numa sucessão de inúmeras assembleias permanentes, na qual a presença de todos tornou-se fundamental para que ninguém venha a declarar, depois, que nada sabia ou que não teve o direito a opinar e de-

cidir. O que se observa, entretanto, em muitos casos, é a utilização, de uma forma maquiavélica, dos coletivos para “legitimar” as decisões em interesse próprio, seja pessoal ou de grupos. À título de se empregar uma “prática democrática”, dar a voz a todos, o que se deseja, no fundo, é obter uma pseudolegitimação, envolvendo todos num processo decisório que atenda a um propósito dos interessados pela convocação do coletivo.

Em contrapartida, as pessoas não necessariamente se sentem livres para expressar suas opiniões e pensamentos. O motivo pelas quais não se pronunciam são os mais variados. Sem levar em conta o medo das retaliações, cada vez mais presente numa sociedade cada vez mais violenta, de ser rotulado de “fascista” ou “antidemocrata”, a timidez ou a inibição de falar em público, a vergonha de passar uma imagem de ignorante, a falta de entendimento e de informações sobre o objeto dos debates e o sentimento de inferioridade por achar que possui um baixo nível de escolaridade são alguns exemplos do que pode acontecer, principalmente com os mais inexperientes.

Por outro lado, os verdadeiros interessados em uma determinada decisão encontraram uma forma de “lavar as mãos”. Invocando uma decisão livre, imparcial e democrática, deixam que a pressão social “convença” ou “obrigue” os “indiferentes” ou “divergentes” a aderirem às decisões da maioria. E, no final, embora muitos saiam frustrados, nada poderão fazer, porque, afinal, todos tiveram a oportunidade de participar.

As características dos coletivos

À semelhança das pessoas, cada uma com suas características próprias (a personalidade), os coletivos também

apresentam aspectos específicos que os distinguem uns dos outros: tamanho, nível de organização, rigidez ou flexibilização das normas, sanções, grau de fechamento e abertura para outros membros, grau de acolhimento ou alheamento, troca e circulação da afetividade e grau de formalismo, de coesão e uniformidade reinante são algumas das características observadas. Evidentemente, esses traços não existem *a priori*. Eles são construídos, elaborados, anulados, reforçados ao longo da trajetória de interação desenvolvida pelos seus membros. Deste modo, para se conhecer o grau de integração que une as pessoas que participam de um coletivo há que se participar efetivamente da sua dinâmica interna. Vistas de longe, as associações entre pessoas que formam os diferentes coletivos parecem muito semelhantes. Contudo, somente ao nos inserirmos na dinâmica da relação existente em cada um desses coletivos poderemos constatar a qualidade e as especificidades da interação desenvolvida no seu interior.

Existem alguns referenciais utilizados para se avaliar a qualidade de vida nos coletivos. O primeiro deles é até que ponto as atividades e os objetivos atingidos ou buscados pelo coletivo são capazes de satisfazer às necessidades de seus integrantes. A clareza que cada membro possui de que somente por meio do coletivo, como um todo, poderá garantir a satisfação de muitas das suas necessidades é, sem dúvida, indispensável à aceitação dos compromissos impostos pelo coletivo e, conseqüentemente, estimula o grau de empenho, dedicação e disponibilidade para as atividades exercidas em prol do conjunto. O segundo é a consciência que cada um desenvolve do grau de interdependência que deve manter em relação aos outros. Isto corresponde a ter sempre em mente que tudo aquilo que ele faz ou

deixa de fazer interfere direta ou indiretamente nos outros e vice-versa. Portanto, um forte sentimento de interdependência requer de cada um manter sempre um nível de atenção constante não só naquilo que tem que realizar, como também no que os outros deverão fazer. Há de existir disponibilidade para não só focar no que lhe compete, como também estar sempre atento a cooperar, suplementar, enfim, ajudar os outros a fazerem a sua parte. A importância dessa compreensão é tanta que alguns consideram que o sentimento de interdependência é o alimento dos coletivos. O terceiro, diz respeito ao grau de intensidade e à qualidade dos vínculos estabelecidos entre os seus membros. Os vínculos estabelecidos revelam uma espécie de “costura afetiva” a unir, entre si, todos os membros. Quanto mais fortes são esses vínculos, mais ligados entre si se encontrarão seus membros, o que reflete um sentimento de união capaz de tornar o coletivo efetivamente integrado.

Os estágios de evolução dos coletivos

É muito comum as pessoas, principalmente os que desempenham o papel de dirigente, se referirem aos respectivos coletivos como equipes. Este termo talvez passe a ideia de que se trata de um conjunto de pessoas integradas voltadas eficazmente para a consecução dos seus objetivos. No entanto, tal palavra nem de longe reflete o que na prática se verifica. O que ocorre é que funcionar como uma equipe significa encontrar-se num estágio, obtido, muitas vezes, por meio de um longo e sofrido processo de aprendizados. Não é pelo simples fato de nos referirmos a um determinado coletivo como sendo uma equipe que ele poderá ser considerado, pela qualidade da sua dinâmica de interação e *performance*, uma verdadeira

equipe. Para que se entenda o que representa funcionar como uma equipe é preciso que se acompanhem os diferentes estágios percorridos por um coletivo até se alcançar esse ideal.

Desde que surgem, os coletivos iniciam uma caminhada em busca de uma estruturação mais sólida que garanta a sua estabilidade. Alguns, quando começam, já foram objeto de planejamento prévio, com definição de objetivos, papéis, normas, direitos, deveres. Já outros começam a sua aventura de existir na prática, ou seja, produzir energia que se origina da interação humana, e ainda, simultaneamente, iniciar o seu processo de estruturação formal. De qualquer forma, para a maioria dos coletivos a reformulação continuada de objetivos a serem alcançados, bem como de papéis e de normas, são objeto constante de ensaios e erros, de idas e vindas, na medida em que o trajeto percorrido no seu processo evolutivo dificilmente será linear. Apesar de muitos coletivos se apresentarem como formalmente bem definidos, não necessariamente se encontram estabilizados. Apresentam um desempenho abaixo das expectativas, o que os torna extremamente vulneráveis a crises.

Ao se lançar um olhar mais crítico sobre o que se passa na dinâmica de interação, consegue-se entender, logo de início, as razões do insucesso. Observa-se, por exemplo, que, se não a maioria, muitos dos seus membros não conseguiram internalizar tarefas e deveres, comprometer-se com as metas estabelecidas, sentir um mínimo de interdependência em relação aos outros. Embora associados, às vezes ocupando o mesmo espaço físico, não conseguem sentir nada em comum. Obrigados, pelos mais variados motivos, a fingirem ser um participante, no fundo se comportam como se não tivessem nada a ver com aquilo tudo

que está acontecendo. Esse coletivo encontra-se, pois, no estágio de “aglomerado”, uma situação na qual os seus integrantes, embora em aparente interação, parecem existir como se fora um arquipélago, cada ilha preocupada somente com a sua parte, sem que haja a mínima consciência da interdependência de seus papéis. Sem conseguirem se integrar uns com os outros, não possuem liga que os una o suficiente para realizarem coletivamente de modo satisfatório. Se, no entanto, por uma série de mudanças introduzidas no seu interior, os participantes de um aglomerado conseguem intensificar o seu grau de interação, tornando os objetivos em comum, ou seja, compartilhados, desenvolvendo as relações afetivas entre si, manifestando solidariedade uns com os outros, exercitando e acreditando nos efeitos da interdependência de papéis e incorporando e se comprometendo com a normatividade pactuada, então esse coletivo atinge o estágio de um grupo. A passagem, entretanto, de um grupo a equipe irá requerer muito mais empenho e dedicação por parte de todos os seus membros. Significará atingir, em relação ao seu desempenho coletivo, um estágio superior de sinergia na qual o resultado coletivo é maior do que a soma do potencial ou dos resultados apresentados por cada membro individualmente.

Imaginemos, por exemplo, um grupo constituído dos seguintes membros: A, B, C e D. Tomando-se por base que, numa atividade coletiva, cada membro devesse contribuir com os seguintes esforços e desempenho para o grupo: $A = a / B = b / C = c / D = d$, concluiríamos que o somatório do desempenho final do grupo deveria ser $(a+b+c+d)$. Entretanto, se em verdade o resultado final apresentado pelo grupo fosse $(ABCD) > (a+b+c+d)$, isto é, maior que o somatório das contribuições individuais,

ocorreu, então, um fenômeno sinérgico, ou seja, o desempenho em conjunto dessas pessoas foi capaz de superar o somatório dos investimentos individuais de cada integrante. Deve-se ressaltar, ainda, que um membro de uma verdadeira equipe, reconhece, sem nenhuma dificuldade, que o resultado que se consegue obter coletivamente é bem superior ao que ele poderia exibir isoladamente, daí a sua enorme preocupação em manter-se integrado.

CRENÇAS SOBRE A LIDERANÇA

Os coletivos, os dirigentes e os líderes

O curioso é que ao juntarmos pessoas, especialmente as que não estiverem muito familiarizadas com reuniões, o que se constata é um verdadeiro “engarrafamento de egos”. Todo mundo querendo fazer prevalecer os seus pontos de vista, as suas verdades e des-

crenças, chamar a atenção sobre si, destruir os argumentos apresentados pelos demais ou vencê-los com uma alegação contundente. E, caso não exista alguém presente com capacidade de apaziguar os ânimos e mobilizar as pessoas no sentido de se chegar a alguma conclusão, a tendência será a reunião caminhar para um infeliz desfecho: o encerramento devido aos conflitos e às agressões generalizadas.

O interessante é que as sociedades modernas atingiram um elevado padrão de desenvolvimento tecnológico e tornaram-se extremamente dinâmicas. Por isso

verifica-se, a todo instante, iniciativas inovadoras que, devido à disseminação quase instantânea, são capazes de contaminar e instigar a muitos curiosos.

No cenário da vida nos coletivos, de repente começa a irromper a tese, que se espalha vertiginosamente por todos os cantos, de que as pessoas não precisariam mais de chefe para realizarem conjuntamente aquilo a que se propõem. Bastaria tão-somente que as pessoas aprendessem a conviver e produzir coletivamente, sem a necessidade da presença de nenhuma figura que conduzisse o processo. Começam, então, a surgir as diferentes experiências de autogestão levadas a efeito nos mais diversos tipos de coletivos. Mas, infelizmen-

Um coletivo, para ser adequado e estável, carece de alguém que atue como dirigente. Uma coisa é alguém assumir a tarefa de dirigir um coletivo, outra, bem distinta, é o de tornar-se um líder

te, essas experiências, até o presente instante, não têm sido bem-sucedidas. Cooperativas, organizações não-governamentais (ONGs) e outros empreendimentos coletivos têm demonstrado que, diante dos impasses instaurados, a única saída encontrada foi a de se

eleger, periodicamente, representantes com a incumbência de decidirem em nome dos seus respectivos representados. E, como se não bastasse, após reunirem os representantes numa espécie de colegiado de direção, há a necessidade, ainda, de se definir uma hierarquia de papéis e de se eleger um representante para exercer a função de gestor para um mandato a ser renovado de conformidade com a vontade da maioria.

Logo, por mais que tenham sido realizadas diversas tentativas, o que tem sido evidenciado é que um coletivo, para

funcionar adequadamente e permanecer razoavelmente estável, carece de alguém que atue como dirigente, condutor, coordenador, orientador, supervisor, chefe, gestor ou seja lá qual for o nome que se queira dar. Aliás, os mais experientes da vida em coletivos reconhecem, sem dificuldade, que o lugar ocupado por um dirigente, qualquer que seja o seu nível, é o da integração. Portanto, tudo que faz só se justifica se for para integrar ou manter integrados os elementos que compõem um coletivo. Ao priorizar, então, os objetivos a alcançar por meio de um desempenho coletivo, estará contribuindo para assegurar a integração, uma vez os que os indivíduos só se interessam em permanecer, espontaneamente, num coletivo se vislumbrarem nos resultados obtidos coletivamente a possibilidade de satisfazer algumas de suas necessidades individuais.

Atualmente, o nome “líder”, originário, segundo os estudiosos, dos *vikings* (o condutor das embarcações), encontra-se consagrado, razão pela qual é atribuído a todo aquele que tem o encargo de direção de coletivos, um papel de liderança. Contudo, tendo em vista a complexidade atual dos coletivos, cada vez mais valoriza-se o papel e o desempenho dos gestores, bem como a constatação de que nem todos que exercem essa atribuição podem ser considerados líderes. Daí a convicção, que cresce entre especialistas, de que uma coisa é alguém assumir formalmente a tarefa de dirigir um coletivo, outra, bem distinta, é o de tornar-se um líder. Para que esse nível seja atingido, é preciso que o dirigente, além de seus atributos pessoais, percorra, às vezes, um longo caminho de aprendizados, acertos e erros, que requer muita perseverança e esforço, o que para muitos tornam-se cruciais renúncias e implicações até na vida pessoal. Senão vejamos alguns desafios a serem superados.

A confiança

De início é preciso ressaltar que a confiança é o ingrediente que regula o campo das relações interpessoais. Na sua ausência, será impossível integrar as pessoas e, desta forma, obter as transformações que levem um coletivo a converter-se numa equipe. Enquanto os integrantes de um coletivo não se sentirem suficientemente seguros, confortáveis e acreditando no dirigente e nos demais componentes, as relações mantidas serão de distanciamento, defesa e descompromisso. Portanto, o primeiro desafio de um líder é o de construir um clima de confiança generalizado, fazer com que todos os componentes sintam que, a despeito das diferenças, podem confiar uns nos outros e, principalmente, no seu dirigente. Como, então, conseguir mobilizar pessoas que, em muitos casos, parecem se encontrar numa convivência desanimadora, simplesmente mecânica e rotineira, avessas a qualquer proposta de mudança, pois só esperam uma oportunidade de saltar fora? Além do mais, confiança não se dá, razão pela qual ninguém deve pedir um “voto de confiança”. Ela é o resultado de um processo de construção que, pouco a pouco, vai se estruturando por meio de atitudes firmes, solidárias e de encorajamento.

Todos nós sabemos, pelas diversas experiências de vida, que ninguém confia em quem não se conhece ou se comporta como uma “caixa preta”, indecifrável, misteriosa e, muito menos, em gente falsa. Já temos, então, algumas informações indispensáveis para lidar com o fenômeno confiança.

O primeiro passo é o dar-se a conhecer. Ter ousadia e tranquilidade, porque acredita no que está propondo, de estimular e provocar todos, sem exceção, a falar sobre si mesmos: sua história pessoal, seus defeitos, suas virtudes, seus sonhos, seus planos. Isso significa despir-se de vaidades

des, espertezas, simulações e hipocrisias e fazer uma autocrítica em público. Falar do que julga sejam os seus defeitos, o que acha que deve mudar em si mesmo, se sabe ou não como conseguir, se gostaria ou não de receber ajuda dos participantes, ou seja, realizar o que poderíamos dizer, de uma maneira esquemática, uma espécie de “*striptease* psicológico”.

O segundo ponto a ser desenvolvido com muita coragem e tenacidade é a adoção da transparência como um pacto de convivência coletivo. Para tanto, é necessário que todos adotem uma nova postura: o exercício continuado da explicitação, ou seja, o hábito de dar explicações, de falar dos porquês de todas as suas ações e omissões que, de uma maneira direta ou indireta, afetam a convivência no coletivo, dar ciência do que gostou ou não do outro, do que pretende fazer ou do que espera que o outro faça. Por outro lado, estamos fartos de saber que nem sempre as pessoas recebem bem o que temos a dizer delas. Isto, contudo, é um aprendizado mútuo que incorporamos por meio de um percurso cheio de acertos e erros. Por isso o cuidado que devemos ter, e só a experiência nos ensina, de comunicar o que se deseja, sem ofender, desqualificar ou arrasar o outro e, ainda, se devemos falar algo em público ou em particular. O mesmo vale para quem recebe uma avaliação. É importante descer do pedestal no qual às vezes nos colocamos, porque nos comportamos como se fôssemos os únicos donos da verdade, aprender a nos corrigir e a rever nossas atitudes ouvindo e refletindo sobre o que nos dizem, em vez de brigar ou desqualificar o que foi dito. Atingir o estágio de transparência é fundamental para uma convivência harmônica e solidária em qualquer coletivo.

E, por último, a autenticidade. Por mais que alguém afirme ser autêntico,

com o tempo vamos percebendo que tem muita coisa que a pessoa esconde ou dissimula. Inclusive até para os mais íntimos. Os motivos são inúmeros, sendo que, na maioria dos casos, é a vergonha que sente de se expor e confessar o que julga irá denegrir a imagem que tenta passar. Assim somos todos nós. Por mais que algunsousem afirmar que conhece o outro como a palma de sua mão, é só refletirmos um pouco sobre as surpresas que já tivemos com pessoas que acreditávamos conhecer para reconhecer que todo ser humano, uns mais, outro menos, é um ser invisível. Basta levar em consideração que todo homem é um ser que pensa, que fala e que age. E que nem sempre fala o que pensa, nem sempre fala como age, que nem sempre age conforme pensa, que nem sempre age conforme fala ou, ainda, nem sempre pensa sobre o que fala e nem sempre pensa no que age. Daí os perigos que correm os que supõem, convictos, que conhecem tudo sobre o outro.

Diante do exposto, talvez essa seja a mudança mais difícil de ocorrer no âmbito de um coletivo, porque se trata de um aprendizado que vem do berço e que se encontra ancorado nos padrões culturais que inconscientemente incorporamos e que são reforçados no nosso dia a dia, porque acreditamos que seja uma forma de nos proteger. Julgamos que quanto mais autênticos somos, mais previsíveis nos tornamos e, conseqüentemente, mais vulneráveis ficamos aos ardis que os outros utilizam para nos enganar ou obter o que desejam em nosso prejuízo. Entretanto, para um dirigente que almeja tornar-se um líder este atributo torna-se indispensável, já que os integrantes desse coletivo, ao projetarem num determinado membro as qualidades de um líder, o idealizam, tornando-o um ser excepcional, que se destaca dos demais. Em razão disso, quan-

to mais um dirigente se esforçar para ser o mais autêntico possível, mais confiável ele será e, portanto, mais qualidades serão a ele atribuídas, identificadas, ressaltadas e compartilhados pelos seus dirigidos.

A autoridade

Conforme atestam os registros históricos levantados pelos estudiosos, quaisquer que tenham sido as formas de organização social adotadas ao longo da história, elas tiveram como seu alicerce a hierarquia social. E dentro desse princípio hierárquico, no cume dessa pirâmide, sempre encontramos uma figura revestida de autoridade a materializar o poder de controle, gerando, conseqüentemente, respeito, admiração e temor, conforme os padrões culturais vigentes. Ninguém desconhece, inclusive nos tempos atuais, os exemplos dos absurdos cometidos por figuras de autoridade doentias responsáveis por atos de violência, covardia e maus tratos sobre seus subordinados hierárquicos. Não foi por acaso que os casos extremos de abuso de autoridade continuado foram capazes de provocar até revoltas nos mais diversos níveis de coletivos. Diante de tantas ameaças, as sociedades modernas resolveram se proteger, diluindo, gradativamente, a concentração de poder de controle no papel atribuído aos dirigentes.

Em simultâneo à democratização das sociedades, instala-se um processo de renovação continuada de técnicas de gestão voltada para o aperfeiçoamento dos mecanismos que envolvam a participação de todos nos processos decisórios, bem como do exercício das práticas que estimulem

autocontrole e autonomia dos membros dos coletivos. Observa-se, portanto, um esforço para mudar a imagem residual do dirigente que o passado consagrou. Desmitificar a crença de que, para ser um bom chefe ou dirigente, tem que se exercer a autoridade do papel com muito rigor e disciplina parece ser uma das preocupações do dirigente moderno. Para tanto, ele deve se colocar no nível de seus colaboradores e desenvolver uma interação de iguais, encorajando a colaboração e a cumplicidade de todos. Todas essas inovações, não obstante serem, sem dúvida alguma, necessárias e tardias, vêm contribuindo, no entanto, para uma espécie de desqualificação e enfraquecimento da figura da autoridade. Isso parece provocar incertezas que se refletem

negativamente no desempenho de um coletivo, porque uma coisa são os excessos, abusos e horrores cometidos por uma autoridade, outra o que significa

A autoridade é a responsável por estabelecer os vínculos sociais entre pessoas desiguais

para um coletivo uma figura revestida de autoridade. Segundo Richard Sennett, estudioso da autoridade, esta é a responsável por estabelecer os vínculos sociais entre pessoas desiguais.

Imaginem uma família composta de pais e filhos. No processo educacional desenvolvido, os pais não são seres hierarquicamente iguais. Eles são colocados, pelos filhos, num escalão superior, porque, em princípio, desde o berço, lhes dão abrigo, alimentação e orientação e tiram as dúvidas que os importunam. Os filhos esperam que os pais saibam como os proteger, quando se fizer necessário. Por outro lado, vezes há em que eles, os pais, corrigem os filhos, os punem e lhes dão limites, por isso desagradam e,

nesses momentos, são percebidos como figuras opressoras, chegando a causar até um certo temor. É dentro dessa ambiguidade – proteção x coerção – que a criança vai crescendo, se desenvolvendo e se sentindo cada vez mais integrada ao ambiente familiar.

Imaginemos uma situação diferente, que parece ser atualmente a mais comum, a de pais que trabalham – uma dinâmica familiar, em boa parte, de pais ausentes. Quando, depois de um exaustivo dia de trabalho, cansados e insatisfeitos com a vida que levam, são obrigados, devido aos problemas envolvendo os filhos, a reuni-los para falar sobre o acontecido, normalmente é para recriminá-los. E o que na maioria das situações acontece é deixar registrados, por meio das reações emocionais visíveis, o aborrecimento e a contrariedade por terem sido importunados. Infelizmente, devido aos inúmeros encontros dessa natureza que se sucedem, o que conseguem passar para os filhos é que estes são um estorvo e que, portanto, nada esperem a não ser a sua insatisfação por mais esse encargo que eles provocaram – o de ter que corrigi-los. Diante desse cenário, o que fatalmente deverá ocorrer é que essas crianças crescerão buscando fora de casa a proteção que desejariam ter e se livrar, o mais rápido possível, do ambiente que sentem de rejeição familiar.

Uma outra situação, ainda, seria a de pais que resolvessem assumir uma postura de “pais moderninhos”, adotando os princípios de educação igualitária, sem repressão e voltada para a autonomia individual. A preocupação constante será, pois, a de demonstrar para os filhos que gostariam que fossem percebidos como iguais, uma espécie de irmãos mais velhos. Subjacente a essas condutas, encontram suporte na tese de que, ao agirem dessa maneira, sem impor limites e afirmar o que é certo/

errado, recompensando ou punindo, com tempo seus filhos irão gradativamente se tornando autônomos e sabedores de como melhor se comportar. O importante – é o que acreditam essas pessoas para justificar suas atitudes – seria o esforço continuado por manter um ambiente descontraído, sem censuras e punições. A expectativa talvez fosse a de que essas crianças pudessem, desse modo, crescer autônomas, sabendo se virar sozinhas e muito ligadas entre si e à família. Mas, lamentavelmente, os relatos de educadores que tiveram experiências com adolescentes e crianças oriundas de famílias (ou nelas inseridas) nas quais a dinâmica de interação se assemelha em muito ao esquema esboçado têm evidenciado aspectos nada agradáveis. Ao que tudo indica, essas crianças acabam por se tornar adolescentes e adultos sem limites, voltados exclusivamente para a satisfação dos seus desejos e, o que é mais trágico, com muitas dificuldades de estabelecerem vínculos, inclusive com os familiares. Os problemas de relacionamento que criam se devem em muito ao fato de que não conseguiram aprender a conciliar os interesses comuns, porque só enxergam e lutam pelos seus interesses individuais. No fundo essas atitudes parecem refletir o que extraíram da experiência educacional que tiveram: a de que os filhos não podem e não devem esperar que ninguém os proteja ou os ajude. Por conseguinte, o importante na vida é tudo fazer para não depender de ninguém. Como um mecanismo de defesa, bloqueiam a circulação da sua afetividade, o que acarreta imensas dificuldades na formação dos vínculos sociais ao longo da vida.

Os exemplos aqui enunciados, embora de natureza esquemática, têm como propósito salientar o fato da importância da autoridade como vínculo social e sua função na convivência no interior dos

coletivos. Nada mais oportuno, ainda, ressaltar a relevância da afetividade para a autoridade, já que nos exemplos mencionados não foi dado a ela o devido destaque. Como a costura que une as pessoas, funciona como a liga que materializa o sentimento de interdependência entre elas. Uma autoridade exercida somente com base na racionalidade, sem afeto, não se sustenta, porque não acolhe, não abriga. Uma coisa é se agir com firmeza, ao estabelecer limites, porque se acredita no que se está fazendo; outra é agir no mero plano racional, sem nenhuma emoção, como se não fôssemos humanos. Quem sabe, no futuro, talvez caminhemos para que os robôs venham a exercer sua autoridade, sem nenhum viés emocional, sobre os seres que nascerão, devidamente programados para viverem coletivamente de uma forma diferente?

As considerações anteriormente esboçadas tiveram tão-somente a intenção de salientar um aspecto a ser priorizado por todo dirigente que deseje liderar – exercer a sua autoridade. Isso corresponde, preliminarmente, em diferenciar o seu papel dos demais integrantes. Diferenciar-se dos subordinados, não significa deles se distanciar ou se afastar e, conseqüentemente, dos problemas, individuais e/ou coletivos, que carregam. Para tal terá que, inevitavelmente, aprender a lidar, com muito empenho e afeto, com os componentes essenciais da autoridade – a proteção e os limites. Por isso um líder não é um igual aos seus liderados. Ele é especial, uma instância à qual os seus liderados recorrem quando se encontram diante dos obstáculos e problemas que não

conseguem solucionar. Caso o considerassem um igual, não seria percebido como um líder, pois o teriam como qualquer outro membro, portanto, com as mesmas dificuldades que enfrentam para encontrarem as soluções para os seus impasses.

O ideal da coesão e suas armadilhas

O imaginário social é povoado de imagens e representações que colecionamos e reproduzimos, extraídas dos mitos que cada cultura preserva. Algumas delas podem funcionar para incentivar, em determinadas áreas da atividade humana, a busca da perfeição que devemos perseguir até um dia alcançá-la. No caso de uma equipe, preexiste um ideal, que poderíamos até considerar universal, tendo em

vista a sua vulgarização, posto que transcende o escopo da cultura francesa, seu berço natal. É o que foi extraído do romance *Os três mosqueteiros*, de Alexandre Dumas.

A imagem decantada pelos meios de comunicação de um coletivo no qual seus membros assumem a responsabilidade de agirem segundo o princípio de “um por todos e todos por um” simboliza, hoje em dia, o que se espera seja o grau de coesão de uma equipe. E quanto mais as pessoas vão tendo a oportunidade de compartilhar as mais variadas experiências com os seus companheiros, maior será a oportunidade de constatarem a importância da interdependência para se alcançar bons resultados. Da orientação extraída de êxitos, fracassos, dissabores, satisfações, frustrações e euforia vivenciados conjuntamente vai emergindo o sentimento de união e

Um líder não é um igual aos seus liderados. Ele é especial, uma instância à qual os seus liderados recorrem

fraternidade que liga uns aos outros. Desta forma, o coletivo vai gradativamente tornando-se mais coeso, mais focado nas suas metas e, à medida que vai colecionando resultados favoráveis, mais fechado fica em relação ao seu processo decisório. O grau de fechamento se reflete na rejeição gradativa das influências externas, pois a prioridade passa a ser a busca de uma certa uniformidade de conduta e, por isso, prevalece um clima de intolerância a dissidências ou a qualquer manifestação individual que possa ameaçar o equilíbrio e harmonia obtidos. E, apelando para a coesão adquirida com sacrifício passa, então, a considerar que o mais importante para assegurar suas conquistas é manter uma vigilância constante no sentido de se preservar o padrão de condutas a que seus membros chegaram, condutas estas que o coletivo considera responsáveis pelas experiências exitosas obtidas.

Para qualquer dirigente que almeje ser bem-sucedido, conseguir que o coletivo sob sua responsabilidade apresente um alto grau de coesão em torno dos objetivos a serem alcançados significa uma demonstração de sua competência profissional. Porém, na vida, ainda que muitos não acreditem, nada é absolutamente positivo ou negativo. Logo, a coesão, um fator indispensável ao sucesso de um coletivo, também pode ser um entrave ao seu desenvolvimento e, em casos extremos, até fator de desintegração. Examinemos, então, alguns desses obstáculos que um grupo muito coeso poderá enfrentar e suas consequências que, caso não forem devidamente trabalhadas, poderão vir a sofrer.

– 1º dilema: Fechamento e acolhimento de novos membros

Quanto mais coeso um coletivo se torna, mais fechado ele poderá ficar em relação a transformações. Entretanto,

a vida segue, e as mudanças, tanto no cenário externo quanto no interno, ocorrem. Acontecimentos, alguns previstos, outros inesperados e surpreendentes, se sucedem, dando origem a necessidades urgentes, pelas mais variadas razões, de um coletivo ter que incorporar de imediato novos membros. E a rápida ou longa adaptação dos novos membros acolhidos e as implicações subsequentes irão depender muito da maneira como esses membros são acolhidos.

Por mais que se esforce desde o início, todo novo membro que se incorpora traz consigo um repertório de vivências que certamente se refletem na maneira diferente de se comportar. Um dos primeiros indicadores do acolhimento será a reação ao diferente ou estranho que o novo integrante exhibe. Já que deve ser o esperado, tais manifestações não devem serem vistas como ameaça. Dependendo do grau de maturidade do coletivo, elas devem ser objeto de avaliação e, caso consideradas positivas, devem ser incorporadas, total ou parcialmente. Caso contrário, deve-se rejeitá-las, também total ou parcialmente.

De qualquer forma, o importante será todo o empenho no sentido de não desqualificar o novo membro, mas sim explicar as razões pelas quais os comportamentos são inadequados. O que importa é a mensagem que o coletivo deve passar de que todos desejam que o novo membro seja também um do grupo. Deve-se enquadrá-lo se for necessário, mas sempre sinalizando o empenho em acolhê-lo na dinâmica de convivência grupal. Se, por outro lado, tratarem o novo membro como forasteiro, invasor ou corpo estranho, além de impedirem qualquer tipo de renovação, fatalmente irão contribuir para desintegração do grupo, uma vez que cada membro rejei-

tado ou expulso deixa sequelas difíceis de serem cicatrizadas. Deste modo, entre as muitas preocupações de um dirigente, uma delas por certo será a de trabalhar intensivamente o seu coletivo para que consiga, simultaneamente, manter um grau de coesão e, também, um grau de abertura indispensável à incorporação e acolhimento de novos membros. Um coletivo que sabe acolher e integrar os seus novos membros é o que sempre se renova para permanecer sempre eficaz.

– 2º dilema – Intolerância a qualquer tipo de desvio

À medida que o coletivo vai criando, incorporando e seguindo as normas de conduta consideradas indispensáveis à realização dos seus objetivos, mais coesa se torna a sua atuação e, conseqüentemente, a sua dinâmica de interação. Não resta dúvida de que a manutenção de um certo padrão de conduta, devidamente consagrado pelo sucesso alcançado, gera expectativas de que nada deve ser mudado e, portanto, todos devem continuar atentos a quaisquer descuidos ou alterações de comportamentos que possam vir a colocar em risco as metas estabelecidas.

Com isso, um certo grau de rigidez e intolerância é naturalmente desenvolvido e incorporado à dinâmica de convivência no interior do coletivo. Acontece que as pessoas, embora se sintam integradas e comprometidas com o coletivo, são diferentes entre si. E, com o passar do tempo, a tendência é a de se libertarem da vigilância e começarem a exhibir comportamentos não previstos.

Todo coletivo que se destaca pela sua efetividade é aquele que cria, inova e se torna diferente na sua maneira de agir

O que de início pode ser percebido pelo coletivo como uma manifestação de quem quer chamar a atenção sobre si ou uma simples falta de atenção, se generalizado, poderá ser visto como uma ameaça e, portanto, antes que seja tarde, deve ser reprimido. Evidentemente, que a situação criada, gera tensões capazes, caso não sejam atenuadas, de desintegrar o nível de coesão obtido, às vezes com muito esforço.

É diante desta ameaça, sempre muito presente nos coletivos muito coesos, que entra em cena o desempenho do líder no sentido de desanuviar e impedir o desmantelamento do trabalho realizado. Identificar a(s) conduta(s) desviante(s), analisando as necessidades do(s) seu(s)

agente(s) e implicações para o coletivo é uma mais uma tarefa para o líder. Além disso talvez tenha, ainda, que avaliar se deve trabalhar isoladamente os(s) desviante(s) para em seguida re-

uni-lo(s) a todos ou se deve partir logo para um trabalho em conjunto. Tudo isso dependerá do conhecimento que tiver da situação/problema e da personalidade e das características dos envolvidos.

– 3º dilema – Criatividade

Todo coletivo que se destaca pela sua efetividade é aquele que cria, inova e se torna diferente na sua maneira de agir. Não obstante a criatividade se manifestar coletivamente por meio dos resultados alcançados, o desempenho coletivo depende, contudo, das manifestações dos seus talentos individuais. E o que nem sempre é entendido pelo clima de censura reinante é que qualquer comportamento criativo é

desviante, porque não previsto no repertório exibido e esperado de um determinado integrante. Alguns podem ser aceitos e até elogiados, logo que são identificados, somente devido ao resultado alcançado. Os demais são imediatamente rechaçados e seus autores até punidos. Entretanto, o que talvez muitos desconheçam ou tenham se esquecido é que este mesmo comportamento desviante bem-sucedido – o criativo –, para que tivesse acontecido, não surgiu inesperadamente. Normalmente decorre de acertos e erros de experiências anteriores, devidamente depurados e armazenados na memória. Isso significa que o comportamento ou o desempenho maravilhosamente criativo e desviante que resultou num enorme sucesso do coletivo, numa determinada situação, foi precedido de vários desvios anteriores que propiciaram ao seu autor a liberdade para criar.

Logo, cabe àquele que exerce o papel do líder uma avaliação constante das manifestações de desvios exibidos, as implicações para o desempenho coletivo e para o amadurecimento e aprendizado dos desviantes, e se necessário, mediar as desavenças, sem desqualificar os que os defendem ou que os repudiam. O importante é o coletivo conseguir avaliar e decidir com a máxima objetividade sobre as implicações dos comportamentos considerados desviantes, tendo como referência aquilo que deve ser o essencial – atingir seus objetivos. Caso isso seja naturalmente obtido, o coletivo conseguiu atingir um clima de harmonia invejável, um elevado grau de coesão e um espaço para a livre manifestação da criatividade.

O líder, como o negociador, deve proporcionar a cada uma das partes a oportunidade de aprender a ceder para ganhar

Administração de conflitos, um teste da habilidade de um dirigente

Histórias e objetivos de vida, interesses, padrões culturais, traços de personalidade, tudo isso e mais o que, para evitar obviedades em excesso, não foi listado são exemplos do quão diferentes são os integrantes de um coletivo. Logo, a única coisa que faz com que essas pessoas tenham algo em comum são os objetivos, para todos muito importantes, e a convicção de que só por intermédio da produção do coletivo poderão alcançá-los. Por conseguinte, nada estranho que, a todo momento, apareçam conflitos na dinâmica de convivência de um coletivo.

E que resolvê-los, evitando maiores sequelas para o coletivo, é mais uma tarefa do líder.

E o que fazer? Ter sempre em mente que todo conflito decorre, às vezes de uma maneira oculta, de interesses contrariados. E que a única

maneira de atenuá-los, até a sua plena extinção, será por meio da negociação. Por isso mesmo, fazer com que as partes conflitantes explicitem seus respectivos interesses, seus motivos, os prejuízos de que julgam estarem sendo alvos, até que se encontre um ponto de equilíbrio, é o itinerário a ser seguido. Para tanto, o líder, como o negociador, deve proporcionar a cada uma das partes a oportunidade de aprenderem a ceder para ganhar. O que cada um pode ganhar? Além da redução do nível de estresse, o respeito do coletivo pelo investimento realizado em prol da integração, a possibilidade de remover os ruídos e obstáculos da comunicação

prejudicada, a possibilidade de desanuviar o clima de interação e a recuperação gradativa da confiança ameaçada. O líder já com alguma experiência bem sabe que não se trata de intervenções muito fáceis de serem realizadas. O clima tenso e as emoções deflagradas pelos interesses contrariados são alguns dos ingredientes que aguardam qualquer um que assuma a função de negociador. Por outro lado, o sucesso na negociação contribui em muito para a consolidação da imagem do líder. E quanto mais um dirigente se consagra como um líder, maior será a probabilidade de resolver com mais facilidade os conflitos posteriores, já que, devido a sua imagem consolidada, a sua presença cria nas partes que vierem a se envolver uma predisposição favorável no sentido de obterem, ao final, uma resolução justa que os satisfaça.

A duração de uma liderança

E, para concluir estas já muito extensas divagações acerca do fenômeno liderança, um comentário sobre a duração de um líder: existem aqueles que surgem meramente por acaso. Imaginemos uma situação desesperadora na qual um coletivo se encontre: de ineficácia, falta de rumo e até ameaça da própria sobrevivência. A busca de saídas e alternativas se sucedem, tentativas são realizadas até que um determinado membro sugere e toma iniciativas, às vezes por acaso, e consegue fazer com que a situação-problema seja resolvida. E, se após o alívio sentido por todos, esse mesmo participante propõe mudanças que são realizadas de forma a se obterem resultados exitosos, mudando o quadro considerado negativo pela maioria, a tendência será, inevitavelmente, as pessoas considerarem que tudo que de bom aconteceu foi obra do desempenho

desse integrante, tornando-o, desse modo, uma liderança nascente. Se, com o passar do tempo, conseguir, em função de suas qualidades pessoais e muito trabalho, consolidar a sua imagem, se consagrará como uma nova liderança. Porém, se ao invés disso, seu desempenho não satisfizer as expectativas geradas, essa atuação se apagará gradativamente da memória do coletivo, e o até então considerado líder não passará de uma liderança fugaz. Isso é muito comum observar-se em dirigentes que apresentam um desempenho notável em determinadas situações, mas, mudado o cenário, não conseguem manter a *performance*, o que inexoravelmente fará com que sua imagem sofra desgastes e desapareça do imaginário do coletivo.

Existe um outro tipo de liderança que denominaríamos de liderança local, a qual atua de uma maneira exitosa num determinado coletivo específico. Em razão de uma série de circunstâncias intrínsecas, aquela liderança tornou-se extremamente eficaz para aquele determinado coletivo. Devido ao sucesso, a tendência natural é que esse dirigente seja convidado a dirigir outros coletivos, que lhe darão, conseqüentemente, oportunidade de maior crescimento profissional. Se, infelizmente, nessa nova experiência não conseguir alcançar os mesmos resultados, o que fatalmente ocorrerá é que sua competência passará a ser questionada e a sua imagem começará a sofrer alguns arranhões. Com o passar do tempo, caso não venha a se recuperar em outras experiências, a tendência será o seu ofuscamento e a desqualificação da sua condição de líder.

E, por último, há aquele dirigente que, exercendo suas atividades nos mais diferentes coletivos, consegue construir sua imagem de líder, mantendo-a enquanto dirige cada um deles. Evidentemente que esses são casos raros, por isso mesmo

muito cobiçados. O mais importante é que sua imagem é elaborada em torno da sua imensa dedicação e do talento, que lhes são atribuídos pelos seus liderados. Para chegar a esse patamar foi necessário, sem dúvida, além do talento indispensável, um trabalho árduo e muita perseverança; um conhecimento aprofundado das características de cada coletivo sob sua responsabilidade, bem como das personalidades dos seus respectivos integrantes; e o exercício continuado da autocritica, buscando um aperfeiçoamento de seus atributos, principalmente da tolerância, enfim, atividades que, inevitavelmente, irão lhe tomar todas as horas de cada dia vivido no desempenho de seu papel. Consequentemente, um dilema surgirá e o acompanhará enquanto exercer a atividade: como conciliar as

demandas da sua vida pessoal e da vida profissional. Daí a surpresa que se observa, quando lideranças, às vezes no seu apogeu, resolvem abandonar todo o prestígio e sucesso obtidos e se recolhem ao anonimato da vida privada. Trata-se de uma trajetória de extrema exaustão e entrega. Por quanto tempo um ser humano é capaz de aguentar a sobrecarga de demandas e os dilemas que surgem é a incógnita que acompanha aqueles que são considerados grandes lideranças. Porque, ao final, para todo aquele que vivenciou e se dispuser a analisar toda essa trajetória de desafios, deve restar uma grande indagação: Será que uma liderança efetivamente dirige os seus liderados ou será que uma liderança não passa de um competente escravo de seus liderados?

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES>; Comportamento; Liderança; Princípios;

SUGESTÕES DE LEITURAS

Sobre crenças

MLODINOW, L. *Elástico: como o pensamento flexível pode mudar nossas vidas*. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

BAUMAN, Z. *Cegueira moral: a perda da sensibilidade na modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

Sobre existencialismo

REYNOLDS, J. *Existencialismo*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

BAKEWELL, S. *No café existencialista*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2017.

Sobre a vida de relação

ENRIQUEZ, E. *Da horda ao estado: a psicanálise do vínculo social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1991.

LASCH, C. *A cultura do narcisismo*. Rio de Janeiro: Imago Editora, 1983.

Sobre os coletivos

ANZIEU, D & MARTIN, J-Y. *La dinámica de los grupos pequeños*. Buenos Aires: Kapelusz, 1971.

ROBBINS, H. e FINLEY, M. *Por que as equipes não funcionam*. 11ª ed., Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1997.

ZIMERMANN, D.E. *Fundamentos básicos das grupoterapias*. Porto Alegre: Artes Médicas, 2000.

Sobre Liderança

MOSCOVICI, S. *L'âge des foules*. Paris: Fayard, 1981.

SENNETT, R. *Autoridade*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

KREITNER, R. *et alii. Psicologia Social*. México, DF: McGraw-Hill, 1997.

O PAPEL PIONEIRO DE MÉDICOS DA MB NA MEDICINA AEROESPACIAL

CAIO CESAR LEITE BARROS*
Capitão-Tenente (Md)

SUMÁRIO

Introdução
Fases da Aviação Naval
O pioneiro
A contribuição do Exército Brasileiro
Os *raids* da Aviação Naval
Primeiro *flight surgeon* da América Latina
Acidentes aéreos
Perfil do aviador
A Revolução de 30 e os novos *flight surgeons*
Surge a Força Aérea Brasileira
Considerações finais

INTRODUÇÃO

O voo sempre despertou nos homens de ciências médicas o interesse pelo estudo do comportamento humano diante dos fenômenos observados nas elevadas altitudes. A partir do 14 Bis por Santos Dumont, em 1906, houve um rápido

avanço tecnológico dos meios aéreos, para o qual contribuiu o desenvolvimento de uma nova área de atuação médica, a Medicina de Aviação.

Atualmente, ela é chamada de Medicina Aeroespacial, sendo um importante ramo de atuação do subsistema operativo da Marinha do Brasil (MB), com

* Graduado em Medicina pela Escola Superior de Medicina da Santa Casa de Misericórdia de Vitória (ES). Pós-Graduado (*latu sensu*) em Psiquiatria e Dependência Química pela Uni São Paulo. Realizou o Curso Básico de Perícia Médica na Aviação Civil (Agência Nacional de Aviação Civil – Anac). Serve atualmente na Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia (RJ).

origem histórica no século XX. Oficiais médicos do Corpo de Saúde da MB desenvolveram importantes trabalhos que contribuíram para o desenvolvimento não somente da Aviação Naval, mas também da Aviação brasileira como um todo. Esses entusiastas do voo são hoje pouco conhecidos, sendo importante relembrar seus grandes feitos.

Assim, o presente trabalho tem por propósito apresentar os oficiais médicos da MB que tiveram um papel fundamental na criação e no desenvolvimento da Medicina Aeroespacial brasileira, por meio de suas atuações antes e durante a primeira fase da Aviação Naval.

Trata-se de uma revisão por meio da pesquisa bibliográfica em livros históricos da Aviação Naval, bem como em artigos científicos, leis e decretos, com a finalidade de demonstrar os principais feitos dos pioneiros da Medicina relacionada à atividade aérea no País.

FASES DA AVIAÇÃO NAVAL

A Aviação Naval é tradicionalmente dividida em quatro fases, conforme a Tabela 1. Com a implantação da Escola de Aviação Naval (Figura 1), em 23 de agosto de 1916, inicia-se a história aérea no âmbito da Marinha do Brasil. Ela é considerada a primeira escola militar de aviação do País, começando suas atividades no Arsenal de Marinha, na Praça Mauá, Rio de Janeiro (RJ). Em 1917, foi transferida para a Ilha das Enxadas e em 1924 mudou-se para a Ponta do Galeão, onde funcionou até a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941², fato que marca o início da 2ª fase da Aviação Naval¹.

A fase inicial da Aviação Naval foi desenvolvendo-se de maneira empírica, ganhando mais profissionalismo e grande evolução com a aproximação da Medicina, sendo fundamental valorizar os principais feitos médicos desse período.

	Início	Fim
1ª fase	Surgimento da Escola de Aviação Naval (1916)	Criação do Ministério da Aeronáutica (Decreto nº 2.961 de 1941)
Período interlúdio	1941	1952
2ª fase	Recriação da Diretoria de Aeronáutica (1952)	Publicação de Decreto Presidencial (1965) que proibiu o uso de aeronaves de asas fixa (aviões) pela MB
3ª fase	A partir de 1965, a MB passou a operar exclusivamente com asas rotativas (helicópteros) e a Força Aérea Brasileira ficou responsável pelos aviões embarcados no Porta-Aviões <i>Minas Gerais</i>	Decreto nº 2.538 de 1997, que devolve à MB o direito de operar com aeronaves de asa fixa
4ª fase	Iniciada com o Decreto de 1997, que possibilitou a criação do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (VF-1), em 1998	Fase que persiste até os dias atuais
Referência ¹ .		

Tabela 1 – Fases da Aviação Naval

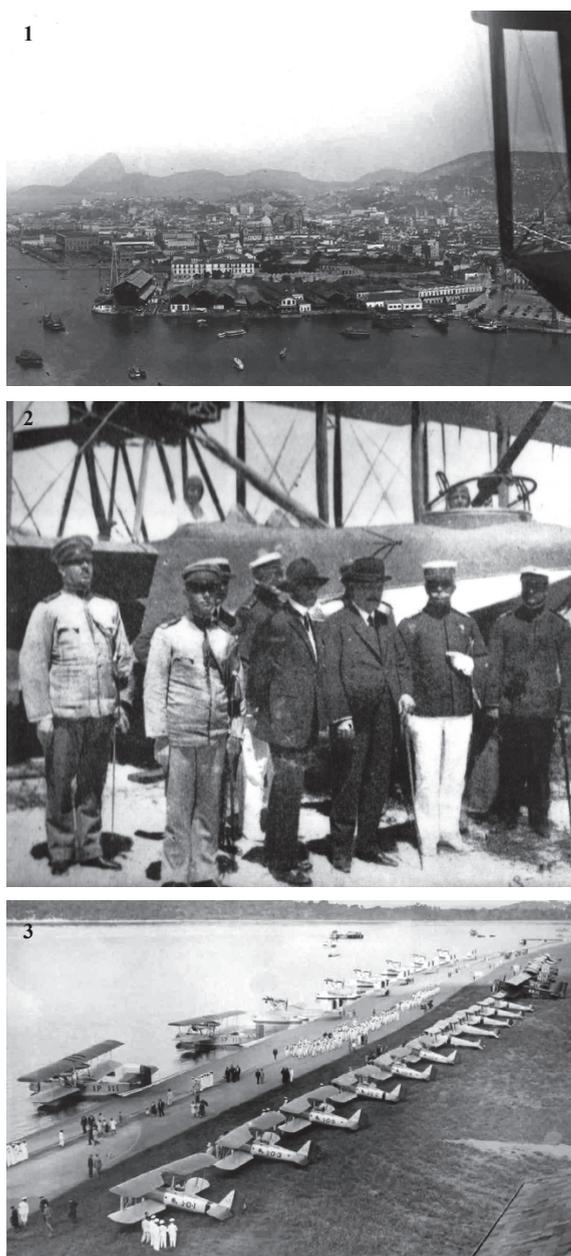


Figura 1 – (1) Vista aérea da Carreira Tamandaré, primeiro local onde foi implantada a Escola de Aviação Naval (1916)¹. (2) Visita do Presidente da República, Wenceslau Braz, à Escola de Aviação Naval, em companhia do ministro da Marinha, Alexandrino de Alencar, e do Comandante Aristides Guilhem e seus ajudantes de ordens (1920)². (3) Festa na Ponta do Galeão para a incorporação de 11 aerobotes Savoia S.55A (1931)¹.

O PIONEIRO

A centenária Aviação Naval tem o ano de 1916 como seu marco histórico de início, porém o estudo e a discussão para sua implantação começaram a ocorrer no final do século XIX³. Nesse período surge o grande pioneiro da Aviação Naval brasileira, José Ribas Cadaval, oficial médico da MB (Figura 2).



Figura 2 – José Ribas Cadaval

Em 1890, aos 27 anos, é nomeado oficial do Corpo de Saúde da Armada, ingressando na MB como cirurgião de 3^a Classe⁴ e, por iniciativa própria, passa a se dedicar ao estudo da ciência do voo a partir de 1897⁵. Nesse ano, fazia parte da tripulação responsável pelo recebimento do Cruzador-Torpedeiro *Tupy* (Figura 3), que estava sendo construído na Alemanha⁴. Nessa comissão, teve o primeiro contato com a atividade aérea. Durante uma escala em Bruxelas (Bélgica), realizou uma ascensão de mil metros em um balão^{4,5}. Tomado por uma paixão arrebatadora, o jovem médico passa a se dedicar

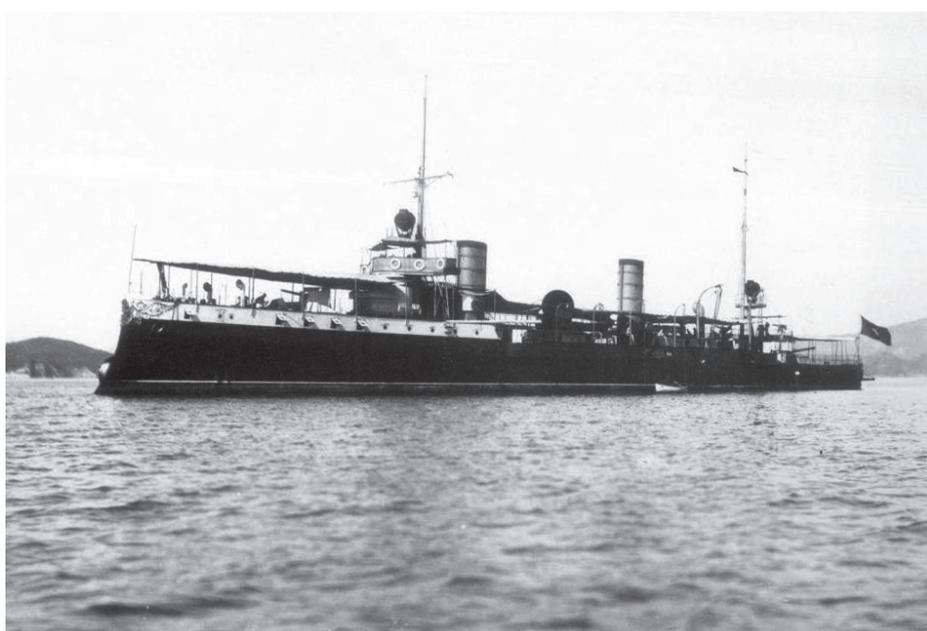


Figura 3 – Cruzador-Torpedeiro *Tupy*, nome em homenagem ao guerreiro e à nação Tupi. Construído em Kiel (Alemanhã). Foi lançado ao mar em 14 de novembro de 1896 e submetido a Mostra de Armamento e incorporado em outubro de 1897⁶.

ao estudo da aeronáutica⁴. Ele passou a ter a convicção de que a aeronáutica mudaria por completa a forma dos combates navais no futuro³.

Em 1900, passa a compor a tripulação do Cruzador *Floriano* e tem a oportunidade de participar de um Congresso Internacional de Medicina, em Paris^{1,3,4}. A cidade francesa, na época, era um dos principais locais de desenvolvimento da aeronáutica na Europa⁴. Assim, pôde acompanhar todos os progressos obtidos pela aviação e aprofundar seus conhecimentos para além dos conceitos básicos.

Em 1908, oito anos antes da criação da Aviação Naval, passa a defender a criação de um “Serviço Aeronáutico” na Marinha, com os propósitos de salvamento marítimo, repressão ao contrabando, cartografia e defesa^{1,3}. Em dezembro do mesmo ano, publica, na *Revista Marítima Brasileira (RMB)*, o artigo “Aplicação da Aerostação

à Marinha de Guerra Brasileira”⁴. José Ribas Cadaval descreve um projeto de dirigível chamado “Cruzador Aéreo Hermes” (Figura 4)^{1,3,4}. Guimarães⁴ transcreve a conclusão do texto publicado na *RMB*, que demonstra a visão de futuro do médico:

“O meu descobrimento ou invento, formidavelmente devastador e estupidamente apavorante, por sua eficácia destruidora, eu apresento à Nação na qualidade de um elemento de paz, porque, como é por demais sabido – *Si vis pacem para bellum!*”

O Cruzador Aéreo Hermes não necessita de aperfeiçoamento para conseguir auxiliar com eficácia positiva, não só a ação ofensiva como a defensiva, integrando por completo a eficiência hostil, seja uma unidade inimiga de qualquer poder naval, seja a uma esquadra em marcha ou bloqueando um dos nossos portos”.

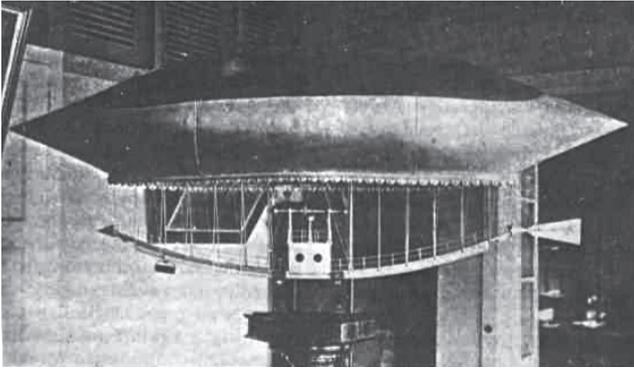


Figura 4 – Cruzador Aéreo Hermes, nome em homenagem ao ministro do Exército do governo de Afonso Pena (1906-1909), Marechal Hermes da Fonseca⁴.

O cruzador de Ribas Cadaval nunca saiu do papel, e sua propagação nacional foi reduzida após um grave incidente ocorrido em 20 de maio de 1908. Nesse dia, o Marechal Hermes da Fonseca determinou a realização de uma experiência de ascensão com um balão do Exército em Realengo, no Rio de Janeiro (RJ), tendo como tripulante o Tenente (Exército) Juventino da Fonseca, que havia estudado na França a nova arma. O aparelho acabou projetando-se no chão, ocasionando a morte do militar. Após grande repercussão do acidente (Figura 5), o entusiasmo na implantação da Aviação Militar diminuiu⁴. Esse desastre é conhe-



Figura 5 – Notícia do jornal *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro (RJ), fazendo referência à morte do Tenente Juventino da Fonseca (Ano 1908\Edição 02502)⁸.

cido como o primeiro acidente aeronáutico da história brasileira e é a primeira ocorrência analisada, apurada e investigada, sendo apontada uma falha material (válvula de gás)⁷ como contribuinte para a ocorrência.

Após não ter obtido sucesso com o Cruzador Hermes, Cadaval pede licença do serviço militar e, em 1909, matricula-se no curso de Aeronáutica

da Escola Superior de Aeronáutica e Construções Mecânicas de Paris^{3,5}. Concluído o curso, passa a viver na cidade de Teufen, na Suíça, onde constrói um laboratório aerodinâmico⁵. Seus estudos foram reunidos num livro denominado *Tratado de Aeronáutica – Navegação Aérea*^{3,4,5} (Figura 6). Esta obra é conside-



Figura 6 – *Tratado de Aeronáutica – Navegação Aérea*, de autoria de Ribas Cadaval. Considerado o primeiro livro sobre aeronáutica escrita por um brasileiro⁴

rada o primeiro livro sobre aeronáutica escrito por um brasileiro, tendo recebido o Prêmio do Rei dos Belgas, na Bélgica^{3,4,5}, por ser considerada a melhor obra sobre navegação aérea⁴.

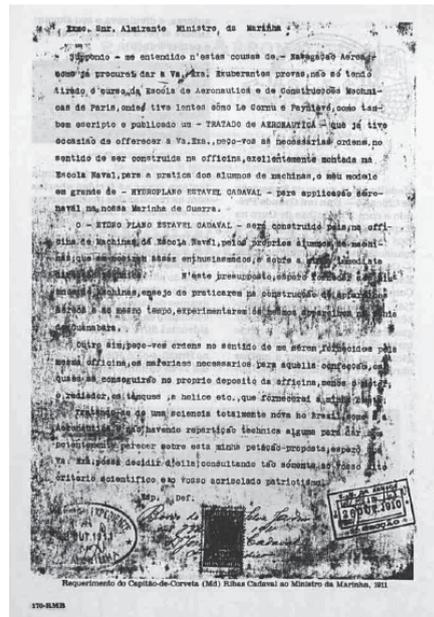
Em 1911, Ribas Cadaval retorna ao Brasil e reassume suas funções na MB. Nesse período, a aeronáutica atinge um grande crescimento, que culmina com a criação do Aero Clube do Brasil⁴. Novamente com uma visão de futuro, cerca de nove dias após a criação do Aero Clube, o Capitão de Corveta Médico Ribas Cadaval faz uma requerimento ao ministro da Marinha (Figura 7), Contra-Almirante Joaquim Marques Baptista de Leão, pedindo autorização para construir na Escola Naval (Ilha das Enxadas) o Hidroplano Estável Cadaval (Figura 8)⁴. Novamente seu projeto não saiu do papel.

Apesar disso, o novo tema passa a ser reconhecido como um programa de futuro, e a MB, de forma pioneira, resolve, em 1911, enviar à França para realizar o curso de pilotagem o Tenente Jorge Henrique Möller, que se torna o primeiro militar brasileiro a receber um *brevet*¹ (Figura 9).

Por ocasião da criação da Escola de Aviação Naval, em 1916, Cadaval acaba ficando de fora de todo o planejamento e da execução inicial. Sua carreira na MB tem como última Organização Militar o Sanatório Naval de Nova Friburgo, onde José Ribas Cadaval é nomeado para o cargo de diretor⁴.

Apesar de alguns dos seus trabalhos não terem sido valorizados na época, José Ribas Cadaval é considerado o primeiro militar a chamar atenção pública para as questões de aeronáutica aplicadas à defesa nacional⁴. Além de atuar

Figura 8 – Desenho esquemático do Aeromóvel Cadaval⁴



“Suppondo-me entendido n’ estas cousas de – Navegação Aérea – como já procurei dar a Va. Exa. Exuberantes provas, não só tendo tirado o curso da Escola de Aeronautica e de Construções Mechnicas de Paris, onde tive lentes como Le Gornu e Paynlevé, como tambem escripto e publicado um – TRATADO DE AERONAUTICA – que já tive ocazião de offerecer a Va. Exa., peço-vos as necessarias ordens, no sentido de ser construida na officina, excellentemente montada na Escola Naval, para a prática dos alumnos de machinas, o meu modelo em grande de – HYDROPLANO ESTAVEL CADAVAL – para applicação aeronaval na nossa Marinha de Guerra” (trecho transcrito do primeiro parágrafo do documento).

Figura 7 – Requerimento do CC (Md) Ribas Cadaval ao ministro da Marinha solicitando autorização para construir o Hidroplano Estável Cadaval na Ilha das Enxadas⁴

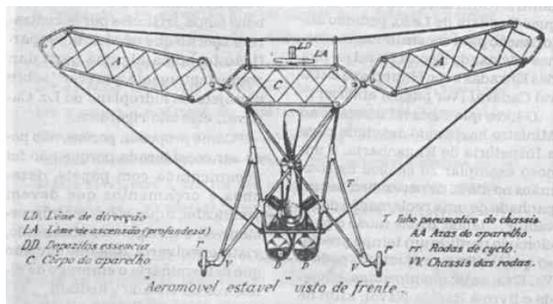




Figura 9 – Tenente Jorge Henrique Möller, primeiro militar brasileiro a receber um *brevet*¹

intensamente nessa área, ele deixou uma séria de trabalhos importantes para a MB, como, por exemplo, o “Manual Prático para o Enfermeiro Naval” (1897), o “Tratado de Higiene Naval Militar” (1908) e “A Higiene Naval Brasileira” (1913)⁴.

A CONTRIBUIÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO

A partir da criação da primeira escola de Aviação Militar, em 1916, a Aviação brasileira passa a se desenvolver de forma rápida. Nos anos iniciais da atividade aérea, a MB preocupou-se em tentar melhorar a estrutura de atendimento no interior das enfermarias da Escola de Aviação Naval (Figura 10). Somente em 1919 começa a haver o interesse das autoridades militares no desenvolvimento da Medicina de Aviação brasileira. A Escola de Aviação Naval, por

meio do Parecer 708, de 8 de fevereiro de 1919, aprova a ideia de ter médicos na unidade para a criação de um serviço estruturado de proteção contra acidentes na aviação militar e naval¹⁰.

Com a criação da Escola de Aviação Militar do Exército Brasileiro (EB), no Campo dos Afonsos, em junho de 1919, diversos trabalhos importantes começam a ser publicados por militares do EB. Naquele ano, o Brasil envia um grupo de aviação

a fim de participar das operações bélicas da Primeira Guerra Mundial e surge no Exército o primeiro documento oficial de seleção médica da Medicina de Aviação no Brasil, o Boletim do Exército nº 249, de 5 de junho de 1919¹⁰.

Em 1921, o Tenente Farmacêutico (EB) Emygdio Joaquim Pereira Caldas apresenta sua tese de doutorado “Do Mal dos Aviadores”, tendo o autor ressaltado o “exagero do trabalho psíquico” dos aviadores como causa adjuvante



Figura 10 – Interior da enfermaria da Escola de Aviação Naval, na Ilha das Enxadas⁹

do “mal”¹⁰. No ano seguinte ocorre a “Formação Sanitária” da Companhia de Aviação do Exército, que era composta por um pessoal de serviço não especializado em aviação. Tinha a finalidade de prestar assistência médica ao pessoal do ar e de terra e às emergências de acidentes de voo¹⁰.

Outras duas obras clássicas desse período são de militares médicos do EB, tendo ambas sido publicadas em 1923. A primeira, de autoria de Pires da Silva Filho, foi intitulada “Ficha Sanitária do Aviador” e abordava importantes questões oftalmológicas. A segunda obra trazia informações sobre a área de otorrinolaringologia, sendo escrita por Isler Vieira, com o título “Breves considerações sobre as perturbações dos ouvidos nos aviadores”¹⁰.

Dessa forma, esboçava-se uma nova especialidade médica, a Medicina de Aviação, com a finalidade de preparar o homem para enfrentar as inúmeras alterações ou modificações operadas no organismo humano em voo.

OS RAIDS DA AVIAÇÃO NAVAL

Uma das formas de divulgar a Aviação Naval era a realização dos *raids* navais. O primeiro deles ocorreu em 16 de outubro de 1916, com a aeronave Curtiss C1 (Figura 11)¹¹, quando o avião decolou das proximidades da Ilha das Enxadas rumo à Enseada Baptista das Neves, em Angra dos Reis¹¹. Os *raids* foram se sucedendo, percorrendo distâncias cada vez maiores, principalmente após a incorporação de novos aparelhos aéreos. Assim, passou a ser necessária a utilização de médicos para a realização dessas missões.

A partida ocorreu no domingo, 1º de julho de 1922, tendo feito uma parada em Salvador (Bahia) no dia 2 para participar das comemorações do Centenário da Independência da Bahia. A chegada em Aracaju foi cumprida em 18 de julho.

O regresso para o Rio de Janeiro começou em 28 de julho, e a chegada foi em 6 de agosto, após paradas em Salvador, Porto Seguro e Vitória.



Ano	Aeronave	Objetivo atingido	Distância Percorrida (em Km)				
			0	500	1000	1500	2000
1916	Curtiss F	Angra dos Reis/RJ	[Bar chart showing distance up to ~100 km]				
1919	Curtiss HS-2L	Ilha Grande/RJ	[Bar chart showing distance up to ~200 km]				
	Curtiss HS-2L	Santos/SP	[Bar chart showing distance up to ~400 km]				
1920	Macchi M.9	Rio Grande/RS	[Bar chart showing distance up to ~1000 km]				
1923	Curtiss F-5L	Aracaju/SE	[Bar chart showing distance up to ~2000 km]				

Figura 11 – Avião Curtiss F, primeira aeronave da Aviação Naval (foto acima). Evolução das distâncias percorridas durante os *raids* da Aviação Naval (gráfico)¹¹

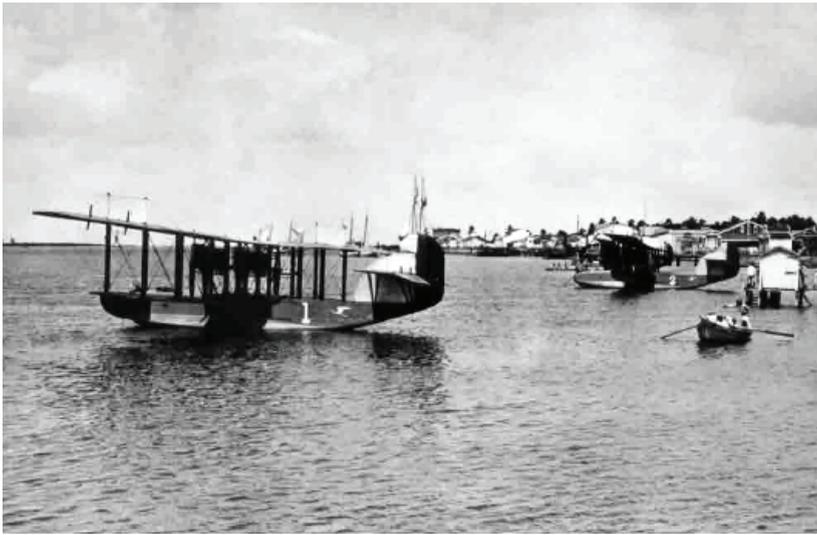


Figura 12 – Aerobotes Curtiss F-5L da Esquadrilha Íbis (1923)¹
Foto: Jorge Kfuri, Coleção Mauro Lins de Barros

O voo da Esquadrilha Íbis ocorreu com grandes incidentes, permitindo demonstrar a capacidade da Aviação Naval para operar em conjunto e fora de sua base por um período prolongado¹. Seu feito foi intensamente noticiado e comemorado pela imprensa (Figura 13).

PRIMEIRO FLIGHT SURGEON DA AMÉRICA LATINA

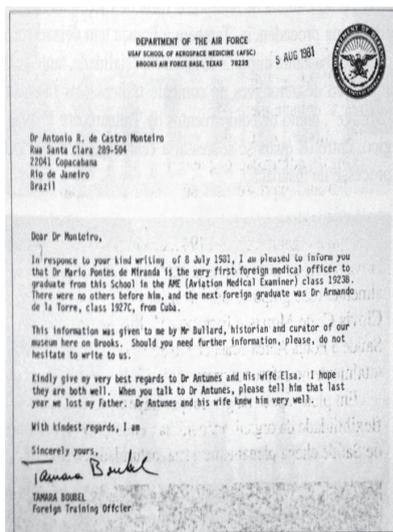
Com o passar dos anos, o País foi percebendo que era necessário dotar a aviação de profissionais capacitados a cumprir suas missões na nova arma bélica. Coube primazia à MB em iniciar a capacitação dos médicos ligados à atividade aérea.

Em 1923, a MB envia aos EUA o Tenente Médico Mário Pontes de Miranda para especializar-se em Medicina de Aviação. Ele realiza o curso na School of Aviation Medicine, em Mitchel Field. Ao fim, é diplomado *flight surgeon* e entra para história da Medicina brasileira ao se tornar o primeiro estrangeiro a realizar o



Figura 13 – Reportagem do jornal *O Paiz* sobre a Esquadrilha Íbis (1923)¹²

curso. Dessa forma, é o primeiro Médico da Aviação da América Latina¹³, passando a servir na Escola de Aviação Naval (Figura 14). Em 1926 assume o Departamento de Saúde da Aviação Naval¹⁰.



“... I am pleased to inform you that Dr Mario Pontes de Miranda is the very first foreign medical officer to graduate from this School in the AME (Aviation Medical Examiner) class 1923B. There were no others before him, ...” (trecho transcrito da declaração da Usaf – School of Aerospace Medicine. Foto esquerda)¹³.

Figura 14 – Oficial médico Pontes de Miranda, da MB, primeiro *flight surgeon* da América Latina (foto esquerda)¹³. Declaração da Escola de Medicina Aeroespacial da Força Aérea Norte Americana (Usaf) confirmando que o Primeiro-Tenente Médico Mário Pontes de Miranda foi o primeiro estrangeiro a se graduar naquela Escola¹³.

ACIDENTES AÉREOS

Envoltos nesse clima de entusiasmo, os primeiros aviadores navais desdenhavam os riscos inerentes à atividade aérea, e as primeiras medidas voltadas para a segurança da sua Aviação vieram após perda de vidas humanas¹⁴. Na década de 20, uma série de ocorrências graves despertou o interesse para a segurança dos voos (Figura 15). Assim, em 1927 foram tomadas algumas providências, entre elas a aquisição de paraquedas em quantidades suficientes, de modo que cada tripulante dispusesse de um, e a instituição de inspeções semestrais de saúde para aviadores¹⁴.

Para a realização das inspeções, a MB instituiu a primeira Junta de Inspeção de Saúde para Aviadores Navais, constituída pelo Capitão de Corveta Médico Julio Pi-

res Porto Carreiro, pelo Capitão-Tenente Médico Nelson Barros Vasconcelos e pelo Tenente Médico Pontes de Miranda¹⁰. Segundo Monteiro, entre 1930 e 1933 essa Junta realizou cerca de 448 inspeções de saúde¹⁰.

A partir desse momento, militares médicos passaram a defender a modernização de meios para o desenvolvimento da nova especialidade, necessitando para isso do convencimento das autoridades do País. Surge então o apoio de um grande médico da época, Miguel Couto. Em 30 de junho de 1927, ele faz um discurso na reunião solene da Academia Nacional de Medicina, intitulado "Medicina e Aviação"¹⁵. Assistindo à apresentação estava o Presidente da República, Washington Luís, que ficou impressionado com o assunto. Após o evento, a Medicina Aeronáutica passou a ser objeto de preocupação ministerial¹⁰.

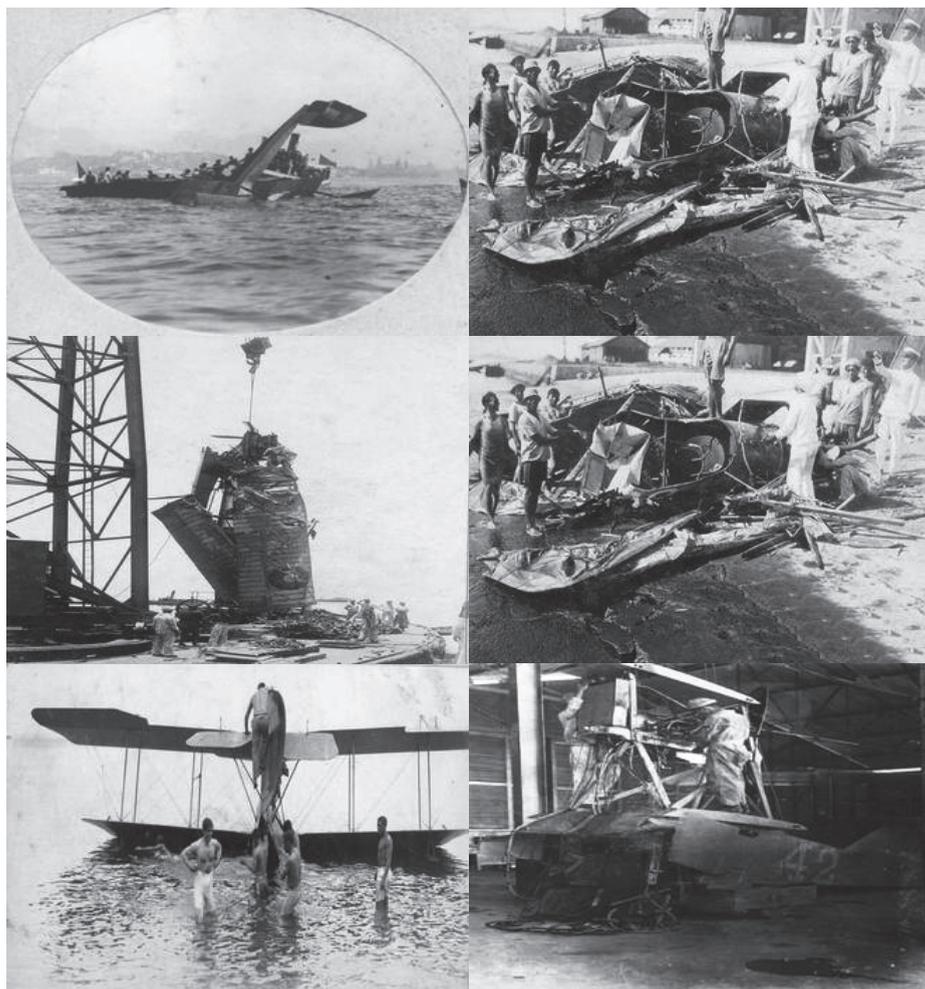


Figura 15 – Fotos de acidentes com aeronaves na 1ª Fase da Aviação Naval⁹

PERFIL DO AVIADOR

No final da década de 20, inicia-se uma série de estudos para encontrar um perfil de seleção, visando aumentar a segurança das operações e reduzir os acidentes. Em 1928, Pontes de Miranda publica uma obra que gera grande repercussão nos círculos médicos, “O Controle Médico de Aeromédicos e Atletas”, tendo apresentado sua obra na Sociedade de Medicina

e Cirurgia do Rio de Janeiro¹⁰ e obtido ampla divulgação dos principais jornais da época^{16,17} (Figura 16).

Em 1929, o Exército segue com sua aviação em pleno desenvolvimento e aperfeiçoa seus critérios de seleção. Para isso, envia médicos para cursos na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro e na Colônia de Psicopatas de Engenho de Dentro, onde eram realizadas importantes pesquisas pelo professor W. Radeski¹⁰.

Assim, no início da década 30, médicos do Corpo de Saúde passam a desenvolver a Medicina de Aviação na Escola de Aviação Naval na Ponta do Galeão, porém ainda de forma empírica¹⁹. Um novo e importante impulso ocorre em 1931, no governo de Getúlio Vargas, quando é escolhido para ministro da Marinha o Contra-Almirante Protógenes Guimarães²⁰. Em 21 de maio de 1931 é publicado o Decreto nº 20.019, que cria o Serviço de Medicina da Aviação Naval²¹, sendo importante lembrar alguns artigos para entendermos os grandes avanços feitos pelo Patrono da Aviação Naval.

Art. 3º – O pessoal empregado nos serviços de Medicina da Aviação será constituído exclusivamente pelos médicos e enfermeiros especializados em Medicina de Aviação.

Art. 5º – As inspeções de saúde a que se refere o artigo anterior serão anuais para o pessoal técnico e semestrais para o pessoal navegante.

Art. 10 – Somente médicos especializados em Medicina de Aviação poderão constituir junta de recurso para assuntos de Medicina de Aviação.

Art. 12 – Para atender às necessidades da Aviação Naval e enquanto não dispuser o Corpo de Saúde da Armada de número suficiente de médicos e enfermeiros especializados em Medicina de Aviação, deverá haver no Centro de Aviação Naval, no Rio de Janeiro, um curso para estas especialidades.

Art. 13 – Enquanto não dispuser a Aviação Naval dos médicos especializados em Medicina de Aviação em número suficiente, poderão fazer parte da junta de inspeção ou dos recursos outros médicos militares.

Dessa maneira, o Art. 12 do Decreto 20.019/1931 permite a criação do primeiro

curso de Medicina de Aviação do Brasil, que teve como sede inicial a Escola de Aviação Naval no Galeão, além de Pontes de Miranda como coordenador^{10,13,19}. Os primeiros médicos formados foram os Primeiros-Tenentes Benjamim Ferreira Bastos e José de Farias Góes Sobrinho¹⁹.

Ainda em 1931, a MB realiza um novo fato histórico ao criar a primeira Junta de Saúde de Inspeção para Aviadores, com todos os membros especializados em Medicina de Aviação²², sendo composta pelos médicos Pontes de Miranda, Mendes e Toste. Para Gomes *et al*, esse trio corresponde aos precursores da Medicina de Aviação no Brasil²².

No ano de 1933, o Exército, no Campo dos Afonsos, também cria o seu Serviço Médico de Aviação que, posteriormente, é transformado em Instituto de Seleção, Controle e Pesquisa para realizar exames iniciais e periódicos, além de promover estudos de Psicologia, Fisiologia e Higiene¹³. Em 1935, Pontes de Miranda é designado para criar um Curso de Medicina de Aviação para Médicos do Exército, tendo estabelecido a seguinte organização: diretor e instrutor de Medicina de Aviação (Pontes de Miranda), instrutor de Psicologia (Porto Carreiro), instrutor de Otorrinolaringologia (Pinto Fernandes), instrutor de Oftalmologia (Barros de Vasconcelos) e instrutor auxiliar de Medicina de Aviação (Góes Sobrinho)¹³. A primeira turma de médicos do Exército era composta por nove militares, sendo diplomada em Medicina de Aviação em 31 de março de 1935. Um dos formados foi o Major Ângelo Godinho dos Santos, que hoje é considerado o Patrono do Quadro de Saúde da Aeronáutica¹³. Em 1937, o Brasil cria o Serviço Médico da Aviação Civil, que também teve seus médicos formados no curso organizado por Pontes de Miranda no EB¹³.

No final dos anos 30 ocorre uma intensificação da produção científica relacionada à Medicina de Aviação, com destaque para artigo “Moléstias Profissionais dos Aviadores”, de Zetho Caldas, publicado no primeiro número da *Revista da Aviação Naval*¹³.

SURGE A FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Em 20 de janeiro de 1941, é criado o Ministério da Aeronáutica, por meio do Decreto nº 2.961, que, no seu Art. 13, estabelece: “Ficam extintos, a contar da publicação do presente Decreto-Lei, a Arma de Aeronáutica do Exército, o Corpo de Aviação da Marinha e o Conselho Nacional de Aeronáutica”²³. Dessa forma, ocorre a fusão de todos os elementos de aviação do País para a formação da nova Força, sendo cedidos cerca de 80 médicos dos serviços especializados da Marinha, do Exército e da Aeronáutica Civil, que passaram a ter como chefe Godinho dos Santos¹³. Este fato marca o término da primeira fase da Aviação, bem como o fim do relato histórico desse artigo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As Forças Armadas tiveram um papel fundamental no desenvolvimento da Medicina Aeroespacial brasileira, e os oficiais médicos da MB tiveram uma importante atuação nesse processo.

O grande precursor da Aviação brasileira foi o oficial médico Ribas Cadaval.

No final do século XIX e início do século XX, antes da criação da Aviação Naval, ele realiza importantes feitos, como, por exemplo, tornar-se o primeiro militar médico a voar de balão (1897), propor a criação de um Serviço Aeronáutico na Marinha (1908), elaborar o projeto do Cruzador Aéreo Hermes (1908), publicar o primeiro livro sobre aeronáutica escrito por um brasileiro (*Tratado de Aeronáutica – Navegação Aérea*, 1909) e elaborar o projeto Hidroplano Estável Cadaval (1911).

Pontes de Miranda é outro protagonista dessa história, uma vez que, em 1923, participa como médico do primeiro voo de um grupo aéreo de longa distância feito no Brasil (Esquadilha Ibis). No mesmo ano, torna-se o primeiro médico de Aviação da América Latina e revoluciona a nova área da Medicina que estava surgindo. No ano de 1931, juntamente com os oficiais médicos Mendes e Tostes, da MB, compõe a primeira Junta de Saúde de Inspeção para Aviadores, com todos os membros especializados em Medicina de Aviação. Ao longo da década de 30, passa coordenar a capacitação de profissionais de saúde na área de Aviação, com destaque para o Curso de Medicina de Aviação para Médicos do Exército.

Por fim, espera-se que o artigo possa lembrar os grandes feitos destes importantes nomes da Medicina Aeroespacial Naval, buscando incentivar novos médicos da MB a capacitarem-se nessa nobre área de atuação do Subsistema Operativo da Marinha do Brasil.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<SAÚDE>; Medicina de Aviação;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. 100 anos da aviação naval no Brasil / FGV Projetos. Rio de Janeiro: FGV Projetos, 2016.
2. Marinha do Brasil. Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW). Ilha das Enxadas e sua história. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/ciaw/historico>> Acesso em: 5NOV2018.
3. Aviação Naval Brasileira. Disponível em: <http://www.naval.com.br/anb/ANB-historico/ANB-hist02_inicio.htm> Acesso em: 5 nov. 2018.
4. Guimarães, J. R. “Um homem maravilhoso e suas máquinas voadoras”. *Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação Geral da Marinha. V.111, n.1/3, jan./mar. 1991.
5. ABRANTES, A. Aerostoplano – Galeria de Inventores Brasileiros. Disponível em: <<http://inventabrasilnet.t5.com.br/cadaval.htm>>. Acesso em: 5NOV 2018.
6. Cruzador-Torpedeiro *Tupy*: classe Tupy. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/ngb/T/T068/T068.htm>> Acesso em: 5NOV2018-11-05.
7. Caetano. RDGS. Fragmentos Biográficos do Sipaer e do Cenipa. R. Conex. Sipaer, v. 3, n. 1, nov. 2011.
8. *Correio da Manhã* (RJ) – 1901-1909. Ano 1908/Edição 02502 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_01&pasta=ano%20190&pesq=>> Acesso em: 5 nov. 2018.
9. DPHDM. Fotos – Primeira Fase da Aviação Naval. Disponível em: <<http://www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br/index.php/acidente-com-o-aviao-nas-aguas-da-baia-da-guanabara>> Acesso em: 8 nov. 2018.
10. Monteiro, R. C. *La Medecine de L'Aviation Au Bresil pendant La periode 1919-1929*.
11. Aviação Naval Brasileira. Os primeiros “Raids” da Aviação Naval. Disponível em: <http://www.naval.com.br/anb/ANB-historico/ANB-hist05_raids.htm> Acesso em: 05NOV2018.
12. *Correio da Manhã*. Com Rumo à Bahia. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_03&pagfis=43577&url=http://memoria.bn.br/docreader#>> Acesso em: 5 nov. 2018.
13. Teixeira, R. C. M. Força Aérea Brasileira. Serviço de Saúde da Aeronáutica 1941-1995: 54 Anos de Atividade. São Paulo: Croma, 1997.
14. Marinha do Brasil. Diretoria de Aeronáutica da Marinha. SIPAAerM: breve histórico. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/daerm/sipaaerm>> Acesso em: 06NOV2018.
15. Couto, Miguel. “Medicina e Aviação”. Academia Nacional de Medicina, Boletim, ng. 147/154, Rio de Janeiro, 1927.
16. *Correio da Manhã*. “O controle médico de aviadores e atletas”. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_03&pagfis=43577&url=http://memoria.bn.br/docreader#>> Acesso em: 5NOV2019.
17. *Correio Sportivo*. Um Palpitante Assumpto de Actualidade Científica. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_03&pagfis=43577&url=http://memoria.bn.br/docreader#>> Acesso em: 5 nov. 2019.
18. Queiroz, F. G. 75 anos da Aviação Naval Brasileira. 1991.
19. 75 anos da aviação naval brasileira: 1916 a 1991. Francisco Gomes de Queiroz.
20. Aviação Naval Brasileira. A Aviação Naval após a Revolução de 1930. Disponível em: <http://www.naval.com.br/anb/ANB-historico/ANB-hist08_pos_30.htm> Acesso em: 09NOV2018.
21. Brasil. Decreto nº 20.019, de 21 de Maio de 1931. Aprova o regulamento para o Serviço de Medicina da Aviação Naval. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20019-21-maio-1931-525040-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 5 nov. 2018.
22. Gomes, M. A. V.; Alberti, L. R.; Gomes, V. M. “História do transporte aeromédico e da medicina aeroespacial”. *Revista Médica de Minas Gerais*. 2013; 23(1): 116-123.
23. Brasil. Decreto nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Cria o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 12 dez. 2018.

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se conta nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por e-mail.

A VINGANÇA DA MÁQUINA

Navio em viagem, em trânsito, fazendo treinamento de pouso e decolagem para os SH-3 e Super Puma, teve no cardápio da janta, numa das noites, “isca de fígado acebolada”. Como sempre ocorria, a sobra foi em grande quantidade, pois fígado não era um rancho popular.

O Fiel levou a informação da sobra para o Cheint, que ficou chateado por ter que jogar comida fora, com tanta gente passando necessidade. Foi nesse momento que ele teve a ideia e decidiu:

– Mistura o fígado na “farofa do foguista”.

E assim foi feito.

Logo após o quarto de 00:00/04:00 assumir o serviço, o Chemaq foi acordado pelos três condutores da máquina, todos injuriados e trazendo uma porção da farofa para ser provada. O Chemaq relutou, mas acabou provando e, como confundiu um pedaço de fígado com um de carne-seca (estava escuro no corredor), acabou mordendo com prazer, ficando indignado em seguida:

– Fígado!!!

Na manhã seguinte, estava o Cheint tomando banho fora da hora da rotina quando o Chemaq veio interpelá-lo sobre o fígado na “farofa do foguista”, no que o Cheint respondeu que foi para não jogar comida fora. O Chemaq riu, olhou para o relógio, lembrou da rotina de banho para o oficial todo ensaboado e cheio de xampu na cabeça e mandou fechar a água, por meio do *walkie-talkie* que trazia escondido.

Quem serviu embarcado sabe que fechar a água é como se fosse mágica, ela para de correr pela pia ou pelo chuveiro quase que instantaneamente. O Cheint ficou dentro do boxe, todo ensaboado, de 9 horas às 11h15, quando tocou “banho para serviço”, recebendo a visita do imediato e de quase toda a oficialidade.

A vingança da Máquina é terrível, não mexa com ela.

Ruy Cesar Musso Santos
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o-IM)

DOAÇÕES À DPHDM
JUNHO/AGOSTO DE 2019

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior
Almirante de Esquadra (CAQS) Marcus Vinicius Oliveira dos Santos
Vice-Almirante (Ref^o- EN) Armando de Senna Bittencourt
Brigadeiro do Ar Mauro Bellintani
Tenente-Coronel Marcos André Leite Ferreira
Capitão de Corveta (T) Patricia Miquilini Gomes
José Homero Xavier Sampaio
Luis Otávio de Castro Cunha
Mauro Piccolotto Dottori
Gabinete do Comandante da Marinha
Centro de Comunicação Social da Marinha
Clube Naval
Biblioteca do Exército Editora (Bibliex)
Biblioteca Central Zila Mamede – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)
Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam)

LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Naval Forces, v. 39, n. 04, 05, 06, 2018

Naval Forces, v. 40, n. 01, 2019

CUBA

Revista Bimestre Cubana, v. 122, n. 47, Jul/Dez, 2017

ESPANHA

Cuadernos de Pensamiento Naval, n. 24, primeiro semestre, 2018

Revista de Historia Naval, v. 35, n. 137, 2017

Revista de Historia Naval, v. 36, n. 142, 2018

Revista de Historia Naval, v. 36, n. 142, suplemento n. 28, 2018

Revista de Historia Naval, v. 37, n. 144, 2019

Revista de Historia Naval, v. 37, n. 144, suplemento n. 29, 2019

Revista General de Marina, n. 275, Jul; 275, Ago/Set; 275, Out, 2018

Revista General de Marina, n. 276, Maio, 2019

ESTADOS UNIDOS

Naval War College Review, v. 71, n. 24 Autumn, 2018

Proceedings, v. 143, n. 1.368, Fev; n. 1.369, Mar; n. 1.370, Abr; n. 1.372, Jun; n. 1.374, Ago; n. 1.375, Set; n. 1.376, Out; n. 1.377, Nov; n. 1.378, Dez, 2017

Proceedings, v. 144, n. 1.379, Jan; n. 1.380, Fev; n. 1.381, Mar; n. 1.382, Abr; n. 1.386, Ago; n. 1.387, Set; n. 1.389, Nov; n. 1.390, Dez, 2018

Proceedings, v. 145, n. 1.391, Jan, 2019

FILIPINAS

PortFolio, v. 28, n. 07, Jul; n. 09, Set; n. 10, Out; n. 11, Nov; n. 12, Dez, 2018

PortFolio, v. 29, n. 01, Jan; n. 02, Fev; n. 03, Mar; n. 04, Abr, 2019

ITÁLIA

Rivista Maritima, v. 151, n. 07, Jul/Ago; n. 08, Set; n. 09, Out; n. 10, Nov, 2018

Rivista Maritima, v. 152, n. 02, Fev, 2019

Rivista Maritima, Nov Stive ed Egemonia, 2007

PORTUGAL

Revista da Armada, v. 47, n. 520, Jul; n. 521, Ago; n. 522, Set/Out; n. 523, Nov; n. 524, Dez, 2017

Revista da Armada, v. 48, n. 525, Jan; n. 527, Mar; n. 528, Abr; n. 529, Mai; n. 530, Jun; n. 531, Jul; n. 532, Ago; n. 533, Set/Out, 2018

Revista de Marinha, v. 81, n. 1.005, Set/Out; n. 1.006, Nov/Dez, 2018

Revista de Marinha, v. 81, n. 1.007, Jan/Fev, 2019

Vis per mare, n. 47, Jan/Mar, 2018

BRASIL

Ada Rogato – um pássaro solitário, 2018

Amazônia azul: política, estratégia e direito para o oceano Brasil, 2012

Antártica, 2048: mudanças climáticas e equilíbrio global, 2014

Aproximando pessoas, 2013

Arte Naval, vol. I e II, 2019

A Bahia e a Segunda Guerra Mundial: o front da retaguarda, 2018

Barão do Rio Branco e a caricatura: coleção e memória, 2012

Brasões de Armas, 2014

Campos dos Afonsos: passado e presente, 2012

Centro de Documentação da Aeronáutica – 50 anos, 2019

Coleções e colecionadores: a polissemia das práticas, 2012

A corrida secreta de Lance Armstrong: nos bastidores do Tour de France: doping, armações e tudo o que for preciso para vencer, 2013

Eduardo de Martino: da ufficiale di marina a pittore di corte, 2012

Elas por elas: a mulher militar na FAB, 2018

Uma escolha, um destino, 2019

Estampida, 2012

Exílios meridionais: o degredo na formação da fronteira sul da América portuguesa (Colônia do Sacramento, Rio Grande de São Pedro e Ilha de Santa Catarina, 1680-1810), 2018

- Explicando a guerra: polemologia, o estudo dos conflitos das crises e das guerras*, 2013
No fundo de doze histórias corre um rio, 2017
A grande guerra: 1914 - 1918, 2019
Guia da administração brasileira: império e governo provisório (1822-1891), 2018
A Guerra na África Austral, 1948-1994, 2017
Uma história das guerras navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do poder naval ao longo dos tempos, 2013
Ilhas encantadas: Fernando de Noronha e Galápagos, 2014
Livro 43 de registro de processos da Secretaria do Conselho Supremo Militar de Justiça (1864-1869), 2019
A logística naval na Marinha imperial: durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, 2015
Nos mares da China: a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513, 2016
Memória, museu e história: centenário de Max Wolff Filho e o Museu do Expedicionário, 2012
Metodologia para a formulação de políticas, 2017
Mulheres a Bordo, 2012
Parati entre dois polos, 2012
O retrato do rei Dom João VI, 2019
Rio cidade paisagem, 2012
Vida e Obra ou Memórias de um Sargento de Milícias, 2016
Anais do Clube Militar Naval, Jan/Jun, 2017
Anais do Clube Militar Naval, Jul/Dez, 2018
Anais Hidrográficos, Tomo 73, 2016
Âncoras e Fuzis, v. 15, n. 47, 2016
Âncoras e Fuzis, v. 19, n. 48, 2017
O Brasil e a Grande Guerra, v.13, Jun, 2017
O Corujão, v. 09, 2012
O Corujão, v. 11, 2014
O Corujão, v. 12, 2015
A Defesa Nacional, v. 104, n. 833, 2º quadrimestre, 2017
A Galera, n. 162, 2012
Ideias em destaque, n. 51, Jan/Jun; n. 52, Jul/Dez, 2018
Mare Nostrum, v. 20, n. 83, Mar, 2019
Navigator, v. 15, n. 29, Jun, 2019
Nomar, v. 55, n. 924, Abr; n. 925, Mai; n. 926, Jun, 2019
Pag Mar, v. 05, n. 05, 2017
O Prelo, v. 15, n. 51, Jul, 2018
O Preto Cais do Valongo – Patrimônio da Humanidade, v. 15, n. 47, 2017
Revista Âncora Social, v. 5, n. 5, Dez, 2012
Revista da Aviação Naval, v. 47, n. 77, Nov, 2017
Revista do Clube Naval, v. 126, n. 385, Jan/Fev/Mar; n. 386, Abr/Mai/Jun; n. 388, Out/Nov/Dez, 2018
Revista do Clube Naval, v. 127, n. 389, Jan/Fev/Mar, 2018
Revista do Clube Naval, v. 127, n. 390, Abr/Mai/Jun, 2019

Revista da Escola da Magistratura Regional Federal da 2ª Região, v. 25, n. 1, Nov/
Abr, 2016/2017

Revista do Exército Brasileiro, v.152, Ed. Especial, 2016

Revista Militar de Ciência e Tecnologia, v. 35, 1º trimestre, 2º trimestre, 3º trimestre
e 4º trimestre, 2018

Revista Passadiço, v. 30, n. 37, 2017

Revista Passadiço, v. 31, n. 38, 2018

Revista de Villegagnon, v. 11, n. 11, 2016

Revista de Villegagnon, v. 12, n. 12, 2017

Segurança & Defesa, n. 131, n. 132, 2018

Tecnologia Militar, v. 40, n. 02, n. 03, n. 04, 2018

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a divulgar ideias e pensamentos e incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizar nosso propósito, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo em benefício de uma Marinha mais forte e atuante. Sua participação é importante.

Recebemos do Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu a seguinte correspondência sobre o Jubileu de Ouro da Turma Esperança, comemorado este ano:

“Em março do corrente ano, foram realizadas, no Rio de Janeiro e em Angra dos Reis, as comemorações relativas ao aniversário de 50 anos de ingresso na Marinha da Turma Esperança. No Rio, foi celebrada missa em homenagem aos colegas falecidos, na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Glória, no dia 14. A partir do dia seguinte, uma sexta-feira, e estendendo-se pelo fim de semana, realizaram-se diversos eventos em Angra dos Reis.

O primeiro foi um coquetel de boas-vindas na Área Recreativa Coqueiro, onde se deram múltiplos reencontros, sendo que muitos não se viam desde o Colégio Naval. Na ocasião, rendeu-se homenagem a alguns colegas que tiveram trajetória destacada; ao Capitão de Corveta (QC-FN Ref^o) Robinson, que fora

comandante de companhia no Colégio e na Escola Naval; e ao comandante do Colégio Naval, Capitão de Mar e Guerra Emerson Augusto Serafim. No dia 16, a turma repetiu a cerimônia de abertura dos portões, realizada em 2 de março de 1969. Por ocasião desta cerimônia, o Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu, primeiro colocado no concurso de admissão, fez uma alocução, na qual relembrou a trajetória da turma, destacando o porquê de esta ter ficado conhecida com o nome de “Esperança” (formalmente, tem como patrono o Almirante Luiz Philippe de Saldanha da Gama, a partir da Declaração de Guardas-Marinha, em 1974). Procedeu-se, em seguida, a abertura dos portões, pelos Almirantes de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Elis Treidler Öberg e Fernando Antônio de Siqueira Ribeiro; Vice-Almirantes Indalécio Castilho Villa Alvarez e Carlos Passos Bezerril e Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu.

No domingo, houve um passeio de barco com as famílias pela Baía de Ilha Gran-

de, em duas escunas, de modo a rememorar as patescarias realizadas pelos então jovens alunos há quase cinco décadas.

Esperança, 50 anos – Alocução

Angra dos Reis, em 16 de março de 2019

Em 2 de março de 1969, jovens adolescentes ansiosos e inseguros, oriundos de diversos estados, chegaram a Angra dos Reis e alinharam-se em uma formatura algo desajeitada, mais ou menos como a de agora, junto ao Monumento a Baptista das Neves, onde foram recepcionados por ‘amistosos’ adaptadores.

Na ocasião, simbolicamente, um desses adolescentes, sem entender muito bem o significado de seu gesto, abriu o portão que dá acesso ao Pátio Interno, de modo a permitir o ingresso de seus companheiros, ato que repetiremos hoje.

Juntamente com outros 21 remanescentes do ano anterior, somaríamos 280 alunos – a maior turma da história deste quase septuagenário Colégio Naval. Este grupo é o embrião de nossa turma, que, ao longo do tempo, receberia adesões e sofreria perdas voluntárias e involuntárias.

Assim começa a história de nossa turma: a notável Turma Esperança!

Retornar ao Colégio Naval, para nós que o vivemos intensamente por dois ou mais anos, é sempre uma experiência marcante. Vários recantos podem ser associados a situações memoráveis, alegres ou tristes. Certamente, o retorno também pode ser motivo de algumas frustrações.

As amendoeiras do pátio interno cresceram, e parece sem sentido, por exemplo, contarmos a história do comandante de Companhia, que, em um treinamento de ordem unida, ficou enganchado com o fuzil em uma delas, ao fazer uma demonstração para a tropa. No seu entusiasmo frustrado, queria nos tornar marciais como os ‘Guardas da Rainha’.

Aliás, os alunos hoje em dia não mais manuseiam armamento!

Nem mesmo este rito de passagem que iremos reconstituir poderia ser executado em 2001, pois os portões da entrada estavam enjambrados – travados abertos, por falta de uso. Foi o ano em que assumi o comando do Colégio. Descobri o fato ao determinar providências para aprimorar a segurança da Organização Militar (OM). Assim, a turma que ingressou em 2002, a custa de muito WD40, pôde executar esta cerimônia de alto significado, que vem se repetindo desde então.

Ao longo desses 50 anos, o Colégio Naval não teve vida fácil, o que muitos de nossos colegas tiveram a oportunidade de testemunhar quando aqui serviram.

Esteve alternadamente subordinado à Diretoria de Ensino da Marinha e ao Comando do 1º Distrito Naval, com os impactos decorrentes das diferentes perspectivas desses comandos superiores. Esteve ameaçado de extinção, o que redundou, de imediato, na redução do aporte de recursos e consequente degradação das instalações.

Encontrou forte apoio em determinadas fases, mas nem sempre o suficiente para recuperar os impactos dos anos de escassez, particularmente quando coincidentes com uma época de poucos recursos na Marinha. Até mesmo a natureza lhe foi ingrata, visto que os desabamentos de encostas danificaram as suas instalações e a vila de oficiais, bem como foi implacável com a vila naval, cujos imóveis antes pertenciam à Petrobras.

Acompanhando mais de perto a vida do Colégio Naval ao longo destas duas últimas décadas, pareceu-me que recebeu maior atenção nos últimos anos. Destaco que uma reunião do Almirantado foi aqui realizada em julho de 2015. A visita do comandante da Marinha,

realizada em 19 de fevereiro último, conferiu a expectativa de que teremos uma continuidade de esforços no sentido de melhorar o Colégio.

O Colégio evoluiu em instalações, no ensino e em diversos outros aspectos, dos quais ressalto a atenção ao Corpo de Alunos, o que não encontrávamos em nosso tempo. Hoje não se admite, por exemplo, a inobservância de normas de segurança.

Não seria permitido que Polibiano e eu saíssemos de canadense sem coletes salva-vidas, o que quase nos custou a vida quando viramos distantes do litoral, em algum dia de 1970. Fomos resgatados pela tripulação de um navio mercante que aguardava vaga para atracação no porto de Angra.

Foi um ano difícil, aquele 1969! Para muitos – alguns mal tinham completado 14 anos – era a primeira vez que se viam afastados dos pais e tinham que se arranjar sozinhos, em um ambiente novo e agressivo.

Felizmente – ou melhor, infelizmente –, tínhamos os nossos veteranos a cuidar da gente e zelar pelo nosso sono!

Não bastassem as dificuldades, naquele ano a Marinha decidiu renovar os uniformes dos alunos, que passaram a ser iguais aos dos oficiais. Assim, os desconfortáveis mescla e branco de manga comprida foram aposentados e substituídos, respectivamente, pelos uniformes cinza e branco de manga curta. Tratava-se de uma evolução, por certo! Mas com conseqüências para os recém-chegados.

Obviamente, esta substituição iniciou-se pelo 1º ano! Com isso, os calouros

eram identificados a distância, enquanto os veteranos podiam ser confundidos com militares da guarnição, por vestirem uniformes semelhantes. Não havia como se escamar!¹ Aproveitando esta situação, um trotista criativo trocou de uniforme com o Jonas e se infiltrou entre os calouros, não me recordo com quais conseqüências.

Somente em maio teríamos o primeiro alívio. O então Contra-Almirante Joaquim Américo dos Santos Coelho Lobo, comandante da Força de Contratorpedeiros, pai de um de nossos colegas de turma, programou uma comissão de adestramento para a região de Angra dos Reis e enviou convite ao Colégio para que embarcasse todos os alunos, em duas levas, no que foi atendido. Foram dois dias marcantes.

No primeiro dia, todos os veteranos embarcaram. O Colégio era só nosso! Pudemos fazer tudo o que queríamos, inclusive o que nos era proibido, como sair com as canadenses², utilizar as quadras de esporte, campo de futebol e piscina nas horas de recreação.

Calouros expunham as suas “farmácias”³, sem receio.

O dia seguinte foi magnífico! Foi o nosso quebra-sal! Poucos, até então, haviam tido a oportunidade de entrar em um navio de guerra. De repente, surgiu a de embarcarmos em contratorpedeiros e em um submarino! Magníficos navios para realizarmos o nosso primeiro dia de mar na carreira.

No outro dia veio a retaliação, pois, em nossa ausência, os veteranos tomaram conhecimento dos abusos da véspera. Os ousados calouros haviam deixado as suas estripulias documentadas nas diversas pa-

1 Escamar: gíria marinheira significando fugir do trabalho e, por extensão, de qualquer atividade.

2 Canadense: pequena embarcação a remo, de casco de alumínio.

3 Farmácia: gíria significando guloseimas diversas, como, por exemplo, biscoitos, que eram mantidos ocultos para não serem compartilhados com os veteranos.

peletas de controle. Consequência: alguns dias de abrolhos⁴.

Certamente, cada um de nós tem muito o que contar das experiências vividas aqui no Colégio Naval:

- das despedidas na Central do Brasil;
- das viagens de litorina⁵ até Mangaratiba; e dali, no Aviso⁶ *Rio das Contas*, até o Colégio;

- das viagens no ‘Especial’;
- das competições esportivas;
- da ginástica calistênica⁷ pela manhã, mesmo com um frio de matar;

- do banho gelado, pois não havia água quente nos banheiros como hoje;

- das licenças somente a cada duas semanas;

- de nossos diretores, Capitães de Mar e Guerra José Calvente Aranda e Paulo Freire, particularmente o primeiro, que nos parecia rigoroso e que nos impunha profundo respeito;

- dos oficiais, alguns merecedores de criativos apelidos;

- dos inesquecíveis professores e instrutores, também criativamente apelidáveis;

- dos sufocos por ocasião das provas finais e de segunda época;

- das passagens pelo bailéu⁸, que não mais existe;

- das saídas não autorizadas para Angra, as vezes via o ‘aéreo’⁹, creio que hoje sem uso;

- das patescarias¹⁰;

- das namoradas angrenses;

- das primeiras aventuras.

Durante dois ou mais anos, o Colégio Naval foi o lar que nos acolheu. Foi um período em que frequentamos uma Angra dos Reis bucólica e escassamente povoada e vivenciamos uma Baía da Ilha Grande ainda pouco afetada pelos grandes empreendimentos imobiliários e pelos vícios de nosso tempo.

Foi um período que ficou na memória como uma época difícil, em função da dedicação ao estudo, pela necessidade de se mudar de hábitos, pelo sacrifício do sono e das horas de lazer e pelo afastamento da família, dos amigos e das namoradas. Como uma época alegre, pelos incontáveis momentos felizes vividos entre companheiros e amigos e, seguramente como uma época inesquecível em nossas vidas.

Foi a fase em que amadurecemos. Adolescentes, nos transformamos em adultos. Independentemente da trajetória traçada – se na Marinha ou na vida civil –, foi um período que condicionou as nossas vidas. Foi uma época inesquecível!

E isso é muito claro quando lemos as conversas no WhatsApp, onde são reeditadas as “guerras” e lembrados os apelidos – que, mais que os nomes, facilitam a identificação dos interlocutores – e são recordadas histórias.

Também chama a atenção o entusiasmo que esta reunião desperta nos colegas que não prosseguiram na carreira, fato já evi-

4 Abrolhos: gíria que significa “atenção”. No caso, os veteranos passaram a realizar observação cerrada dos calouros, em busca dos mínimos erros.

5 Litorina: vagão ferroviário, com propulsão própria, que independe de locomotiva tracionadora. Pode ser usada individualmente ou formando um comboio com dois ou mais carros.

6 Aviso: denominação dada a navios de pequeno porte. No caso do Colégio Naval, empregado no transporte de pessoal. A denominação origina-se das embarcações rápidas, que serviam de ligação entre o comandante de uma força naval e seus subordinados, transmitindo avisos, ordens e mensagens.

7 Ginástica calistênica ou calistenia: método ou conjunto de exercícios físicos sem o uso de aparelhos.

8 Bailéu: O mesmo que prisão, cela.

9 O “aéreo” é uma trilha na mata que ligava o Colégio à cidade, usada para saídas não autorizadas.

10 Patescaria: nome dado às saídas de barco com intuito recreativo.

denciado pelo Hebert nas comemorações dos 40 anos e que agora é reforçado pela participação dos novos achamentos, como o Niso, Souza Rocha, Pádua, Luiz Roberto e tantos outros.

É forçoso dizer que também vivíamos isolados, com pouco acesso aos meios de comunicação e, em consequência, afastados dos dilemas e da agitação que afetavam a nossa geração. Mas a própria Marinha se encarregava de nos acordar vez por outra, como nas duas oportunidades em que fomos para São Paulo, a fim de desfilar na Semana da Pátria, ocasião em que pudemos ver diversas marcas de confronto no campus da USP, como pichações e viaturas policiais viradas ou queimadas. Lembram-se que muitos de nós tínhamos os fuzis municiados, nos desfiles, em 1969 e 1970? E que em 1970 o nosso desfile foi interrompido sem explicação? Que especulamos tratar-se de ameaça terrorista em que éramos as vítimas em potencial.

O ano de 1971 assinala o início de uma nova fase na Escola Naval. Em 11 de junho, a turma, constituída de 232 aspirantes, jurou à Bandeira e recebeu os espadins. Na ocasião, seria associada à explosão de desenvolvimento e otimismo que vivia o nosso país e que também se refletia na Marinha e receberia um nome que passaria a distinguir os seus integrantes entre os seus pares, qualquer que fosse o período que dela tenham feito parte.

Ecoando os sentimentos de então, o Almirante Rubem José Rodrigues de Mattos, então diretor da Escola Naval, afirmou que era tempo de semear a terra com esperança e de construir, e que por isso dar-nos-ia um batismo afetivo: denominar-nos-ia de Turma Esperança. Acrescentando que queria que atribuíssemos dimensão a esse nome, ao assinalar: ‘Que não seja apenas

a esperança de seus pais, irmãos e namoradas, mas que transcenda as fronteiras do lar, para representar a esperança desta Marinha que se renova’.

Naquela época, as medidas relacionadas a um ambicioso plano de renovação implementadas pela Alta Administração Naval, que incluíam a construção de modernos navios, obtenção de equipamentos e inovações gerenciais, tornar-se-iam marcos importantes do processo evolutivo que levou a Marinha a um salto qualitativo expressivo em vários segmentos a partir dos anos 70, em função da incorporação de novos sistemas, procedimentos e meios. A partir de 1975, muitos desses meios teriam os tenentes da Turma Esperança como tripulantes no recebimento ou no início de sua vida operativa. Foi gratificante fazer parte de uma geração que testemunhou e participou desse importante processo evolutivo pelo qual passou a nossa Marinha!

Fomos testemunhas e atores nessa evolução. Infelizmente, ao longo do tempo, também acompanhamos um declínio indesejado, fruto de fatores externos à Força. Felizmente, o processo está se revertendo – processo que teve um esperançoso, Leal Ferreira, na manobra –, e esperamos que o seja em bases duradouras.

Cinquenta anos passados, muitos de nós, na reserva ou reformados, em atividade remunerada ou não na Marinha, ou na vida civil, ainda estamos cumprindo o determinado pelo nosso diretor. o de conferir dimensão ao nome Esperança!

Infelizmente, alguns de nossos companheiros não puderam comparecer a esta cerimônia por prematuramente terem embarcado para a ‘Derradeira Comissão’. Este céu nublado, com ameaça de chuva, é como se eles estivessem com os olhos marejados, na

iminência de verter lágrimas de emoção ao compartilhar conosco as recordações e os sentimentos que viveremos ao longo deste fim de semana.

Comandante Serafim, obrigado pela acolhida.

Colégio Naval, obrigado por ter sido cenário e condutor de um período inesquecível de nossas vidas em que, jovens adolescentes, emergimos para a vida adulta.

Parabéns, Turma Esperança, pelos seus 50 cinquenta anos de existência!”

Recebemos do Professor Israel Blajberg, 1º diretor de Divulgação da Sociedade dos Amigos da Marinha do Rio de Janeiro, a correspondência abaixo, sobre encenação da peça teatral “500 anos da Viagem de Fernão de Magalhães – Navegar é Preciso”, no auditório da Escola Naval.

“No palco do grande auditório da Escola Naval, o ator português Tony Corrêa interpretou a viagem de volta ao mundo de Magalhães, com destaque para a declamação de ‘Mar Português’, de Fernando Pessoa, e da cena em que o grande navegador tomba nas Filipinas, em batalha contra milhares de nativos. Dos 265 homens em cinco naus, apenas 18 conseguiram, após três anos, retornar ao ponto de partida na Espanha, a bordo da *Vitória*. Essa façanha somente foi possível graças à Escola de Sagres, dos melhores cosmógrafos, matemáticos, cartógrafos, astrônomos e construtores navais, o mar dos portugueses, descobrindo o oceano tão calmo que o chamaram Pacífico, o Cabo das Tormentas, desbravadores dos Sete Mares, patagones da Terra do Fogo, pimenta e cravo, especiarias.

O Corpo de Aspirantes e convidados lotaram totalmente o auditório, com

a presença de ilustres chefes navais, entre os quais o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Almirante José Carlos Mathias; o diretor da Escola Naval, Almirante Marcos Borges Sertã; o diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha, Almirante João Alberto de Araujo Lampert; o presidente da Soamar-Rio, José Carlos de Souza Batista; e integrantes da Associação Luís de Camões e de outras instituições da comunidade luso-brasileira.

Foi uma noite de muita emoção, no sítio da Fortaleza de São Francisco Xavier da Ilha de Villegagnon, local pleno de história, desde que a audácia de aqui pretenderem uma França Antártica foi punida com a destruição do Fort Coligny.

Da pequena capela onde militares oram contritos, pudemos observar a entrada da Barra, nos remetendo àquela outra na entrada do Tejo, onde há cinco séculos marinheiros fizeram suas últimas orações antes de suspender para a viagem até esta



Peça teatral Navegar é Preciso, na Escola Naval

Mui Leal e Heroica Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, que adentrariam por esta mesma baía.

MAR PORTUGUEZ

Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal!

Por te cruzarmos, quantas mães choraram,

Quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!
Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.”

Recebemos também do Professor Israel Blajberg correspondência sobre a Cerimônia *In Memoriam* dos Mortos da Marinha nas Guerras, realizada em 17 de julho último no Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, na cidade do Rio de Janeiro.

“No friozinho da manhã, uma neblina suave se estende pela Baía de Guanabara. Já se passaram mais de 70 anos dos ataques traiçoeiros de submarinos nazistas que vitimaram quase 1.500 brasileiros. Mais de 30 navios foram torpedeados. A cada mês de julho a Marinha cumpre o ritual das flores ao mar, a homenagem aos bravos que honraram o juramento de, ao prestar o serviço a Pátria, defendê-la, se for preciso com o sacrifício da própria vida, desde Greenhalgh e Marcílio Dias, o Imperial Marinheiro, até os bravos da Corveta *Camaquã*, do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira* e do Cruzador *Bahia*.

Ao mesmo tempo, no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, os corações dos velhos marinheiros batem mais forte, na cerimônia simultânea que acontece em terra. Antigos ministros e comandantes, o Almirantado em peso, oficiais-generais das três armas, ex-combatentes, oficiais, praças, escoteiros, soamarinos, todos irmanados na singela e tocante homenagem.

Recordamos a epopeia naval deste país tão ligado ao mar, por onde chegaram seus descobridores, navegando pelo

mar português sob a orientação da Escola de Sagres, e os imigrantes que aos poucos construíram esta nação. História de lutas, em que, no tempo da Colônia, abundaram as ameaças que também vinham do mar, sempre rechaçadas. O tempo passa, é a Marinha Imperial que se destaca na Guerra da Tríplice Aliança, aportando a sua cota de dor e de sangue. Os Sinais de Barroso entram para a história. Desponta a República, a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) escreve um capítulo de heroísmo durante a Primeira Guerra Mundial. Segue-se a ascensão de uma ideologia equivocada na Europa, cujos tentáculos vitimam brasileiros em nosso litoral. Na Batalha do Atlântico, a Marinha faz frente à brutal agressão, com a Força Naval do Nordeste e o Grupamento de Patrulha do Sul. Nossos comboios mercantes recebem a escolta protetora contra a ameaça submarina, assim como navios de transporte de tropas que conduziram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para combater na Europa em chamas.

O dever de memória é cumprido diante da tropa formada, no mausoléu onde repousam quase 500 bravos soldados brasileiros, ao lado de muito poucos heróicos marinheiros, não mais que cinco, que tiveram uma sepultura. Mais de 1.500 homens não tiveram essa sorte, desaparecendo nas profundezas do mar, que é o túmulo do marinheiro. Nas paredes

revestidas pelo mármore frio, seus nomes estão inscritos em letras de fogo, como última homenagem aos que não voltaram a um porto seguro.

A cerimônia vai terminando. Em sua honra, um Pelotão Fúnebre do Corpo de Fuzileiros Navais efetua três descargas de fuzilaria. Preparar! Carregar! Apontar! 1ª Descarga! Fogo! Por breves momentos, os sons da guerra chegam até os presentes, até que as gaitas de fole executam *Amazing Grace*, seguindo-se os toques de alvorada e vitória.

No mar, os espíritos dos que partiram durante a batalha sobrepairam diafanamente. Eles se manifestam. Tentam nos enviar uma mensagem, reforçando que seu sacrifício não tenha sido em vão, que o entendimento prevaleça para todas as nações. Apenas as formas variam. Pode ser a alma de um velho marinheiro solitário, que reaparece a beira do cais, ou um antigo navio que naufragou, com a tripulação acenando ao longe...

Avante a todo pano! Viva a Marinha! Viva o Brasil!”

O Professor Israel Blajberg enviou-nos, ainda, texto sobre os 75 anos do desembarque da Força Expedicionária Brasileira (FEB) na Itália.

“Em 16 de julho de 1944, aportaram em Nápoles os primeiros 5 mil soldados da FEB que o Brasil enviou para ajudar a derrotar o nazifascismo na Segunda Guerra Mundial.

A Casa da FEB comemorou a data, bem como os 56 Anos de Fundação da Associação Nacional dos Veteranos da FEB (Anvfeb) – criada em 16 de julho de 1963 e os 43 Anos da Inauguração do Prédio da Casa da FEB (16/7/1976), com a presença do então Presidente da República, Ernesto Geisel.

Na comemoração desses 75 anos, os comandantes das três Forças Singulares foram representados pelo diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Vice-Almirante José Carlos Mathias; pelo vice-chefe do Departamento de Educação e Cultura do Exército (Decex), General de Divisão Joarez Alves Pereira Junior; pelo chefe do Subdepartamento Técnico do

Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), Brigadeiro do Ar Maurício Ferreira Hupalo. O assessor da Secretaria de Governo e Relações Institucionais, Sr. Jose Gomes de A. Filho, representou o Governador do Estado do Rio de Janeiro, Wilson Witzel; e o assessor especial da Prefeitura do Rio de Janeiro, Sr. Justino Carvalho, representou o Prefeito Marcelo Crivella.

Dois ex-combatentes prestigiaram a solenidade, o Tenente Dr. Israel Rosenthal, e o Tenente da Marinha Melchisedech Afonso de Carvalho, bem como diversas autoridades civis e militares, entre as quais o diretor do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército (DPHCEX), General de Divisão Carlos Alberto Mansur; o presidente do Clube Militar, General de Divisão Eduardo José Barbosa; o chefe do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército (CEPHiMEX) e presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) General de Brigada Márcio Tadeu Bettiga Bergo; o diretor do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, Coronel Franz Rommel França do Nascimento; o

cônsul-geral da Federação da Rússia no Rio de Janeiro, Sr. Vladimir Tokmakov, o cônsul da Área Política do Consulado-Geral dos Estados Unidos da América no Rio de Janeiro, Sr. Bryan Chamberlain; e o presidente do Instituto Memorial do Holocausto (IMH) da Cidade do Rio de Janeiro, Sr. Marcelo Rotenberg.

Em homenagem ao Clube Militar, o presidente da Anvfeb, Breno Amorim, entregou a Medalha do Mérito Febiano ao presidente do Clube Militar. A Medalha

‘Na Luta Contra O Nazi-Fascismo Estivemos Juntos’, emitida em Moscou aos 8 de maio de 2019 em comemoração à Assinatura do Protocolo de Intenções entre as Organizações de Veteranos do Brasil e da Rússia, foi entregue pelo cônsul-geral da Federação da Rússia no Rio de Janeiro a diversas personalidades.

Um coquetel no Salão Nobre reuniu os presentes em confraternização, com o parabéns e corte do bolo de aniversário da Anvfeb.”

NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

AE Mario Jorge da Fonseca Hermes	★ 14/08/1926 † 27/06/2019
AE Mario Cesar Flores	★ 27/02/1931 † 01/08/2019
VA (Md) Hadoram Calazans	★ 09/08/1927 † 29/04/2019
CA Sergio Martins Ribeiro	★ 05/03/1936 † 13/06/2019
CA Newton Righi Vieira	★ 25/07/1940 † 15/06/2019
CMG Jairo Bento de Faria	★ 05/04/1926 † 29/07/2019
CMG Mauro Affonso Gomes Lages	★ 26/05/1934 † 07/06/2019
CMG (FN) Nelson da Costa Rezende	★ 06/05/1932 † 10/08/2019
CMG Aloisio Romano Moreira	★ 28/04/1939 † 01/08/2019
CMG Claudio José da Matta	★ 01/07/1938 † 13/07/2019
CMG Paulo Fernando Guedes Correa	★ 07/09/1945 † 13/07/2019
CMG Teodorico Ferreira Fernandes	★ 28/03/1950 † 22/06/2019
CMG (IM) Eduardo Luiz de Oliveira Mesquita Spranger	★ 12/05/1952 † 03/07/2019
CMG (FN) Oswaldo Guilherme Schroeter	★ 03/07/1955 † 13/06/2019
CF Antonio Luiz Porto e Albuquerque	★ 16/04/1944 † 06/09/2019
CF Airton Antonio Rodrigues	★ 28/09/1955 † 31/07/2019
CF (T) Hilton Onoda	★ 07/02/1952 † 29/07/2019
CC Ronaldo Pereira Coelho	★ 03/04/1938 † 15/08/2019



MARIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante de Esquadra (Ref^o)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Mario Assis da Fonseca Hermes e de Zaira Jorge da Fonseca Hermes.

Declarado GM em 10/01/1950; nomeado 2ºTen em 29/12/1950; promovido a 1ºTen em 29/06/1952; a CT em 13/07/1955; a CC em 27/07/1960; a CF em 14/10/1965; a CMG em 12/11/1969; a CALte em 25/11/1975; a VALte em 31/03/1981 e AlteEsq em 31/07/1984.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 17/12/1987 e reformado em 14/08/1994.

Em sua carreira exerceu duas direções: Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha e Diretoria-Geral do Material da Marinha.

Exerceu os seguintes comandos: Aviso Oceânico *Bracuí*, Contratorpedeiro *Paraná*, Comando Naval de Manaus, Navio-Escola *Custódio de Mello*, Comando do 4º Distrito Naval e Comando Naval de Brasília.

Outras comissões: Corveta *Purus*, Gabinete do Comandante da Marinha; Contratorpedeiro *Paraná* (imediatos); Diretoria de Aeronáutica da Marinha; Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro; Comando do 1º Distrito Naval; Escola de Guerra Naval; Diretoria de Armamento da Marinha (vice-diretor); Capitania dos Portos dos Estados de Amazonas, Acre e Territórios Limítrofes (capitão dos portos); Escola Naval, Estado-Maior da Armada (sub-chefe); Comissão Naval Brasileira em Washington (adido naval); Comando de Operações Navais; e Estado-Maior da Armada (chefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Naval – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Medalha de Serviços de Guerra, Sem Estrela; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem de Rio Branco – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Judiciário Militar – Grã-Cruz; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Naval dos Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 1 Âncora; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; US-LM Estados Unidos da América – Legião do Mérito; e Medalha Marechal Hermes.

À família do Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

ALMIRANTE MARIO HERMES

E o meu amigo Mario Hermes nos deixou! Era um querido amigo que sempre será lembrado pelo que foi: um marinheiro, assim como brilhante atleta.

Conhecemo-nos em princípios de 1943 no Curso Barata, no velho sobrado do Largo de São Francisco. Queríamos ser oficiais de Marinha! Talvez porque eu e Mario Hermes competíssemos no basquetebol fluminense e carioca, na época o esporte que mais se aproximava do futebol em popularidade, estivesse aí o terreno fértil para uma amizade que estava nascendo e duraria por mais de 70 anos – apesar de o Mario ser da “panelinha” de Niterói e eu de Copacabana.

A natureza brindou Mario Hermes com um físico privilegiado, estatura bem acima

de 1,90 metros, na época uma altura longe de ser comum, como vemos hoje em dia.

Nos anos pré-entrada para a Escola Naval, fui campeão de basquete juvenil pelo Flamengo, e Mario, se não me enganar, por um dos clubes mais conhecidos de Niterói. Foi o início de uma fértil amizade esportiva.

Logicamente, no “alto” dos meus 1,70 metros, não poderia me comparar com os mais de 1,90 m do Mario. Mas, mesmo assim, foram muitos os jogos que disputamos juntos na área da Marinha. Como tenentes, embarcados no Cruzador *Barroso*, foram muitas as vitórias que tivemos.

No tempo da Escola Naval, Mario jogou pelo Flamengo, sob a orientação

do famoso e peculiar técnico Canela – um vencedor. Foi campeão e cestinha por alguns anos na área carioca e defendendo o verde-amarelo nas Olimpíadas de Helsinque, Finlândia, em que foi porta-bandeira da representação brasileira. Quase 70 anos após, antecedendo as Olimpíadas, Mario desfilou pelas ruas do Rio de Janeiro, no revezamento levado a efeito por figuras notáveis em inúmeros setores. Bem merecida homenagem a um atleta que soube levar bem alto o nosso pavilhão verde-amarelo.

Mas não foi só no esporte que compartilhamos vitórias. Também na vida profissional conquistamos ambos o Almirantado, ele até quatro estrelas, chefe do Estado-Maior da Armada.

Voltando à nossa mocidade, tirando partido de sua notável estatura (para a época), no meu entender, Mario inventou a “cestinha”. Por causa da estatura normal dos atletas de basquete, ao disputar um rebote, pulávamos e trazíamos a bola até que tocássemos o solo para, em outro pulo, jogar a bola na cesta. Aproveitando de sua estatura, Mario decidiu não pegar a bola e trazê-la ao solo; lá mesmo no alto, com um tapinha, metia a bola na cesta. Para mim, Mario foi o “inventor” do “tapinha”.

No tempo de Escola Naval, havia, anualmente, diversas competições: basquete, vôlei, atletismo, natação, esgrima e tudo o que uma mocidade saudável podia desejar e inventar.

Por muitos anos, o currículo da parte física do atleta tirava partido das habilidades de cada um para torná-lo representante da Escola naquele esporte. Eram os “especializados”. Enquanto a massa de aspirantes fazia ginástica, os seus representantes se concentravam apenas na área que o aspirante pudesse se sobressair. Assim, eu e Mario éramos “especializados”

em basquete. Inúmeros aspirantes eram “especializados” em mais de uma área. Mario era em basquete, vôlei, natação e corrida de fundo.

O meu forte era a corrida de fundo; mesmo assim, Mario ganhou de mim a chamada “corrida rústica”, realizada do prédio do Standar (Esso), no fim da Avenida Rio Branco, até a pista no campo da Escola Naval. Nos demais anos, ele não correu, e eu consegui a minha vitória.

Novamente nos cruzamos no campeonato interno de atletismo, quando nós dois nos apresentamos para os 800 metros rasos. Eu era o favorito, mas corrida é corrida, só se ganha chegando na frente no dia da competição. Falta-vam talvez uns 50 metros para o fim da prova, quando entramos na reta final. Estávamos emparelhados eu, Mario e um intruso, Hercel, de outra turma. Hercel vinha muito bem, não deu para segurá-lo. Mario, entretanto, tinha reservas e, quando viu a aproximação do “inimigo”, já era tarde. Hercel, Mario e eu, naquela prova, batemos o recorde da Escola, e a medalha de ouro só não foi para o Mario porque, no meu sentimento, ele quis deixar que eu ganhasse, já que eu era o especialista em atletismo, e as corridas de fundo deveriam ser minhas. Mario negava o que contei, mas, para mim, ele perdeu a corrida e o recorde puramente por coleguismo de turma. Que cavalheiro!

Mas o Mario Hermes não era só gigante no físico e no esporte.

Se bem não me engano, isto foi em um almoço no 22º andar do Edifício Barão de Ladário, o almoço dos almirantes. Em meio ao variado papo, veio à baila o cavalheirismo naval e foi lembrado o encalhe (?) do Contratorpedeiro *Paraná*, sob o comando do então Capitão de Fragata Mario Hermes. Quando, dando

atrás, bateu em fundo pedregoso, ao largo do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), o comandante, presente no passadiço, declarou imediatamente em alto e bom som que não se preocupassem, pois ele, como comandante do navio, era o único responsável pelo ocorrido.

Gigante no esporte, gigante na honradez!
Este é o Mario que conheci, exemplar em tudo o que fazia, fosse como marinheiro, fosse como esportista, e, além de tudo, amigo.

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^o)

ALMIRANTE MARIO HERMES

Tive o privilégio de conviver com o Almirante por dois períodos: inicialmente na Escola Naval, sendo ele comandante de companhia; e como capitão-tenente, apresentando para nós, como aspirantes, uma imagem séria, conquanto alegre e, às vezes, brincalhona.

Houve ocasião de rebeldia dos aspirantes em que ele sofreu afronta de alguns de nós. No evento, não entendi sua atitude de contemporização e somente há poucos anos pude entender, em conversa informal, e, posso dizer, de amizade e confiança entre nós dois, sobre o dilema e o sofrimento para tomar a decisão de postergar a ordem do vice-diretor para prender o comandante-aluno e seu imediato e enviá-los para o Presídio da Marinha. A delonga em não atender à ordem possibilitou que o diretor, ao chegar à escola, revogasse tal decisão. Mario Hermes era oficial correto e cumpridor de ordens, e não posso deixar de recordar o que havia acontecido com a sua turma na Escola Naval, ao tê-la afastada por praticamente um ano, e que foi tema do livro *O Motim* escrito por oficial de sua turma – Celso Franco.

Os aspirantes o apreciavam também por ter sido excelente jogador de basquete do Flamengo e da Seleção Brasileira e porta-bandeira nos Jogos Olímpicos de Helsinque, em 1952. Tive a satisfação de homenageá-lo na *Revista Marítima* – 2^o trimestre de 2008, reconhecendo-o como

o atleta da Marinha de maior relevância do século XX.

Colega de turma do Almirante Brígido, iniciou a importantíssima série "Os Militares e a Política" na *RMB*, com cinco capítulos sobre o Período Imperial e outros 39 sobre a República. Alguns leitores reclamavam da longa abordagem histórica. Sobre isto ponderei ao Almirante Leoncio, excepcional oficial e historiador (guru de muitos), que Mario Hermes lia, interpretava e escrevia resumindo episódios para amena leitura de quem pouco conhecia a matéria. Leoncio concordou comigo e passou a incentivá-lo para o prosseguimento dos artigos. Mario Hermes confessou-se cansado de tanto estudar, interpretar e reproduzir o envolvimento dos militares nos episódios políticos da Nação. Tentei, algumas vezes, conseguir alguém que tivesse a coragem de continuar a série, mas não tive sucesso, ficando ela paralisada no período da primeira década do século XX. Agradeceu-me, comovido e por escrito, por ter reunido em meio magnético a série completa, revista e corrigida, atendendo a pedido do Centro Cultural da Espanha.

Mas Mario Hermes tinha outro episódio histórico no subconsciente – Pearl Harbor e o ataque japonês. Quando ele serviu nos Estados Unidos da América (EUA), leu o livro que não foi divulgado naquele País sobre as ocorrências que levaram os EUA a

participarem ativamente da Segunda Guerra Mundial. Deste conhecimento resolveu escrever "O Japão, Pearl Harbor e a saga do Almirante Kimmel", 22 artigos em série contínua. Iniciou com abordagem resumida da história do Japão – progresso, costumes, abnegação, coragem, o instinto guerreiro. Prosseguiu com os mesmos enfoques a respeito dos EUA. Depois abordou o ataque em si a Pearl Harbor e seu triste desfecho – 2.403 mortos e a responsabilização do Almirante Kimmel e do General Short.

A contribuição dos escritos de Mario Hermes é, sem dúvida, uma das mais importantes e relevantes matérias trazidas ao conhecimento da Marinha e da Nação.

A cada trimestre, pelo menos, recebia com muito prazer a visita do Almirante, fosse para acertar detalhes de seus artigos, comentar o conteúdo da revista ou para "bater papo", sempre trazendo passagens importantes da história naval, brasileira ou mundial. Quem o conheceu mais de perto constatava sua personalidade modesta,

ouvindo para tomar decisões. Chamava subordinados para lhe "darem aulas" do que não dominava.

Quando chefe do Estado-Maior da Armada, esteve na França e, após visitar o setor de material, ouviu do seu homólogo daquela Marinha a opinião de não construir submarinos nucleares, diante das sérias e inúmeras dificuldades na operação e manutenção daqueles navios. Ponderava sobre o custo/benefício de ordem técnica e econômica para a nossa Marinha.

Mario Hermes era descendente de dois Presidentes da República – Deodoro da Fonseca e Hermes da Fonseca.

Nos últimos anos de vida, o Almirante retirou-se das lides culturais e sociais, deixando vácuo difícil de ser preenchido.

Para mim e para a *RMB* fica a lembrança de um ótimo chefe e amigo e excepcional articulista.

Milton Sergio Silva Corrêa
Capitão de Mar e Guerra (Ref²)



MARIO CESAR FLORES
Almirante de Esquadra (Ref³)

Nascido no Estado de Santa Catarina, filho de Agostinho de Aquino Flores e de Gertrudes Malburg Flores.

Declarado GM em 04/04/1952; nomeado 2ºTen em 18/05/1953; promovido a 1ºTen em 18/11/1954; a CT em 07/04/1957; a CC em 07/05/1962; a CF em 29/09/1966; a CMG em 26/10/1971; a CAIte em 25/11/1978; a VAIte em 31/03/1984 e a AIteEsq em 25/11/1987.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 26/11/1990 e reformado em 27/02/1999.

Foi ministro da Marinha no período de 15/03/1990 a 08/10/1992.

Em sua carreira exerceu três direções: Escola de Guerra Naval, Diretoria de Ensino da Marinha e Diretoria-Geral do Material da Marinha.

Exerceu os seguintes comandos: Navio-Tanque *Garcia D'Ávila*, Força de Transportes, em Chefe da Esquadra, Base Naval de Aratu, Grupamento Naval do Leste, 7º Distrito Naval e Força de Apoio.

Outras comissões: Escola Naval, Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*, Cruzador *Tamandaré*, Comando do 4º Distrito Naval, Navio de Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Comando da Flotilha do Amazonas, Base Naval de Val de Cães, Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas para Oficiais, Comando da Força de Contratorpedeiros, Cruzador *Barroso*, Comissão Naval Brasileira em Washington, Navio-Oficina *Belmonte*, Comando do 2º Distrito Naval, Adidância Naval na Argentina (adido),

Comando do 1º Distrito Naval e Estado-Maior da Armada (chefe).

Em reconhecimentos aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Naval – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande-Oficial;

Ordem de Rio Branco – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Judiciário Militar – Alta Distinção; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 Âncoras; Medalha do Pacificador; e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Mario Cesar Flores, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



HADORAN CALAZANS
Vice-Almirante (Refª-MD)

Nascido no Estado de Minas Gerais, filho de José Calazans e de Branca Calazans.

Promoções: a 1ºTen em 30/06/1955; a CT em 30/12/1957; a CC em 22/12/1962; a CF em 18/07/1968; a CMG em 30/04/1976, a CAIte em 31/03/1984 e a VAlte em 31/03/1988.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 13/09/1991 e reformado em 09/08/1995.

Em sua carreira exerceu três direções: Hospital Nossa Senhora da Glória, Hospital Central da Marinha e Diretoria de Saúde da Marinha.

Outras comissões: Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, Diretoria de Saúde da Marinha, 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, Navio Aeródromo *Minas Gerais*, Comissão Naval Brasileira em Washington, Diretoria de Aeronáutica da Marinha, Comando da Força Aeronaval, Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, Hospital Central da Marinha (vice-diretor), Escola de Guerra

Naval, Hospital Naval Marcílio Dias, Centro Médico Naval do Rio de Janeiro, Diretoria de Saúde da Marinha (vice-diretor) e Escola Superior de Guerra.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Or-

dem do Mérito Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Medalha Militar e Passador Ouro – 3º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha do Pacificador e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Hadoran Calazans, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



SERGIO MARTINS RIBEIRO
Contra-Almirante (Refº)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Serafim Martins e de Joaquina Ribeiro.

Declarado GM em 28/12/1957; nomeado 2º Ten em 02/01/1959; promovido a 1º Ten em 18/12/1959; a CT em 18/12/1961; a CC em 05/09/1967; a CF em 31/08/1974; a CMG em 31/08/1981 e a CALte em 31/03/1988.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 09/03/1992 e Reformado em 05/03/2004.

Em sua carreira exerceu os seguintes comandos: Centro de Adestramento Almi-

rante Marques de Leão, Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, Fragata *Liberal*, Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo e Comando da Força de Contratorpedeiros.

Outras comissões: Navio-Escola *Duque de Caxias*, Navio-Transporte *Custódio de Mello*, Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí*, Curso de Especialização de Máquinas para Oficiais (Cemo), Contratorpedeiro *Paraíba*, Comando do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros, Gabinete do Ministro da Marinha, Gabinete da Vice-Presidência da República, Escola de Guerra Naval, Grupo de Fiscalização e Recebimento de Fragatas, Fragata *Niterói* (imediato), Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Comissão Naval Brasileira em Washington e Comando de Operações Navais (subchefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem de Rio Branco – Oficial; Medalha Militar e Passador Ouro – 3º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; Medalha do Pacificador; e Medalha Mérito Santos Dumont;

À família do Almirante Sergio Martins Ribeiro, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



NEWTON RIGHI VIEIRA
Contra-Almirante (Ref^o)

Nascido no estado do Rio de Janeiro, filho de José Lino Vieira e de Anita Righi Vieira.

Declarado GM em 27/07/1963; nomeado 2^oTen em 12/04/1964; promovido a 1^oTen em 12/04/1966; a CT em 30/04/1969; a CC em 30/04/1975; a CF em 31/08/1981; a CMG em 30/04/1987 e a CAIte em 31/03/1994.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 15/04/1998 e reformado em 25/07/2018.

Em sua carreira exerceu os seguintes comandos: Centro de Instrução de Adestramento Marques de Leão, Contratorpedeiro Marcílio Dias, Navio-Escola *Brasil* e e Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Outras comissões: Navio-Transporte de Tropa *Custódio de Mello*, Navio-Aeró-

dromo Ligeiro *Minas Gerais*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Comando em Chefe da Esquadra, Contratorpedeiro *Pernambuco*, Contratorpedeiro *Mato Grosso*, Comando do 1^o Distrito Naval, Diretoria de Ensino da Marinha, Escola de Guerra Naval, Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha, Navio de Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia*, Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha, Gabinete do Comandante da Marinha, Comando da Força de Contratorpedeiros, Comando de Operações Navais (subchefe) e Adido de Defesa e Naval em Portugal, Estado-Maior da Armada (subchefe) e Escola Superior de Guerra.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Oficial; Ordem de Rio Branco – Comendador; Medalha Militar e Passador Ouro – 3^o Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; SA-EP Suécia – Medalha da Ordem Real da Estrela Polar; PT- CN Portugal – Medalha da Cruz Naval; e PAML Medalha-Prêmio Almirante Marques de Leão.

À família do Almirante Newton Righi Vieira, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

ACONTECEU HÁ CEM ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

O NOVO MINISTRO DA MARINHA *(RMB, jul/ago 1919, p. 15)*

Convidado pelo Sr. Presidente da Republica para gerir a pasta da Marinha, assumio o exercicio desse cargo no dia 29 de Julho o Sr. Dr. Raul Soares de Moura.

Homenageando o novo ministro, juntamos o seu retrato aos ligeiros traços biographicos que se seguem:

O Sr. Dr. Raul Soares de Moura nasceu na cidade de Ubá, Minas, em 7 de Agosto de 1876, e descende de uma das mais importantes famílias do grande Estado central.

Cedo manifestou predicaos de intelligencia e fez o seu curso de direito, parte em Bello Horizonte e parte em S. Paulo, onde se bacharelou em 1900.

Foi então advogar em Campinas, onde conquistou, num concurso brilhante, a cadeira de portuguez e litte-

ratura do Gymnasio, que é um centro de cultura litteraria. Nesse meio, o Sr. Dr. Raul Soares aprimorou os seus doctes nativos.

Suas aulas demonstraram solida illustração litteraria. Professor de portuguez e litteratura, mostrou como lhe era familiar a nossa lingua e como conhecia todos os clássicos portuguezes, em cujo estudo se especializou de uma maneira verdadeiramente notavel. Seus trabalhos a respeito são de molde a firmar uma reputação. Mas o Sr. Dr. Raul Soares não só é familiar a questões de grammatica e litteratura portugueza, como tem vasta cultura de litteratura antiga e moderna.

Voltando mais tarde á sua terra natal, sustentou, na campanha presidencial de 1910, uma ardente luta politica

em apoio ao governo do Dr. Wencesláo Braz. Foi depois presidente da Camara Municipal do Rio Branco e, em 1910, deputado estadual.

Dotado de robusta intelligencia e grande erudição, como disse-mos, obteve naturalmente, por uma justa imposição do seu valor, uma posição de destaque entre os seus pares e foi um dos leaders da Camara mineira.

Nomeado depois professor de direito publico e constitucional da Faculdade de Direito de Bello Horizonte, as suas aulas foram sempre muito apreciadas pela sua alta visão doutrinaria e sua elegancia de fôrma.

Foi depois Secretario da Agricultura na presidencia do Dr. Delfim Moreira, mostrando-se um administrador severo, que muito trabalhou para tornar mais efficiente a acção daquelle departamento estadual.

Deixando a Secretaria da Agricultura, pouco antes da terminação do mandato do presidente a que servia, foi escolhido candidato e eleito deputado federal. Pouco tempo esteve na banca da mineira, porque o novo Presidente de Minas, Dr. Arthur Bernardes, não prescindio também dos seus serviços, e o Dr. Raul Soares voltou ao Governo de Minas, como Secretario do Interior.

Neste posto foi o collaborador util da administração renovadora do Sr.



Dr. Arthur Bernardes, e nas negociações para a successão do Sr. Conselheiro Rodrigues Alves foi o representante do pensamento dos dirigentes de Minas e assim um dos elementos decisivos para o triumpho da candidatura do Sr. Dr. Epitacio Pessoa.

•
• •

Foi grande a assistencia de civis e officiaes da Armada á cerimonia da posse do novo titular da pasta da Marinha.

Recebido pelo Sr. Almirante Gomes Pereira no salão de honra, na séde do Ministerio, tiveram então os dois titu-

lares demorada conferencia a proposito dos negocios da Marinha, durante a qual o Sr. Almirante Gomes Pereira forneceu ao Sr. Dr. Raul Soares as informações necessarias.

Depois, ao transmittir-lhe o cargo que exercera na vigencia do governo do Sr. Dr. Delfim Moreira, o Sr. Almirante Gomes Pereira pronunciou um ligeiro discurso em que disse que: sendo a sua administração transitória, não lhe fôra possível satisfazer a sua grande aspiração, que era a de providenciar a respeito de todas as necessidades da Marinha no actual momento. Infelizmente, pouco fôra o tempo reservado para tão ampla obra. Restava-lhe, porém, o consolo de ter sido sempre guiado pelo principio da justiça e pelo intuito de tornar mais fácil ao seu successor a tarefa que lhe fôra impossível.

Em seguida, o Sr. Almirante Gomes Pereira, se referio á necessidade que tem a Marinha de varias reformas. No entender de S. Ex. uma medida que antes de qualquer outra deve ser tomada é a da descentralisação. Sómente mercê della poderá a nossa Armada adquirir a grandeza e a efficiencia indispensáveis.

O Sr. Almirante Gomes Pereira terminou saudando o novo ministro, declarando aos seus antigos compa-

nheiros esperar que todos fossem para o novo titular auxiliares e camaradas cheios de affecto e dedicação como para elle proprio o tinham sido.

Findo o seu discurso, falou o Sr. Dr. Raul Soares. S. Ex. declarou que era grande a sua felicidade no momento por succeder num cargo publico ao Sr. Almirante Gomes Pereira.

O novo ministro salientou a lealdade e o amor pela Marinha, de que sempre deu exuberantes provas o seu antecessor. Por isso, por essas raras qualidades de espirito, o Almirante, é, e com toda

a justiça, acrescentou, considerado um dos mais preciosos elementos da nossa Marinha. Depois referio-se S. Ex. á sua investidura no cargo presente, declarando que muito e muito esperava da cooperação prudente e sabia do illustre Almirante.

O discurso de S. Ex. terminou com referencia ás reformas por elle tambem consideradas indispensaveis á Armada, entre as quaes se encontra a que se refere á concessão da completa autonomia aos diversos Departamentos da Marinha.

Logo depois retirou-se o Sr. Almirante Gomes Pereira com os seus auxiliares. S. Ex. foi acompanhado até o elevador pelo Sr. Dr. Raul Soares e todos os presentes.

(...)

Uma medida que antes de qualquer outra deve ser tomada é a da descentralisação. Sómente mercê della poderá a nossa Armada adquirir a grandeza e a efficiencia indispensáveis

A POLITICA E AS SUAS INTIMAS RELAÇÕES COM A GUERRA
(RMB, jul/ago 1919, p. 123-131)
Raul Tavares – Capitão de Corveta

Começaremos por negar, no que pese a muitos escriptores e autores de reconhecido criterio, a existencia de uma politica naval visto como o que nos parece existir nas cogitações de um Estado bem organizado e conscio do valor do povo que dirige, é a politica da guerra.

Em sendo o poder naval, como o poder militar propriamente dito, um factor ás vezes essencial, ás vezes secundario, conforme o caracter estrategico das guerras, um mero elemento do conjuncto, quer nos parecer superfluo denominarmos de politica naval os meios de que os Estados lançam mão para constituir-se em potencia naval, meios que se integram na sua essencia, sendo inseparaveis da propria politica do Estado.

Como a preparação politica é a Estrategia de um Estado, o que é de boa doutrina acceitar, é logico que ella abrangará, ipso facto, a preparação naval, porque até hoje ainda se não encontraram os limites de uma estrategia naval que a separasse da Estrategia em si mesma. E sendo, como se sabe, a Estrategia a sciencia que concebe, prepara e dirige a guerra, e esta um conjuncto harmonico de elementos navaes e militares (terrestres e maritimos), é intuitivo e parece indiscutivel que a estrategia do Estado, que é a sua politica, terá, consequentemente, abrangido todos os elementos navaes e militares de que a estrategia do Estado se serve para fazer a sua politica, que em to-

dos os tempos, chamou-se genericamente de politica militar.

Em todo caso, particularisando, reconhecemos ou admittimos que, para melhor definir a politica de um Estado, quando este se absorve ou se dedica quasi exclusivamente á Marinha, como era o caso da Inglaterra, se possa dizer – a politica naval – como para accentuar que a estrategia do Estado considerado se absorve e se dedica ao preparo da guerra naval. Entretanto, por cogitar esse estado mais dos elementos navaes do que dos militares, não se segue que a politica des-

O objectivo da politica naval, portanto, não é outro mais do que o da politica geral do Estado, que se divide em politica interna e externa

se Estado deixe de ser, genericamente considerando, uma politica militar, que tem por fim fazer a guerra, objectivo eminentemente politico dentro das cogitações, da esphera e dos moldes

da politica da guerra, que outra coisa não representa sinão a Estrategia do Estado. E como a Estrategia é uma só, e se não pode admittir uma estrategia para o mar e outra para a terra; como se não conseguiu ainda separar em dois ramos distinctos uma Sciencia que é a essencia, sine qua non da sciencia da guerra, assim tambem se não tem podido dividir e separar a politica da guerra, que é a estrategia do Estado, em dois ramos diversos, isto é, em politica naval e politica militar, ou terrestre.

Para nós, portanto, todas essas divisões e subdivisões têm um valor minimo, porque todas ellas ficam dentro da grande

esphera da politica da guerra, e se reduzem á influencia que a politica geral do Estado sobre ellas exerce.

O objectivo da politica naval, portanto, não é outro mais do que o da politica geral do Estado, que se divide em politica interna e externa.

A politica externa trata de todas as varias relações de um Estado com as potencias estrangeiras; regula os tratados, tutela os direitos internacionaes, estreita os laços de estima reciproca entre povos alliados ou não, e impõe aos desaffectedos e adversarios a sua autoridade moral de potência respeitada ou a autoridade material da sua força militar.

A politica interna tem em mira a conservação das leis fundamentaes sobre as quaes repousa o Estado; garante os direitos civis dos individuos e da sociedade nacional, provê ao accrescimento da potencialidade economica, financeira e militar, e promove o bem estar de todos, tutelando a segurança e a tranquilidade internas e accumulando, por fim, novos titulos de gloria aos seus conacionaes.

Essas duas funções da politica geral de um Estado, são ambas nobilissimas, a tal ponto que uma e outra se não podem separar, e por isto é impossivel estabelecer qual dellas é mais util, mais nobre e mais imperiosa e urgente, sobretudo, quanto á enorme influencia que ambas exercem nos resultados dos conflictos armados.

(...)

Por isso se deve considerar como politica da guerra o principio politico e social, pelo qual somos obrigados a tomar a iniciativa da guerra, ou a nos defendermos dos ataques dos que visam fazer prevalecer os seus interesses sobre os nossos.

Politica da guerra é ainda a arte com que se dispõem os meios e as operações da guerra em harmonia com o conceito que serve de programma ás acções do Estado.

Politica da guerra são tambem todas as leis e disposições que organisam, disciplinam e preparam os exercitos de mar e de terra, de modo a estabelecer a mais perfeita homogeneidade nas suas partes componentes e de guisa a que correspondam idoneamente ao escopo que se quer alcançar.

Politica da guerra é mais o aproveitamento que se tira das batalhas, o uso que se faz da victoria, e o modo pelo qual se reparam as derrotas. Finalmente, fazem parte da politica da guerra todas as artes ou artimanhas pelas quaes um Estado adquire alianças proveitosas ou consegue a neutralidade de outra ou mais potencias; como tambem a acção diplomatica que recolhe as vantagens e os direitos da victoria das armas, para estabelecer sobre ella os novos direitos do Estado, e concluir a paz em condições vantajosas.

A estrategia do general fica assim intimamente inseparavel do conceito politico, que deve ser actuado por meio da guerra. Os planos estrategicos devem por isso mesmo ser elaborados, de modo a tornar a acção das armas efficaçmente coordenada á causa a ser propugnada.

Por essas razões, vê-se claramente que as deliberações do homem politico devem ser combinadas e harmonicas com as do homem de guerra, afim de que se possa antes de tudo discernir si as consequencias provaveis da guerra são de natureza a offerecer ao paiz menores ou maiores danos, do que a manutenção quand même da paz.

Nos Estados em que o chefe supremo é o verdadeiro general dos exercitos, mais facil se torna deliberar sobre esse ponto importantissimo da oportunidade e necessidade da guerra ou da paz, por isso que sendo uma só a mente e a vontade no dispor as coisas, succede que o plano politico está sempre em harmonia com o plano de guerra, identificando-se os

dois conceitos um com o outro de modo a facultar um conjuncto opportunamente congruente e espontaneo.

As modernas constituições dos Estados, porém, (sem referências ao momento actual) tornam muito mais difficil as combinações politicas com as militares; pelo que o homem de Estado, o verdadeiro estadista, deve, longamente, aconselhar-se com os homens de guerra, que representam o poder executivo da acção militar. Nesse presupposto, é mister calcular maduramente o valor moral e material das forças vivas com que pode contar o Estado e das com que effectivamente contará o inimigo ou inimigos; ponderar sobre o espirito do proprio povo e o daquelles a quem se move a guerra;

decidir qual deve ser o theatro principal mais vantajoso da guerra; sobre que regiões ou provincias ou estados devem ser installadas as nossas bases de operações;

qual deve ser o objectivo militar da guerra e como para elle se deve preparar e manter em eficiencia constante o exercito e a armada;

providenciar sobre finanças, sobre fornecimentos de toda ordem, afim de poder sustentar com vantagem e prosperamente conduzir a bom termo a grande e complexa empreza;

preparar as allianças offensivas ou secretas que auxiliem efficazmente as nossas operações;

conseguir até mesmo pelo suborno ou pela ameaça a neutralidade dos Estados, que proximos ao theatro da guerra possam em qualquer emergencia nos fazer mal;

assignalar e conceder ao general em chefe a maxima liberdade de acção tactica;

dispôr as populações aos sacrificios que forem mister, excitando nellas o entusiasmo do espirito nacionalista e a sublime abnegação dos cidadãos verdadeiramente amantes da Patria;

conter e reprimir com a maxima energia os inimigos internos do Estado, si os houver.

D'ahi se conclue mui naturalmente, que a guerra é ainda arte e sciencia eminentemente politica, e o homem de Estado como o general, devem possuir em grau elevado esta sciencia, afim de que as operações politicas e militares da guerra fiquem entre si estreitamente unidas, pois, não é possivel coordenal-as sem que umas e outras sejam

sabia e harmonicamente conduzidas pelo estadista e pelo general.

(...)

No estudo deste problema, ha tambem o que se chama estrategia do Estado em tempo de paz, que, em se referindo quasi sempre ou na

maioria dos casos á acção da Marinha, podemos admittir como a politica naval de um Estado em tempo de paz e cujos objectivos têm sido e podem ser, os seguintes:

occupar por meio de expedições maritimas um paiz para annexal-o em seguida;

assegurar posições estrategicas que talvez durante a guerra fossem difficeis de adquirir, e que podem exercer notavel influencia nos theatros provaveis das operações, servindo de bases de operações de fornecimnto e pontos de apoio, como têm feito as nações que possuem colonias, taes como Inglaterra, França, Allemanha e ultimamente os Estados-Unidos depois da guerra com a Hespanha. Assim, a Inglaterra, além das suas immensas e antigas colonias, accrescentou ao seu systema

Em ultima analyse, refulgem nitidamente os conceitos segundo os quaes vemos que toda sciencia e toda arte da guerra, quer seja naval ou terrestre, está intimamente ligada á politica do Estado

estrategico-logistico ainda mais Chypre, Egypto, e Wei-hai-Wei;

a França conseguiu na Asia Oriental, em Madagascar, na Africa Occidental; no Mar das Antilhas e no Oceano Pacifico, pontos de apoio de grande valor;

a Allemanha, além da esphera de sua influencia na Africa, conseguiu Kiau-Chiau, em 1897 e Samôa depois; e, por fim, os Estados-Unidos, que já possuíam as Hawai, conseguiram mais depois da guerra contra a Hespanha: Cuba, Porto Rico e as Philipinas.

Todos esses golpes politico-estrategicos vibrados contra os fracos e desorganizados são incontestavelmente dirigidos pela Marinha, de maneira a permitir que se diga serem elles fructo da politica naval de um Estado.

Mas, queremos accentuar ainda mais, porventura essa politica deixa de ser a politica da guerra de um Estado simplesmente porque o seu instrumento foi a Marinha,

como poderia ser o Exercito e na maioria dos casos os dois combinadamente?

Quer nos parecer que não.

Logo, para nós todos esses actos e gestos de intelligencia, providencia e energia de um Estado, antes, durante e depois da guerra, quer se sirva elle do instrumento puramente naval, quer do elemento Exercito, quer ainda de um e de outro simultaneamente, não são sinão os fructos sazonados da boa politica da guerra ou como alguns classificam da boa politica militar do Estado considerado. Assim, em ultima analyse, de todas essas considerações, refulgem nitidamente os conceitos segundo os quaes vemos que toda sciencia e toda arte da guerra, quer seja naval ou terrestre, está intimamente ligada á politica do Estado, cuja funcção principal é a de desenvolver, preparar e conduzir com habilidade e intelligencia os elementos moraes e materiaes de que ella se serve para fazer a guerra victoriosa.

THESES DA ESCOLA NAVAL DE GUERRA

Quarta These

(RMB, set/out 1919, p. 175)

Tactica Naval

(Apresentada em novembro 1918 pelo Official-Alumno

Capitão de Corveta Pedro Manot Sarrat)

“... en fait, et sans tirer argument des exemples du règne animal, où les ruses de guerre constituent la règle générale, les idées de stratégie et de tactique sont aussi anciennes que l'humanité elle même...”

DARRIEUS.

A palavra “Tactica” vem do grego e significa movimentos regulados a mãos sobre o campo de batalha.

Varios escriptores têm definido a “tactica”, porém, qualquer que seja a

definição, a essencia é que Tactica: é a execução do combate.

Clausewitz diz: é o emprego das forças no combate;

Jomini – é a arte de combater sobre um campo de batalha;

Moltke – ensina a maneira de se empregar as diferentes armas no combate e como se deve combater;

Bonnal – a estrategia é a arte de conceber e a tactica é a sciencia da execução;

Makaroff – é arte que ensina como

se deve combater – a arte que ensina a maneira pela qual se lança mão das diferentes armas em combate.

As “Instruções Navaes Americanas” definem a *tactica* do seguinte modo:

“A *Tactica applica-se a todos os movimentos e operações navaes realisadas depois do contacto com as forças do inimigo. O termo contacto na sua mais ampla accepção significa uma aproximação do inimigo tal que, affectando a formatura da esquadra, torna o combate imminente*”.

“Completa a acção estrategica procurando o ponto decisivo no campo de batalha para obter massas capazes de decidir do successo”.

Aos varios movimentos e evoluções feitos pelos navios de uma esquadra em exercicios ou marchas, tem se dado o nome de “*Tactica*”, mas, parece-nos que isso é falsear a idéa de *tactica*. Daveluy diz: “*Cependant beaucoup d'officiers contestent l'utilité d'une tactique et leur opinion est en partie justifiée par le sens étroit qu'ils attribuent à ce mot. Pour eux, la taticque n'est qu'une formule ou une formation, et ils cherchent vainement l'une ou l'autre dans notre code de signaux, sur la foi de son titre officiel; l'efficacité des évolutions qu'il contient n'apparaît pas clairement parceque nulle part ne se trouve indiqué le but auquel elles conduisent*”; as *tacticas* de combate são compostas somente de elementos incompletos e dispersos, existem apenas, para o dia em que a manobra tiver uma significação exacta e que puder ressonder a um fim distincto sobre a parte do inimigo” Darrieus diz: “*Il y a dans l'emploi du mot une equivoque qu'il serait urgent de faire cesser en choisissant une autre expression comme: École des signaux et des évolutions*”.

Durante o período da marinha a vela estes movimentos e evoluções consti-

tuam a *Tactica*. Uma ordem Real da França em 1765 ordenava que nenhum Capitão poderia durante o combate deixar sua formatura para socorrer um navio que estivesse em perigo sem que seu Chefe lhe fizesse signal. O Almirante Matthews por ter na batalha de Toulon, em 22 de Fevereiro de 1744, atacado o inimigo antes de ter feito sua formatura, foi condemnado a perda de seu posto; na batalha de Minorca o Almirante Bingham queria atacar com rapidez o inimigo, porém, preocupado com a sorte de Matthews, não ousou romper sua linha e teve que regular sua marcha pelo navio menos veleiro; a Convenção Franceza descretoou que seria passivel da pena de morte todo o Commandante que deixasse cortar pelo inimigo sua linha. Nunca Nelson e Suffren se preocuparam com esses detalhes – todas as posições eram boas, comtanto que poudessem chegar a aproximação do inimigo. Allehaut diz que a *Tactica* “é a arte de fazer com que as forças produzam o maximo de rendimento na batalha”.

Encerrando a serie de definições de “*Tactica*” faremos nossas as palavras de Darrieus “*Je ne m'attarderai pas sur des discussions de mots, et si j'ai cru devoir rappeler les diverses opinions émises sur ce sujet, c'est qu'il importe avant tout de s'entendre et de se comprendre. Adoptant dès maintenant, un langage aussi net et précis que possible, et rappelant qu'en somme l'étymologie des mots satisfait suffisamment l'esprit, l'expression Strategie eveillera desormais l'idée de preparation au but qui est le combat, et le mot Tactique celle d'exécution du combat*”.

Quando fizemos nossas theses sobre “*Estrategia*” e “*Logistica*” tivemos occasião de mostrar a intima relação que aquelles ramos da arte da Guerra têm com a *Tactica* e para não alongar esta

these deixaremos de repetir as idéas que n'ellas expandimos.

*O objectivo da Tactica, embora as armas, methodos e homens mudem, é sempre o mesmo – é agir com a maior força, a maior rapidez e a maior effi-
cacia sobre o inimigo para obter sua destruição e o dominio dos mares. Com a mudança e aperfeiçoamento das armas, o methodo de combater modificou porém o objectivo da tactica, da “Grande Armada” a “Jutlandia”, é a obtenção da victoria no combate. E a victoria desde o tempo da Grande Armada até a batalha da Jutlandia, tem sido dada pelo canhão, isto é, o canhão provou ser a unica arma que decide a victoria. Podemos pois dizer e considerar como lei da tactica de guerra naval que a tactica deve, agora como sempre, ser dirigida para o fim de agir sobre o inimigo com maior numero de canhões disponiveis a distancias effi-
cazes e no mais curto tempo” (Dawes). Os factores que entram na formação da tactica de combate, são: moral, iniciativa, coordenação, mobilidade e poder de artilharia.*

O moral comprehende a confiança em si e nos seus officiaes, a disciplina, o treinamento e a educação das guarnições, a confiança dos commandados aos chefes, a firme vontade de vencer e noções exactas sobre dever e honra. “La force morale est donc un des facteurs du combat; sans elle, le materiel n'a que la valeur de la vieille ferraille”.

(...)

Em Tactica o moral é uma arma poderosa e um dos factores principaes d'esse ramo da arte da Guerra. Ir para o combate com o moral abatido e com a convicção de sua derrota é dar de antemão meia victoria ao inimigo. Temos como um exemplo frisante d'isto a guerra naval Russo-Japoneza e, si formos procu-

rar em passado mais remoto, veremos a veracidade d'este conceito.

A disciplina, o amor proprio, o sentimento nitido de honra e dever bem como o habito de vencer desenvolvem a força moral.

A vontade também faz parte do moral e o combate não é mais do que a lucta de duas vontades. É a vontade de vencer que move essas duas “vontades” e, em egualdades de circumstancias, aquelle que mais firmemente tiver vontade de vencer terá a victoria. Daveluy diz, e muito bem, que por baixo da inscripção em letras douradas, que a marinha de sua patria usa no passadiço, deveriam collocar outra – “é o mais teimoso quem vence”, isto é, “Honneur et Patrie” “Cest le plus têtu qui gagne”.

Outro factor de grande importancia na tactica de combate é a iniciativa, que é “a habilidade e vontade de agir por sua propria responsabilidade, na occasião opportuna, sem esperar por ordens”.

A iniciativa é uma espada de dous gumes, pois uma iniciativa não treinada nem adestrada pode conduzir aos maiores desastres; é preferivel não tel-a a tel-a má. Nelson em São Vicente dá um exemplo de iniciativa bem treinada: deixando a linha manobra e impede a junção da esquadra Espanhola.

(...)

A Mobilidade é outro factor da Tactica, pois no combate a mobilidade toma parte nas tres phases – aproximação, combate e perseguição. A mobilidade não deve ser rigida, subordinada a regulamentos rigorosos como o eram no tempo da marinha a vela, mas flexivel. O General Langlois diz: “formular principios e codifical-os n'um regulamento, não poupará, aliás, não preparará um exercito para a victoria, porém, ter praticado ou ter discutido numerosas situações de guerra, concorrerá para o successo,

mesmo que nenhuma theoria tenha sido formulada ou codificada”; diz mais: “comtudo, é necessario comprehender que, para preparar um exercito para a victoria, são necessarios excellentes regulamentos de toda a especie. “O que o General-Langlois diz do exercito é perfeitamente applicavel na Marinha.

A visibilidade, sol, nevoeiro, vento, emfim circumstancias atmosphericas, podem produzir modificações nas manobras tacticas de combate. Nossa velocidade ou a do inimigo poderá também influir nas nossas manobras tacticas, portanto, parece que não pode haver uma tactica de combate obrigatória.

No tempo da marinha a vela a tactica de combate adoptada era tão rigorosa que até a pena de morte era a punição de quem a infringisse. Por estar ligada a essa tactica de combate, em parte o bode expiatorio Villeneuve foi derrotado.

(...)

Depois que tiverdes lido esta these bi-mensal, que os alumnos da Escola Naval de Guerra são obrigados a apresentar,

perguntareis, como ser um “tactico”, quaes suas leis, seus princípios ou seus meios, como proceder para alcançar a victoria? Recapitulando direi: A victoria não tem formulas mathematicas, nasce da inspiração, da meditação e applicação dos meios que os grandes capitães nos deixaram e que lemos na Historia, da audacia, do treinamento de vossas forças em tempo de paz, da iniciativa, do aproveitamento judicioso das armas no combate, do aproveitamento intelligente das circumstancias de tempo, local e atmosphericas, do estudo psychologico do inimigo, da perfeição das armas que tiverdes, em fim, da concentração na sua maior significação, isto é, concentração de homens, cousas, objectos e meios sobre o inimigo para lhe ser superior e bater o inimigo por tal forma que não possa se levantar, isto é, operar de forma a ter a superioridade no ponto decisivo eis o que deveis ter e fazer. Quanto a leis – A lei da tactica pode ser expressa em poucas palavras:

SER SEMPRE O MAIS FORTE PARA TER A VICTORIA.

REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada à Rua Mayrink Veiga 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ÁREAS

PORTUGAL

(Re) Aproximação ao mar – Exemplos estrangeiros (242)

FORÇAS ARMADAS

CANHÃO

Conteira rápida (243)

INTEGRAÇÃO

Missão Interoperabilidade plena entre as Forças Armadas (243)

MARINHA DO JAPÃO

Sol Nascente – Iniciativas para o crescimento da capacidade naval japonesa (244)

MISSÃO DA MARINHA

Projetando poder (245)

HISTÓRIA

PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Estratégia naval na Grande Guerra – Quando Mahan deu lugar a Torrington e a Aube (246)

INFORMAÇÃO

SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Cuidado com o fim da temporalidade (248)

PESSOAL

SERVIÇO MILITAR

A eterna batalha entre Morfeu e Netuno (249)

POLÍTICA

ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

Cada um *per si* – Comparação das posturas e tarefas das principais Marinhas europeias (250)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

NOVA ORDEM POLÍTICA

Entre EUA e China, quem vencerá o cabo de guerra no Mar do Sul da China? (252)

(RE) APROXIMAÇÃO AO MAR – EXEMPLOS ESTRANGEIROS

Contra-Almirante (Portugal) Ramos Borges

(Revista da Armada, Portugal, pp. 14-15, agosto 2017)

Com a preocupação em desenvolver uma maior mentalidade marítima na população de Portugal, o autor apresenta exemplos estrangeiros e compara esforços semelhantes feitos pelos seguintes países: Estados Unidos da América (EUA), Brasil e Austrália.

Antes de começar a descrever os pontos principais de cada programa analisado, Ramos Borges apresenta sete princípios essenciais que devem orientar as ciências que estudam o Oceano. São eles:

1 – A Terra tem um oceano global e muito diverso;

2 – O oceano e a vida marinha têm uma forte ação na dinâmica da Terra;

3 – O oceano exerce uma influência importante no clima;

4 – O oceano permite que a Terra seja habitável;

5 – O oceano apoia uma imensa diversidade de vida e de ecossistemas;

6 – O oceano e a humanidade estão fortemente interligados; e

7 – Há muito por descobrir e explorar no oceano.

Sobre o Programa dos EUA, apresenta a organização Ocean Literacy Network, criada em 2004 para contribuir com a abordagem do conhecimento sobre os oceanos no ensino americano, do Jardim

de Infância ao 12º ano escolar. A partir dos sete princípios apresentados no texto, elaborou subsídios para comporem as matérias e material didático apropriado aos diferentes graus de ensino. Os currículos gerados estão desenhados com base na integração das disciplinas para estimular a compreensão e o reconhecimento do oceano como um sistema dinâmico e interativo.

Com relação ao Brasil, ele se concentra no nosso conhecido Programa de Mentalidade Marítima (Promar), que compõe os esforços da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), cujo Conselho Executivo analisa, apoia e financia os projetos educacionais ligados ao mar.

Quanto às atividades executadas pelas autoridades australianas, o autor cita a produção e exibição de duas séries televisivas em que a ação é centralizada na vida a bordo de um navio da Marinha de guerra. Ambas, a Patrol Boat e a Sea Patrol, têm suas tramas realçando o dia a dia dos elementos-chave da guarnição de cada navio-patrolha. Desta forma, busca mostrar a imagem de um país marítimo que preserva, gere e sabe ocupar o mar, ao mesmo tempo em que procura cativar o telespectador para a importância de se preservar o oceano e suas riquezas.

CONTEIRA RÁPIDA

Massino Amati*

(*Naval Forces*, Alemanha, nº II/ 2019, pp. 26-28)

“A artilharia naval enfrenta novo destino. A disponibilidade de munições guiadas com precisão poderá acarretar mudança drástica na operação do canhão naval.” Uma vez que os grandes calibres foram aposentados, a esquadra passou a contar apenas com canhões de 127 mm para conduzir o apoio de fogo naval. Um grande esforço para aumentar a precisão do tiro, chegando mesmo a guiar o projétil no trecho final de sua trajetória, está fazendo que novas opções venham a ser criadas para uso da artilharia naval.

Como novidades, o autor descreve o esforço feito para o desenvolvimento dos modelos Excalibur N5 e Vulcano, ambos de 127 mm, e acrescenta que há também esforço de estudos para 155 mm feito pelos modelos de munições Vulcano e HVP.

Apresenta, ainda, para os calibres menores, o desenvolvimento da 76 Vulcano PGM, que permite que canhões de 76 mm utilizem uma munição para engajamento com alvos de superfície até o alcance de 40 km com a mesma precisão das munições de 127 mm.

Este tipo de munição permite, ainda, o manuseio automático e a seleção instantânea de quatro tipos diferentes de projetis, que podem ser adaptados aos canhões existentes sem necessidade de alterar peso, tamanho ou interface.

Amati acrescenta o uso do canhão Leonardo (Leonard) 76 mm Sistema Strales, com capacidade de utilizar munição guiada contra alvos de grande manobrabilidade, e faz uma grande comparação entre as diversas munições e canhões em uso por diversas Marinhas.

O artigo contém muitas informações técnicas, porém, como mensagem principal, aponta uma nova realidade no campo da munição guiada e de maior precisão. Esta nova realidade permite que seja revisto o emprego da artilharia naval, em função de uma melhora razoável no custo-benefício entre o tiro de canhão e o uso de foguetes e mísseis, nos diversos cenários em que seja necessário empregar unidades de superfície no mar.

MISSÃO INTEROPERABILIDADE PLENA ENTRE AS FORÇAS ARMADAS

João Paulo Moralez

(*Tecnologia Militar*, Brasil, nº 1/2019, pp. 33-34)

Neste artigo, é abordada a questão da interoperabilidade, destacando-se a evolução do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), que se efetivou como um órgão de assessoramento permanente do Ministro da Defesa do Brasil na direção das Forças Armadas. “Seu chefe estaria no mesmo nível hierárquico dos comandantes de cada

força armada, sendo um oficial-general do último posto na carreira, ou seja, de quatro estrelas. Sua indicação é feita pelo ministro da Defesa e a nomeação pelo Presidente da República. O chefe do EMCFA dispõe de um comitê, integrado pelos chefes de Estados-Maiores das três forças sob sua coordenação e mais as chefias das áreas

*Contra-Almirante da Reserva da Marinha italiana. Especialista em Armamento.

de logística, assuntos estratégicos e operações conjuntas”, expõe Morales.

Nos cinco primeiros anos de existência, quem ficou à frente do EMCFA foi o General de Exército José Carlos de Nardi (6/9/2010 a 7/12/2015), seguido pelo Almirante de Esquadra Ademir Sobrinho, que permanece até os dias de hoje. “A missão do EMCFA também foi auxiliar na organização, no preparo, no planejamento estratégico e no emprego conjunto. Já diante da sociedade brasileira e no cenário internacional, atua como um órgão que coordena as operações militares e também de defesa civil”.

O texto destaca a necessidade de se considerar uma interação em termos de sistemas. O Brasil avança a passos largos na parte satelital para fornecer comunicações e levantamento de informações que servirão para as três Forças Armadas. Outro ponto importante tange à comunicação integrada por meio dos chamados “rádios definidos por *software*”, da padronização de armamentos e equipamentos militares como sistemas de defesas antiaéreas e de artilharia, de aviões e helicópteros que

poderão atender conjuntamente às demandas das Forças (quando isso for possível).

A conquista dessa interoperabilidade, conforme a matéria, será alcançada também com: processos logísticos macrointegrados; um *link* de dados único e nacional; maior interação e exercícios e operações, fortalecendo o entendimento entre as forças sobre as capacidades de cada uma, seus equipamentos e poder de mobilização; a integração de processos logísticos com sua catalogação e envolvendo a indústria nacional numa cadeia produtiva para manter e dar suporte aos sistemas em operação nas Forças Armadas, mantendo sempre atualizado os sistemas de comando e controle conjuntos e o aumento da operação conjunta com os demais órgãos estaduais e federais, como foi no caso dos grandes eventos esportivos organizados em 2013, 2014 e 2016.

“No âmbito internacional, o EMCFA também tem trabalhado tanto para o aumento de segurança do Brasil quanto para a melhoria da capacidade das suas tropas e a sua atualização diante das novidades que constantemente são desenvolvidas”, diz o autor.

SOL NASCENTE – INICIATIVAS PARA O CRESCIMENTO DA CAPACIDADE NAVAL JAPONESA

Roberto Czulda*

(*Naval Forces*, Alemanha, nº II/ 2019, pp. 50-52)

Este artigo busca mostrar que, para dar prosseguimento ao projeto de capacitação da sua Marinha diante do crescimento de sua posição marítima na região (não somente contra a China), Tokyo vem metodicamente modernizando sua esquadra, conhecida como Força Marítima de Autodefesa do Japão (JMSDF, sigla em inglês).

O governo, em suas análises sobre possíveis ameaças, identificou vários pontos como fatores desestabilizadores se tornando tangíveis, agudos e sérios, sendo o mais importante a disputa de territórios marítimos, como o das Ilhas Senkaku/Diaoyu, com a República Popular da China.

No entanto, é essencial ressaltar que, embora a China seja fator de grande influ-

*Jornalista polonês de Defesa. Professor-assistente na Universidade Lodz.

ência na atual reorientação militar e política do Japão, não é o único. O primeiro-ministro Abe tem adotado a política clara e coerente, explica o professor Zako Uski, especialista em Japão da Universidade de Lodz, de apoio à remilitarização, por ser um falcão nacionalista.

Em março de 2018, a JMSDF comisionou o segundo e o terceiro varredores da classe *Awaji*. Eles substituíram os da classe *Yaeyama*, que entraram em serviço em 1993 e tinham sua previsão de baixa para 2016 ou 2017.

Em abril de 2018, a Mitsubishi Heavy Industries (MHI) apresentou o modelo 30DX, fragata de longo alcance multimissão. A Japan's Acquisition Technology and Logistics Agency (ATLA) lançou este programa em agosto de 2017, sendo a construção dessas fragatas uma prioridade para a JMSDF. Está planejada a obtenção de oito navios a serem construídos pelo MHI e a subcontratação ao Mitsui Engineering and Shipbuilding. Estes navios substituiriam os destróieres da classe *Abakuma*, comisionados entre 1989 e 1993. O armamento desta nova classe ainda não foi revelado, e a expectativa é que eles fiquem prontos entre 2021 e 2024.

Foi anunciada, ainda, a compra do primeiro navio-tanque, o que tem sido

alvo de críticas. Contrariando o ponto de vista de alguns analistas, a administração de Abe não planeja nem uma rápida militarização nem um drástico aumento do orçamento de defesa. Ele busca apenas levar o Japão para um novo caminho, pensando um pouco mais em sua própria defesa dentro da sua região de influência. O Japão deseja se tornar mais proativo do que reativo em seu entorno regional.

Suas ações ainda esbarram na necessidade de se ter pessoal qualificado para usar o equipamento adquirido, principalmente na JMSDF, a qual parece estar grande demais em relação à quantidade de pessoal operacional. Este problema se sobrepõe a outro: a população jovem está diminuindo, o que passa a ser um fator limitador mesmo para uma mobilização geral. Em 1994, o Japão tinha 17 milhões de cidadãos entre 18 e 26 anos, hoje, esse número caiu para 11 milhões, e estima-se que em 30 anos chegará a 7,8 milhões. A JSDF não tem conseguido cumprir as metas de recrutamento desde 2014. Em 2017 só obteve 77% das cotas planejadas.

A falta de pessoal já ameaça a qualidade operacional das forças, de forma que ações como aumento da idade limite para recrutamento e o aumento de mulheres têm sido usadas como política de compensação.

PROJETANDO PODER

Santiago Rivas* e Felipe Salles**

(*Naval Forces*, Alemanha, nº II/ 2019, pp. 62-64)

As Forças Armadas brasileiras conduziram, em passado recente, Operações de manutenção de paz, sem o engajamento em conflitos convencionais, e delas tirou a importância de se possuir navios com

capacidade de projetar poder por meio de ações com helicópteros em vez de aviões de combate.

O comissionamento do Porta-Helicópteros Multipropósito *Atlântico*, em

*Jornalista correspondente na Argentina, especializado em assuntos de Defesa na América Latina.

** MSc em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval (Brasil). Fundador e editor da revista eletrônica *Base Militar*.

2018, indica a continuação da estratégia de desenvolvimento de uma Marinha de águas azuis, capaz de conduzir operações longe da costa.

A postergação da construção dos dois porta-aviões de 60.000 ton. para caças supersônicos, com impossibilidade de serem obtidos em curto espaço de tempo devido a outras prioridades da Marinha, como o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), a construção do submarino nuclear e a Corveta *Tamandaré*, além da necessidade de construção de novas fragatas para substituição das *Niterói* e *Greenhalgh*, faz com que o projeto de obtenção de um novo porta-aviões tenha de esperar pelo menos até 2030.

Isto posto, os autores nos levam a entender que o principal motivo para se ter um navio deste tipo é a sua capacidade de lançar em terra uma grande força anfíbia. O *Atlântico* pode transportar até 17 helicópteros de porte médio e levar a bordo um efetivo de 800 homens totalmente equipados, com artilharia, veículos e suprimentos. Isso significa a capacidade de transportar e projetar um batalhão anfíbio equipado. Além disso, ele pode ser usado para lançar ataques com helicópteros, principalmente o S-70 Seahawk, armados

com mísseis antinavios, o que amplia a capacidade antinavio da Esquadra.

Devido à sua considerável capacidade de vigilância, comando e controle, a Aviação Naval brasileira pretende usá-lo como comando e controle para operações dos AF-1 Skyhawk em área estendida, utilizando a capacidade de reabastecimento no ar por meio dos Grumman – C-2. Para operações de ataque com helicóptero, planeja operar principalmente com helicópteros de ataque, sejam os Lynx Wildcat, sejam os S-70 Seahawks.

Para missões anfíbias, deve operar com os Super-Puma e com os UH-15B configurado para emprego geral, usando também os Helibras HB-350 e os HB-35 Esquilo. Um estudo do Ministério da Defesa verifica as orientações e adaptações para o uso das aeronaves e pilotos da Força Aérea e do Exército.

Seu planejamento de emprego tanto para assalto anfíbio como para operações de assistência humanitária está baseado no uso de helicópteros em larga escala.

Por fim, os autores completam que o Brasil fica, assim, com meios que permitem seus empregos nas missões humanitárias da América Latina e mantém uma forte ala aérea nas operações navais.

ESTRATÉGIA NAVAL NA GRANDE GUERRA – QUANDO MAHAN DEU LUGAR A TORRINGTON E A AUBE

Capitão de Mar e Guerra Nuno Sardinha Monteiro

(*Anais do Clube Militar Naval*, Portugal, pp. 415-437, 2º semestre/ 2018)

Esta edição dos *Anais do Clube Militar Naval* é dedicada à evocação do Centenário da Grande Guerra, sendo, portanto, obra de leitura obrigatória para os que desejam aprofundar seus conhecimentos na história do conflito. Dentre os diversos artigos, destacamos “Estratégia Naval na Grande Guerra”,

de Nuno Sardinha Monteiro, por encontrar nele os elementos que permitem ampliar o debate sobre a estratégia naval adotada no período, suas vantagens para a época e seus ensinamentos, que podem ser usados no futuro.

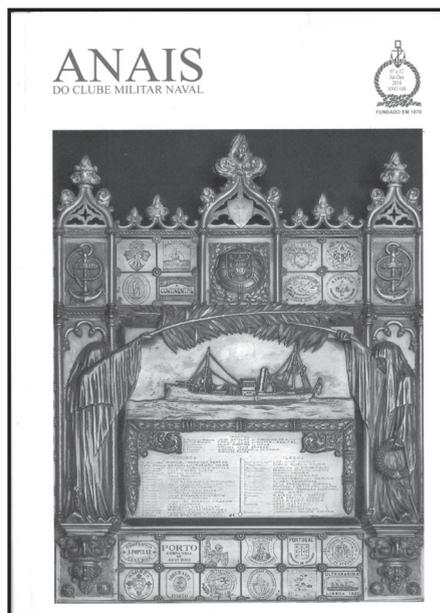
O principal destaque é dado à visão de guerra defendida por Mahan, que tem

seus livros publicados nos anos que antecedem o conflito. Neles, Mahan defende que “o ataque é a melhor defesa”, e, portanto, cabe à força naval buscar a posição ofensiva. “O objetivo decisivo do ataque é a esquadra inimiga”, diz o estrategista. Acrescenta Mahan a necessidade de se priorizar o princípio da concentração, e que, portanto, a esquadra não deveria ser dividida, de forma a estar preparada para concentrar todas as suas forças na esquadra inimiga e assim buscar a batalha decisiva, em que a esquadra inimiga deve ser aniquilada.

Nuno compara esta postura com a adotada pelo Almirante Théophile Aube, que apresenta a ideia de que, num Estado com uma Marinha de menor poder em relação à do outro Estado agressor, aquela deve atacar prioritariamente a navegação comercial do oponente, afetando, com isso, sua economia e, assim, ameaçando sua sobrevivência. Esta seria a estratégia da “guerra do corso”.

Por fim, relembra a estratégia adotada por Lord Torrington em 1690, conhecida como *fleet in being*, que traduzimos por “esquadra em potência”. Esta é baseada no posicionamento de alguns navios em local estratégico, de onde eles podem atacar as nossas posições, obrigando, assim, a se colocarem algumas unidades prontas para defender essas posições. Esta estratégia leva à imobilização de forças e por vezes impede que estas sejam usadas de forma mais ofensiva. É utilizada normalmente quando se quer imobilizar unidades sem o desgaste do combate.

O autor chama a atenção para o fato de que as publicações das ideias de Mahan coincidem com um período de investimentos nas esquadras das principais potências da Europa, o que parecia ser a adoção de uma postura estratégica



destas nações; mas, quando as atividades bélicas começam, a estratégia adotada se mostra bem diferente. O único evento da Grande Guerra que se pode dizer ter sido plenamente dentro da visão de guerra de Mahan seria a Batalha da Jutlândia, mas, mesmo assim, esta não pode ser enquadrada como uma batalha decisiva, pois não houve aniquilamento de qualquer dos oponentes. Demonstra, que, a partir deste evento, o alto comando alemão adota a estratégia de esquadra em potência colocando suas unidades de superfície, em pontos estratégicos, na Noruega, e inicia uma “guerra do corso” com suas unidades da força de submarinos, estratégia esta que teve gradações até chegar ao ataque sem restrições.

A diferença de postura adotada é claramente abordada no texto, que convida ao debate, mostrando a necessidade do acompanhamento e estudo das diversas teorias e suas aplicações ao longo da história, de forma a empregá-las em busca do melhor resultado.

CUIDADO COM O FIM DA TEMPORALIDADE

Capitão de Mar e Guerra (Reserva, EUA) William Toti*

(*Proceedings*, EUA, junho/2019, pp. 14-15)

“O conceito de temporalidade morreu. Pense antes de clicar. Proteja o seu legado. Quem sabe um dia você também ascenderá para grandes realizações”. Esse é o pensamento que conclui este interessante artigo que trata de tema tão contemporâneo quão perigoso: as informações que circulam na internet.

Usando o exemplo do Almirante de Esquadra Chester Nimitz, que galgou os mais altos postos na Marinha dos Estados Unidos da América (EUA) e liderou a vitoriosa campanha do Pacífico na Segunda Guerra Mundial, o autor critica o nível de exposição existente na rede mundial de computadores e as possíveis consequências de postagens em redes sociais etc.

No exemplo citado, o Comandante Toti destaca fato ocorrido com o celebrado almirante norte-americano – ter respondido a corte marcial e sido advertido por encalhe de seu navio quando tenente –,

ocorrência que passou despercebida por toda sua carreira, permitindo-lhe ascender aos mais altos postos na hierarquia da Marinha. Segundo Toti, se isso se desse nos tempos atuais, Nimitz teria provavelmente sido afastado prematuramente da carreira naval devido a repercussões de reportagens jornalísticas acessíveis internacionalmente.

Praticamente tudo o que é hoje escrito, fotografado, filmado ou autopostado sofre *back-up* múltiplas vezes, quase instantaneamente, em servidores por todo o globo, afirma o autor. Assim, muito provavelmente, estará acessível para sempre, e nada resta a fazer a respeito. “Não existe *delete*, esse conceito morreu há cerca de uma década”, assevera ele. Nada mais é temporário, e isso é um fato! Nesta era de computação na nuvem, se aconteceu e foi testemunhado, viverá para sempre!

O Comandante Toti entra em considerações sobre suas experiências de empresário e de contratações de pessoas que deixou de fazer por ter conhecido suas postagens na internet por via de buscas no Google, no Facebook ou no Instagram.

Finalizando, vale replicar este pensamento do autor: se há coisas que devem ser mantidas privadas, antes de postar na internet, pense uma, duas e ainda uma terceira vez e, então, jogue seu computador pela janela!



As informações publicadas são quase impossíveis de serem excluídas quando compartilhadas virtualmente

* Submarinista de carreira, serviu à Marinha dos EUA por 26 anos e às indústrias de Defesa e de Tecnologia da Informação por outros 13 anos.

A ETERNA BATALHA ENTRE MORFEU E NETUNO

Capitão-Tenente Frederico Supervielle Bergés

(*Revista General de Marina*, Espanha, março/2019, Tomo 276, pp. 293-302)

Os navios necessitam, pela sua natureza, manter o nível de operatividade ao longo das 24 horas do dia para garantir uma navegação segura; especialmente no caso de Marinhas de guerra, para desenvolver todas as missões, seja no período diurno seja no noturno. Manter o estado de alerta durante todo o dia pressupõe horários de serviço extra para as dotações dos navios, o que habitualmente resulta em menor tempo de sono durante o período de descanso, fazendo com que, naturalmente, o descanso a bordo seja de má qualidade. O autor inicia seu artigo, atentando para o fato de que os erros humanos fruto de fadiga são uma das causas mais importantes nos acidentes marítimos, menciona o conhecido acidente do *Exxon Valdez* e alguns dos acontecimentos com unidades da US Navy no ano de 2017.

“De forma análoga ao que ocorre em outros meios de transporte, os acidentes marítimos tendem a ocorrer durante a noite, nas primeiras horas da madrugada, coincidindo com as horas de menor alerta dos condutores [pessoal do quarto de serviço]”, diz, acrescentando que, em geral, os marinheiros se orgulham de ter uma atitude positiva ante a adversidade, especialmente no que diz respeito à fadiga devido ao pouco sono – “Um bom café e vamos ao serviço”. Opina, porém, que embora esta seja uma posição positiva, pode nos direcionar para efeitos negativos da falta de sono, “um débil remédio diante da dimensão do problema”.

Bergés comenta que, desde o princípio dos tempos, o homem tem preferido dormir de noite, desenvolvendo suas atividades durante o dia. “Este capricho

tem sua explicação científica em nosso relógio biológico interno, controlado por um núcleo supra-quiasmático do hipotálamo (NSQ). O fato curioso é que a tão apreciada sesta também está relacionada com os fluxos do NSQ”, explica.

Entre seus comentários, o oficial diz que, para aqueles que trabalham no mar, não são só as horas de vigília do quarto de serviço que aumentam o cansaço,



Morfeu (Foto www.wikipedia.org)

mas também a separação prolongada dos entes queridos, a exposição a condições meteorológicas adversas, o mareio, a grande carga de trabalho, o estresse, as vibrações, o ruído e os problemas de habitabilidade, fatores que prejudicam a capacidade mental e física dos navegantes, e portanto, a operatividade e a segurança das embarcações.

Após apresentar interessante estudo com recomendações e sugestões sobre alterações de horários, conclui: “Evidentemente, as combinações possíveis para solucionar a questão são quase infinitas. O propósito deste artigo não é apresentar uma solução definitiva, mas sim chamar atenção sobre um assunto de enorme peso na operatividade

e segurança de nossos navios e no moral das tripulações. Não é razoável que os horários de serviço da Marinha de guerra sejam distintos da Mercante quando as circunstâncias de trabalhos sejam parecidas. Talvez devêssemos planejar um estudo mais profundo sobre o assunto, que enfatize a troca dos horários de serviço”.

CADA UM *PER SI* – COMPARAÇÃO DAS POSTURAS E TAREFAS DAS PRINCIPAIS MARINHAS EUROPEIAS

Marco Giulio Barone*

(*Naval Forces*, Alemanha, nº II/ 2019, pp. 46-49)

Nos dias atuais, o debate sobre o futuro da cooperação europeia na defesa se torna cada vez mais vigoroso. Enquanto isso, os programas de modernização das Marinhas de França, Inglaterra e Itália ainda respondem pelas respectivas agendas de interesse nacional. Essas Marinhas ainda são as de maior capacidade na Europa, embora diversas outras sejam capazes de realizar as mais diversas tarefas quando necessário, no estágio atual de envolvimento global. Somente estas três Marinhas têm estrutura para conduzir a complexa tarefa de proteger seus interesses nacionais no mar.

Sobre a Marinha francesa, Barone avalia que, de tempos em tempos, ela retorna sua estratégia de buscar garantir ao país o seu *status* de potência nuclear

e, como tal, protagonista na política global. Com a Rússia se transformando novamente em país atuante, o crescimento da Marinha chinesa e os interesses dos EUA divergindo dos franceses, a adoção dos programas como o M-S1, submarino de lançamento de mísseis balísticos da classe *Triomphant*, e ASMP-A,

mísseis operados de porta-aviões, tornam-se recursos fundamentais para manutenção da credibilidade de nação com capacidade de dissuasão nuclear. O autor comenta que, finalmente, foi aprova-

do o orçamento para obtenção de novo porta-aviões, para as 5ª e 6ª gerações de aviões de combate e para o novo Míssil Nuclear Aerotransportado ASN4G. Argumenta, ainda, que a segunda missão mais importante para os franceses seria proteger seus interesses no mar, aí in-

As atividades chinesas e russas, crescendo, serviram de gatilho para programas de modernização das esquadras das nações de nível médio

*Analista político-militar e colaborador regular da *Naval Forces*.

clusos o Mediterrâneo, o Atlântico e o Pacífico. Isto em razão de que 85% da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da França está na Ásia.

A Inglaterra, assim como a França, avalia que exerce o papel de potência média, com poder de dissuasão nuclear, baseado nos quatro SSBN classe *Vanguard*, mas tenta privilegiar uma certa independência estratégica. Londres reconhece que não pode mais, sozinha, bancar operações contra potências maiores. Entretanto, como ainda é uma potência nuclear, procura manter igualmente o seu significativo poder convencional e sua capacidade de projeção de poder. Busca permanecer como um ator influente na ordem mundial, aliando-se à liderança americana. Assim como a França, tem 88% da ZEE em territórios marítimos espalhados pelos diversos mares, como as ilhas Falkland, South Georgia, South Sandwich etc. Observa-se que o orçamento da Royal Navy leva em conta que esta deva contribuir para a estabilidade mundial e reforçar a segurança e a economia inglesas.

Ao contrário da França, a Grã-Bretanha não optou por ter sua presença militar feita por grupo de batalha centrado em porta-aviões. Relativamente menor, mas bem equipada, a postura da Royal Navy apresenta um poder de dissuasão de credibilidade igual, considerando as capacidades aeronavais e anfíbias; portanto, uma Marinha com boas ferramentas para a diplomacia.

Barone continua dizendo que, como a Itália não é uma potência nuclear, é incapaz de ter um impacto direto na geopolítica global por meio de uma força militar. Portanto, adota uma es-

tratégia regional, concentrando o seu poder naval no Mediterrâneo. Como o país é altamente dependente das vias marítimas para o desenvolvimento de sua economia, em especial no que diz respeito a energia e comércio, a Marinha italiana tem perfeita compreensão dos impactos das ações globais nos interesses nacionais, como pode ser verificado se olharmos as fontes de energia, em que 80% vêm de óleo e 42% de gás, que chegam nas cidades italianas por via marítima. A Itália é o 7º maior importador de óleo e o 5º maior importador de gás do mundo.

Como a Itália está embutida no Mediterrâneo, os pontos de estrangulamento de seu comércio estão igualmente no Mediterrâneo e a tarefa primária da Marinha é garantir a segurança do transporte marítimo. A Itália necessita de liberdade para navegar em áreas de estreitos e de alto-mar do seu interesse, de forma a garantir a prosperidade nacional. Em adição a essas tarefas, a Marinha italiana planeja ações para o caso particular de ameaças assimétricas, como terrorismo e pirataria. O conjunto de meios da Marinha da Itália parece constituir uma força consistente para realizar as tarefas comentadas.

Barone conclui que as atividades chinesas e russas, crescendo, serviram de gatilho para programas de modernização das esquadras das nações de nível médio, permitindo o planejamento da substituição dos meios que têm sua eficiência degradada. Mesmo assim, usando o pretexto de ameaças externas, fica demonstrado que as soluções encontradas estão perfeitamente coordenadas com os interesses tradicionais de cada país.

ENTRE EUA E CHINA, QUEM VENCERÁ O CABO DE GUERRA NO MAR DO SUL DA CHINA?

Noel “Weng” Tarrazona*

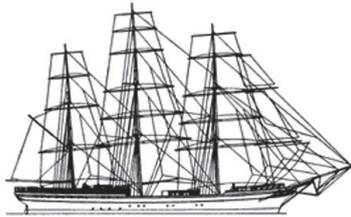
(*Naval Forces*, Alemanha, nº II/2019, pp. 6-7)

Noel Tarrazona apresenta como uma das razões para o aumento da tensão nos mares do sul da China a insistência americana de manter pontos locais de seu interesse, como áreas livres para navegação. Estas áreas se encontram em região que a China entende pertencer à sua plataforma continental e que, portanto, deveria ser restrita ao seu interesse em primeiro lugar, principalmente porque acredita-se que tal plataforma seja rica em petróleo.

Estabelecidas as razões para o antagonismo, o autor do artigo demonstra o avanço das forças chinesas em fazer acordos com as nações mais próximas, em especial acordos que prevejam operações conjuntas das Marinhas no Sul

da China, permitindo a permanência de forças navais de maior número na região. Por sua vez, diz ele, os Estados Unidos da América (EUA) tomam medidas para aumentar o diálogo com os chineses, propondo uma aproximação diplomática em relação ao tema.

Tarrazona acrescenta que cada estado da Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean), já deixou de forma clara que seu objetivo final é conseguir um quinhão da plataforma continental para explorar as riquezas ali contidas. Em conclusão, afirma que em 2019 continuaremos a observar tanto movimentos navais como diplomáticos na complexa geopolítica do Sul do Mar da China.



*Analista de defesa marítima e jornalista *freelancer* baseado em Miami.

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se a registrar e divulgar eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores informações sobre a atualidade e permitir a pesquisadores visualizarem peculiaridades da Marinha.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

ACORDO

DHN firma convênio com INPE (258)

DHN assina acordo com o Instituto Rumo ao Mar (258)

ATIVACÃO

Mostra de ativação do CDU-1º DN (259)

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Portal Economia Azul (260)

COMEMORAÇÃO

50º aniversário da Diretoria de Administração da Marinha (260)

Comemorações da Revolução Constitucionalista (262)

70º aniversário da ESG (263)

CONTRATO

Amazul assina contrato para atuar em projeto em Angra 1 (265)

DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO

Dia Mundial dos Oceanos (266)

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO

Conhecendo o Arquivo da Marinha (268)

DOAÇÃO

DPHDM recebe doações de obras da virada do século XIX (269)

INAUGURAÇÃO

Inauguração de busto do Almirante Tamandaré no Peru (269)

INSPEÇÃO

CPAOR divulga balanço da Operação Verão 2019 (270)

MOSTRA DE DESARMAMENTO

Mostra de desarmamento da Fragata *Niterói* (270)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (272)

Transmissão do cargo de DGN (272)

PROMOÇÃO

Promoção de almirantes (277)

TRANSFERÊNCIA DE NAVIO

Transferência de subordinação do Aviso de Pesquisa Hidroceanográfico *Aspirante Moura* (278)

UNIFORME

DAbM desenvolve produtos estratégicos de defesa têxteis das Forças Armadas (279)

APOIO**CONSTRUÇÃO NAVAL**

Diretorias da MB firmam termo para conclusão dos NPa *Maracanã* e *Mangaratiba* (280)

INDÚSTRIA DE DEFESA

Caslode desenvolve catálogo de empresas (280)

ÁREAS**AMAPÁ**

DHN atualiza Tábua de Marés do Amapá (281)

AMAZÔNIA AZUL

Brasil tem sua Amazônia Azul ampliada (281)

ARTES MILITARES**JOGO DE GUERRA**

XVII Jogo de Guerra Multilateral (282)

SINALIZAÇÃO NÁUTICA

190º aniversário de inauguração do Farol da Ilha Rasa (283)

ATIVIDADES MARINHEIRAS**ARTE NAVAL**

Lançamento da nova edição do livro *Arte Naval* (283)

BUSCA E SALVAMENTO

NPa *Guaíba* resgata naufragos em Fernando de Noronha (284)

NApOc *Mearim* resgata tripulantes de barco pesqueiro (285)

HIDROGRAFIA

NHi *Sirius* conclui levantamento hidrográfico da Barra de Paranaguá (285)

Sirius e *Antares* coletam dados na Barra Norte do Rio Amazonas (286)

SOCORRO

MB salva família de embarcação naufragada no Rio Paraguai (286)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA (C&T)**ENERGIA SOLAR**

CFN Transforma (287)

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

DGDNTM aprova as Diretrizes de Inovação (288)

OCEANOGRAFIA

MB participa do I Fórum Brasileiro de Ciência, Tecnologia e Inovação para os Oceanos (289)

NHo *Taurus* realiza comissionamento do Moving Vessel Profiler 30-350 (289)
CHM e Petrobras assinam termo de cooperação (290)

CONGRESSOS**CONCLAVE**

4º DN realiza Fórum de Segurança do Tráfego Aquaviário na Amazônia Oriental (291)

CONFERÊNCIA

8ª Conferência Latino-América de Navios-Patrolha (292)

Brasil é eleito para Vice-Presidência de Grupo da Unesco (292)

ENCONTRO

Inteligência artificial é tema de debate na EGN (293)

REUNIÃO

Projeto Cenários de Defesa 2040 (294)

SEMINÁRIO

2º Seminário de Manutenção de Navios Militares (295)

Seminário Combatendo Ameaças Transnacionais (295)

MB realiza Seminário Nacional sobre Navegação em Lama Fluida (296)

SIMPÓSIO

Eventos na EGN abordam impactos tecnológicos e planejamento baseado em capacidades (297)

ComOpNav promove III Simpósio de Análise de Imagens (297)

ECONOMIA**ENERGIA ELÉTRICA**

Congresso Brasileiro de Eficiência Energética (298)

EDUCAÇÃO**BIBLIOTECA DA MARINHA**

Acesso a livros digitais pela Rede BIM (299)

CURSO

IALA credencia DHN para conduzir curso internacional (299)

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

EGN realiza programa de capacitação em Planejamento Interagências (300)

ESPORTE

Atletas da MB conquistam 31 medalhas nos Jogos Pan-Americanos 2019 (301)

Resultados Esportivos (302)

FORMAÇÃO

MB forma a maior turma de sargentos da história da instituição (303)

FORÇAS ARMADAS*ADESTRAMENTO*

1º Estágio de aplicação do Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada com Terminal de Vídeo Remoto (304)

CARRO DE COMBATE

Ciasc realiza simulação em apoio ao Batalhão de Blindados (305)

EXERCÍCIO MILITAR

BtlEngFuzNav realiza exercício de Transposição de Cursos D'água (306)

Operação Formosa 2019 (306)

Exercício de Assistência e Proteção para Estados Partes da América Latina e do Caribe (308)

MARINHA DO PARAGUAI

MB presta apoio ao Curso de Comandos Anfíbios da Armada Paraguaia (309)

MÍSSIL

MB lança terceiro protótipo do Míssil Antinavio de Superfície (309)

OPERAÇÃO

Corveta *Barroso* é o primeiro navio a operar com o Wild Lynx (310)

Super Cougar na Operação Verde Brasil (311)

OPERAÇÃO DE PAZ

Escola de Operações de Paz de Caráter Naval prepara militares para atuação no Líbano (311)

OPERAÇÃO DE VARREDURA

Desminagem humanitária na Colômbia (312)

OPERAÇÕES ESPECIAIS

Operação Rio Branco (312)

INFORMÁTICA*CIBERNÉTICA*

MB participa do Guardiã Cibernético 2.0 (313)

PESSOAL*RESERVA REMUNERADA*

Cadastro de TTC para militar veterano (314)

PODER MARÍTIMO

SEGURANÇA DO MAR

Inauguração do Centro Regional de Segurança Marítima na Área do 2º DN (314)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA SOCIAL

NAsH *Soares de Meirelles* realiza atendimentos no Rio Juruá (315)

Ação cívico-social da Marinha em Belém (315)

9º DN realiza ação de presença nos rios Negro e Branco (316)

NA *Pará* realiza ação cívico-social em Breves (317)

14º Festival Âncora Social nas comemorações dos 100 anos do AMN (318)

Dia Nacional do Voluntariado (319)

CULTURA

Museu em Férias e Visitando a História (320)

LANÇAMENTO DE LIVRO

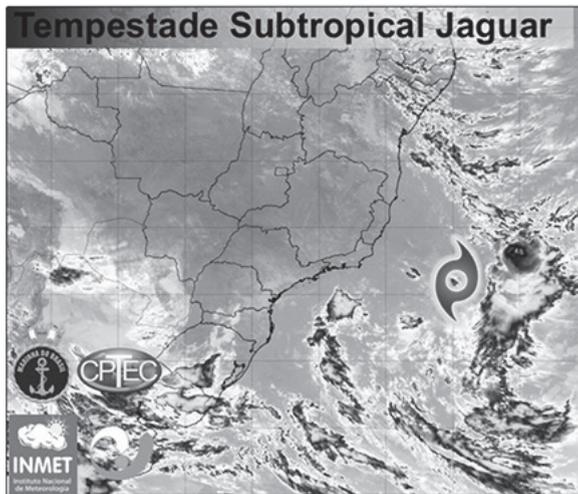
Lançamento do livro *Ventos e Marés* (320)

DHN FIRMA CONVÊNIO COM INPE

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) assinaram, em 30 de maio último, convênio para estabelecimento de cooperação técnica. A parceria tem o propósito de promover intercâmbio científico e tecnológico entre o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), subordinado à DHN, e o Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos (CPTEC), por parte do Inpe.

Uma das ações previstas pelo acordo é que o CHM transmita ao CPTEC dados meteorológicos e oceanográficos disponíveis no Banco Nacional de Dados Oceanográficos da Marinha do Brasil, como observações de navios e boias, para serem utilizados na validação de modelos de estimativa.

Ficou estabelecido, ainda, intercâmbio de conhecimentos no que concerne à modelagem oceanográfica e de ondas, com a possibilidade de compartilhamento de produtos numéricos de previsões ambientais, como ondas, temperatura da



Tempestade Subtropical Jaguar, prevista pelo CHM, em colaboração com o CPTEC

superfície do mar, corrente e salinidade, para aplicações correlatas e estudos conjuntos de intercomparação de modelos.

Com o convênio, as instituições também fortalecem seu compromisso com o monitoramento conjunto, por satélite, de sistemas meteorológicos, como frentes e ciclones subtropicais, sobre a América do Sul e o Oceano Atlântico adjacente aumentando a precisão nas análises sinóticas.

(Fonte: www.mar.mil.br)

DHN ASSINA ACORDO COM O INSTITUTO RUMO AO MAR

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) assinou, em 11 de julho último, acordo de cooperação com o Instituto Rumo ao Mar (Rumar) para desenvolvimento, manutenção e atualização do aplicativo “Boletim ao Mar” e produção de conteúdo para o portal “Rumo ao Mar”, que divulgam informações de Hidrografia,

Meteorologia e Oceanografia produzidas pela DHN para dispositivos móveis e demais acessos por internet, tornando os produtos mais acessíveis aos usuários.

O memorando foi assinado no Espaço da Memória Histórica da DHN, no Rio de Janeiro (RJ), pelo diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Antonio

Fernando Garcez Faria, e o secretário-geral/presidente interino do Rumar, Cristiano da Rocha Miranda Pontes.

A parceria institucional entre a Marinha e o Rumar ocorrerá com intercâmbio científico e tecnológico, com o propósito de incrementar a qualidade das informações relacionadas à salvaguarda da vida humana no mar e à segurança da navegação, de responsabilidade da DHN.

O aplicativo "Boletim ao Mar" está disponível para *download* na internet, tanto para o sistema Android quanto para iOS.

Desenvolvido em parceria entre a Marinha do Brasil e o Instituto Rumo ao Mar, o aplicativo divulga as informações meteorológicas visualizadas na página do Serviço Meteorológico Marinho no Facebook, no *link* <https://www.facebook.com/servico-meteorologicomb/>, e no endereço eletrônico <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-avisos-de-mau-tempo/avisos-de-mau-tempo>, no

qual a Marinha do Brasil mantém todos os avisos de mau tempo em vigor.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Assinatura do acordo. Da esq. para a dir., CF João Bittencourt, VA Garcez, Sr. Cristiano Pontes e CA Vieira

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO CDU-1ºDN

Foi realizada, em 26 de junho último, a cerimônia de Mostra de Ativação do Centro de Distribuição de Uniformes do Comando do 1º Distrito Naval (CDU-1ºDN), na cidade do Rio de Janeiro. O secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“A ativação do Centro de Distribuição de Uniformes do Comando do 1º Distrito Naval (CDU-1ºDN) é resultado de aprofundados estudos e análises de indicadores da cadeia logística de fardamento conduzidos pela Diretoria de Abastecimento da Marinha desde 2014, que englobou a avaliação de desempenho dos diversos Postos de Distribuição de Uniformes (PDU) e pesquisas de satisfação realizadas com seus usuários.

Localizado na área do Comando do 1º Distrito Naval, o CDU-1ºDN possui

significativa relevância para o Sistema de Abastecimento da Marinha, dada a expressiva quantidade de Organizações Militares em sua área de atuação e o elevado número de usuários em potencial, que, aliando-se aos volumes financeiros geridos e a necessidade de modernização das instalações e das práticas de gestão existentes, criaram as condições favoráveis para o seu estabelecimento. O principal propósito é de prover um melhor nível de serviço no atendimento ao nosso pessoal e contribuir para a gerência dos recursos destinados a essa importante cadeia logística.

A criação do CDU-1ºDN foi aprovada pela Portaria nº 232, de 19 de setembro de 2017, do Comandante da Marinha, na condição de Organização Militar sem autonomia, diretamente subordinada ao

Centro de Controle de Inventário da Marinha, sob direção de capitão-tenente (IM).

A estrutura do CDU-1ºDN incorporará todas as atividades anteriormente geridas pelo PDU e contará com uma nova estrutura física, com maior capacidade de atendimento e estoques ampliados, contemplando as mais modernas práticas de gestão em seus processos e no fluxo de atendimentos, além de promover a gradativa migração para o universo virtual da realização de consultas e encomendas, conferindo maior flexibilidade e conforto aos usuários. A nova OM incorpora um serviço de ouvidoria, que funcionará como

receptáculo de sugestões, críticas e opiniões dos militares, servindo como ponte de informações para a cadeia logística de fardamento e o Sistema de Abastecimento da Marinha.

Ao seu primeiro diretor, Capitão-Tenente (IM) Julio Cezar de Souza Filho, oficial de notória competência, reforço o reconhecimento e a confiança depositada pela Marinha do Brasil no cumprimento da missão que lhe é atribuída, desejando-lhe sucesso e bons ventos.

Que Deus abençoe a singradura que ora se inicia.”

Fonte: (Bono nº 533, de 26/06/2019)

PORTAL ECONOMIA AZUL

O Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM) desenvolveu o portal de internet Economia Azul. A abordagem do *site* não está circunscrita ao Poder Naval, ou seja, pretende-se explorar todas as vertentes das referidas temáticas, incluindo os demais elementos do Poder Marítimo, bem como as expressões política, econômica e científico-tecnológica do Poder Nacional.

A página principal do portal é o "Jornal da Economia Azul", desenvolvida no formato de uma agência de notícias, com o propósito de tornar-se uma referência para a consulta/divulgação de conteúdos afetos aos temas.



O portal está disponível no [link](http://www.marinha.mil.br/economia-azul) www.marinha.mil.br/economia-azul.

(Fonte: Bono nº 581, de 12 de julho de 2019)

50º ANIVERSÁRIO DA DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO DA MARINHA

Foi comemorado, em 1º de julho último, o 50º aniversário da Diretoria de Administração da Marinha (DAdM). O diretor da Organização Militar (OM), Contra-Almirante (IM) Wagner Corrêa dos Santos, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Há exatos 50 anos foi ativada a Diretoria de Administração da Marinha, tendo sido instalada, à época, no antigo prédio do Ministério da Marinha, atual Edifício Almirante Tamandaré. Naquela ocasião, a nova Organização Militar foi um dos

resultados da reforma administrativa ao final dos anos 60, com a edição do Decreto-Lei nº 200/1967, do Governo Federal. Os princípios fundamentais que balizaram a reorganização administrativa do então Ministério da Marinha foram o planejamento, a coordenação, a descentralização, a delegação de competência e o controle.

Naquela década, a ciência da Administração era fortemente influenciada por um conjunto de teorias formuladas por Frederick W. Taylor (Administração Científica – planejamento, padronização, especialização, controle e remuneração), Henri Fayol (Teoria Clássica – planejar, comandar, organizar, controlar e coordenar), Elton George Mayo (Teoria das Relações Humanas) e Max Weber (Teoria das Organizações – racionalidade, obtenção da máxima eficiência e eficácia). Nos anos 1990, surgiu a *New Public Management*, a Nova Gestão Pública de Christopher Hood, introduzindo conceitos inovadores na administração pública.

Os avanços tecnológicos observados no período foram significativos. Entretanto, não se constituíram em entraves para a administração, mas permitiram o desenvolvimento de importantes ferramentas e sistemas administrativos utilizados pela Marinha do Brasil (MB), quais sejam: o Anuário Estatístico da Marinha (Anemar); o Sistema de Gerência de Documentos Eletrônicos da Marinha (SiGDEM); o Legismar, fonte integradora de consulta de legislação; o Cadima-Web, referente à gestão do patrimônio imobiliário; o Sisinfra, repositório de informações funcionais das OM e seu pessoal; o Catálogo Telefônico da MB; e o Sistema de Dívidas relacionadas ao CNPJ do Comando da Marinha (Sisdiv).

Passado meio século, a DAdM vem cumprindo a sua vocação de estar na vanguarda dos assuntos relacionados

com a Moderna Administração, em consonância com a Teoria de Sistemas, haja vista ser, como organização, um sistema aberto em contínua interação com o meio ambiente organizacional. Assim, os principais temas no campo da administração (governança pública, desenvolvimento gerencial, gestão de riscos, *compliance*, planejamento estratégico, *accountability*, modelos participativos, gestão por competência, criação de valor na organização, transparência pública, gestão do conhecimento e gestão estratégica) são, atualmente, as áreas de interesse da DAdM e norteiam suas ações no presente, com o fim de contribuir para a modernização administrativa das OM da MB.

Há que se fazer menção ao Programa Netuno, instrumento de busca pela excelência da gestão na Marinha, cuja responsabilidade pela sua coordenação compete à DAdM, com o propósito de institucionalizar a melhoria contínua da gestão administrativa das OM, em cumprimento ao Objetivo 4.12 da Política Naval da MB.

A constante capacitação técnica dos profissionais de Intendência recebe uma atenção especial nas salas de aula e de adestramento do moderno Centro de Instrução Almirante Newton Braga (Cianb), a nossa “Universidade da Intendência”, fruto dos investimentos da MB, sob a liderança de ilustres chefes navais que exerceram o cargo de secretário-geral da Marinha, a quem o Corpo de Intendentes da Marinha rende eterna gratidão. Em suas instalações são ministrados o Curso de Aperfeiçoamento de Intendência para Oficiais (CAIO – neste ano com 126 CT/1ºT IM/QC-IM e um argentino), o Curso de Especialização de Intendência (C-Espc-INT) e o Curso de Aperfeiçoamento Avançado (C-ApA),

além de outros 45 cursos expeditos e adestramentos anuais, em diversas áreas de intendência.

Nesta data, também devo registrar e agradecer ao Conselho da Ordem do Mérito Naval pela outorga da Comenda da Ordem do Mérito Naval à DAdM, em cerimônia no último dia 11 de junho, medalha que abrilhantou este ano de comemorações e que encheu de orgulho toda a tripulação da OM.

Por fim, presto minhas homenagens aos ex-diretores da DAdM, ilustres chefes navais que, notoriamente à frente de seu tempo, com competência, flexibilidade e

firmeza, conduziram por rumos seguros a nossa Diretoria, norteados pelos mais elevados padrões de eficiência gerencial.

Parabéns, Diretoria de Administração da Marinha, pelo seu Jubileu de Ouro, pela permanente prontidão e pelo contínuo desenvolvimento. Impulsionados pelas lembranças dos feitos do passado, oficiais, praças e servidores civis continuam a trabalhar, diuturnamente, a fim de contribuir para a grandeza de nossa Marinha e de nosso país.

Parabéns DAdM! Bravo Zulu!

Viva a Marinha! Viva o Brasil!"

(Fonte: Bono Especial nº 552, de 1/7/2019)

COMEMORAÇÕES DA REVOLUÇÃO CONSTITUCIONALISTA

A Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais participou, em 9 de julho último, das comemorações do aniversário da Revolução Constitucionalista de 1932, integrando o tradicional desfile cívico-militar em frente ao Obelisco e Mausoléu do Soldado Constitucionalista de 32, no Ibirapuera, São Paulo (SP). Em alusão à data, também foi realizada uma homenagem na Assembleia Legislativa de São Paulo.

Participaram do desfile representações das Forças Armadas, Forças Auxiliares estaduais, Guarda Civil Metropolitana, associações de veteranos, grupos de escoteiros e escolares. O Grupamento da Marinha do Brasil desfilou com pelotões do Comando do 8º Distrito Naval, do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo e, pelo segundo ano consecutivo, com a participação da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais.



Banda Marcial do CFN abre o desfile militar

Na sessão da Assembleia Legislativa de São Paulo, foram condecorados com a Medalha da Constituição, instituída por aquela casa, diversas autoridades civis e militares, entre as quais o comandante do 8º Distrito Naval, Vice-Almirante Claudio Henrique Mello de Almeida, e o presidente da Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) de São Paulo, Paulo Henrique Godoy Marinheiro.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

70º ANIVERSÁRIO DA ESG

Foi comemorado, em 20 de agosto último, o 70º aniversário da Escola Superior de Guerra (ESG). O comandante da Escola, Almirante de Esquadra Alípio Jorge Rodrigues da Silva, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Hoje, a Escola Superior de Guerra encontra-se engalanada para comemorar o septuagésimo aniversário de sua criação, fruto da capacidade de compreensão, por parte de nossos pioneiros, das condições político-estratégicas do Brasil em um cenário pós-conflitos mundiais, em que, se por um lado seria essencial manter as Forças Armadas permanentemente preparadas para a defesa da Pátria, por outro, ainda mais indispensável seria acelerar o crescimento do País, de forma a incluí-lo entre as grandes potências.

Além da existência de uma coerência doutrinária no pensamento geopolítico brasileiro, herança de uma clara visão estratégica legada pelos portugueses, os ensinamentos obtidos

durante visita realizada ao National War College, em 1948, por uma comitiva liderada pelo Marechal Salvador César Obino, então chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, lançaram as bases para o estabelecimento de uma instituição nacional de altos estudos.

Com o propósito de contribuir para a capacitação de militares e civis para o exercício de direção e de assessoramento de alto nível na Administração Pública, a ESG foi criada em 20 de agosto de 1949, e os seus trabalhos acadêmicos tiveram início em 15 de março de 1950, com a aula inaugural do Curso Superior de Guerra

proferida somente para oficiais pelo próprio Marechal Cesar Obino.

Seus primeiros comandantes foram o Marechal Cordeiro de Farias, que estabeleceu os fundamentos sobre os quais o ensino e a pesquisa ainda se apoiam, e o General Juarez Távora. Em sequência, o Vice-Almirante Ernesto de Araújo iniciou um sistema de rodízio entre as três Forças Singulares e manteve a busca pelo enfoque multidisciplinar, no qual professores, estagiários e integrantes do Corpo Permanente contribuem igualmente para o mútuo crescimento intelectual e profissional.



Brasão da Escola Superior de Guerra

Desde a sua gênese, a Escola foi reconhecida por um conjunto de características que identificam a solidez de seu espírito e de suas práticas, primando pelos estudos voltados para o binômio segurança e desenvolvimento, pelo estímulo ao trabalho em equipe e pelo emprego de um Método de Planejamento Estratégico, cuja

marca é a valorização do bem comum. Entretanto, essa mesma firmeza também pode ser verificada na evolução sempre promovida em sua estrutura e no escopo de suas atividades e dos cursos ministrados.

O universo de estagiários foi ampliado logo após a criação, com a inclusão de civis, em 1951, e de mulheres, em 1973. A base conceitual das divisões de ensino, inicialmente composta pelas expressões do Poder Nacional, teve paulatinamente agregados temas como geopolítica, relações internacionais, logística, mobilização e inteligência estratégica. A partir da criação do Ministério

da Defesa, para que este contasse com um prestimoso concurso na formulação doutrinária, foram sendo criados institutos de pesquisa, dedicados aos estudos estratégicos, à doutrina de operações conjuntas e à Logística de Defesa, voltados ao relacionamento com a Academia e em apoio à Base Industrial de Defesa.

Nessa dinâmica, deve ser ressaltada a inauguração, no dia 2 de dezembro próximo, de uma nova sede do Campus Brasília, criado em 2011 para atender à necessidade de maior aproximação com o centro político do País, em modelo de compartilhamento das facilidades de ensino com a Escola Nacional de Administração Pública (Enap), renomada instituição de ensino.

Além dos 11 cursos ministrados e do programa de pós-graduação *stricto sensu* já em andamento, foi realizado em 2019 um significativo número de simpósios, seminários, painéis, mesas redondas, entre outras atividades de pesquisa e extensão, para a obtenção ou divulgação de conhecimentos de interesse da Defesa. Em adição ao calendário programado, ainda foi possível executar tempestivamente outras demandas imediatas apresentadas tanto pelos ministérios quanto pelo setor produtivo.

Também complementando os atuais Cursos de Altos Estudos realizados no Rio de Janeiro e em Brasília, a Escola conta com a fundamental ligação com a sociedade civil proporcionada pela Adesg, associação que busca promover o debate sobre a Defesa Nacional por meio dos Cursos de Estudos Político-Estratégicos conduzidos por suas delegacias, abordando problemas nacionais e regionais e divulgando o entendimento de noções de civismo e o culto da ética.

Além disso, a Escola tem interagido com instituições congêneres no Brasil e

no exterior, bem como com a Junta Interamericana de Defesa, contribuindo para a projeção da ESG e para o estreitamento de laços do Brasil com outros países.

Para que esses objetivos estejam sendo concretizados, releva destacar que a ESG tem contado com a prioridade e o apoio incondicional do ministro da Defesa, General Fernando; dos comandantes das Forças, Almirante Ilques, General Leal Pujol e Brigadeiro Bermudez; do chefe do EMCFA, Brigadeiro Botelho; do secretário-geral do Ministério da Defesa, Almirante Garnier; e de suas equipes. Nesta data, aproveitamos a oportunidade para agradecer aos insígnies chefes militares e integrantes do Corpo Permanente que nos antecederam, pelos exemplos de sacrifício e dedicação, permitindo que nossa Escola mantivesse os valores que inspiraram a sua criação navegando por mares nem sempre calmos. Estou confiante em nossa capacidade de manter o rumo seguro e de prestar o serviço que a Nação necessita e espera de nós.

De forma especial, devemos reconhecer o esforço realizado não só pelo vibrante e incansável Corpo Permanente, formado por militares e servidores civis, antigos mestres e jovens professores do Magistério Superior, mas também por todos aqueles que concorreram, com o seu notável saber, para a manutenção do alto nível do trabalho realizado nos dois *campi*, seja por intermédio de suas instituições, seja pelo caráter voluntário. A outorga da Medalha do Mérito Marechal Cordeiro de Farias e do título de Conferencistas Eméritos e Especiais representa o reconhecimento e a gratidão da Escola às instituições nacionais e estrangeiras e às pessoas que se tornaram parceiras no cumprimento de nossa missão.

Ao comemormos mais um ano de criação, concito a todos – estagiários, Corpo

Permanente, professores e administração – para que não nos afastemos dos valores e da tradição de nossa Escola, compreendendo, em um mundo cada vez mais complexo, o que é importante para a segurança e o desenvolvimento do País, de forma a honrar aqueles que nos antecederam, a orgulhosamente vencer os desafios do presente e a

proporcionar uma instituição cada vez mais reconhecida nacional e internacionalmente como uma escola de excelência na condução de estudos e reflexões sobre o Brasil.

Parabéns à Escola Superior de Guerra! Tudo pela Pátria!”

(Fonte: Bono Especial nº 699, de 20/8/2019)

AMAZUL ASSINA CONTRATO PARA ATUAR EM PROJETO EM ANGRA 1

A Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. (Amazul) assinou, em 8 de agosto último, contrato com a Eletronuclear para atuar no projeto de extensão da vida útil da Usina Nuclear de Angra 1. A iniciativa faz parte do plano da empresa de buscar novas fontes de recursos, reduzir seu grau de dependência em relação ao custeio e cumprir seu propósito de desenvolver tecnologias em benefício da sociedade – no caso, a produção de energia limpa.

A empresa participa de projetos voltados para a produção de combustível usado em Angra, como a fabricação de centrífugas que são fornecidas para as Indústrias Nucleares do Brasil, onde são montadas as cascatas para enriquecimento do urânio, que se transforma em combustível nuclear e é enviado para as usinas nucleares.

A Amazul foi criada para desenvolver tecnologias sensíveis necessárias ao Programa Nuclear da Marinha (PNM), Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) e Programa Nuclear Brasileiro

(PNB). Atualmente, estão alocados nesses programas cerca de 1.850 empregados, a grande maioria atuando em atividades-fim.

Dentro do PNM, atua no desenvolvimento de um reator nuclear de propulsão naval e na produção do combustível nuclear. O reator de água pressurizada, 100% nacional, poderá ter emprego dual: equipar o futuro submarino e produzir energia elétrica para iluminar cidades.

Junto com a Comissão Nacional de Energia Nuclear, a Amazul participa do desenvolvimento do Reator Multipropósito Brasileiro (RMB), empreendimento que vai colocar a tecnologia nuclear a serviço da saúde dos brasileiros. Além de tornar o Brasil autossuficiente na produção de radioisótopos para a fabri-

cação de fármacos usados na prevenção e no tratamento de doenças como o câncer, o RMB produzirá elementos radioativos com aplicações na agricultura, na indústria, na preservação do meio ambiente e em outros setores.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Diretor-presidente da Amazul, Antonio Soares Guerreiro, discursando em evento de assinatura do convênio com a Eletronuclear

DIA MUNDIAL DOS OCEANOS

O Dia Mundial dos Oceanos, foi comemorado em 8 de junho último. O diretor-geral de Navegação, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, publicou a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“O Dia dos Oceanos, 8 de junho, foi criado durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, no Rio de Janeiro, a Rio-92. O objetivo da data é destacar a importância dos oceanos para o equilíbrio da vida na Terra. Em função da importância dos oceanos para o balanço climático de nosso planeta, o período 2021 a 2030 foi declarado pela Organização das Nações Unidas (ONU) como a ‘década dos oceanos’, com a intenção de integrar cientistas, empresários e governos em torno da ciência e tecnologia oceânicas.

Para o nosso país, que teve a sua colonização e independência consolidadas pelo mar, os oceanos sempre foram fator preponderante para o desenvolvimento nacional. Hoje, mais de 80% dos brasileiros vivem a menos de 200 km do litoral, região que concentra 93% da produção industrial e 85% do consumo de energia. No Brasil, a Economia do Mar ou ‘Economia Azul’ é da ordem de 1 trilhão de reais, correspondendo a cerca de 20% do PIB, que inclui atividades como a exploração de petróleo e gás na plataforma continental, o transporte marítimo, as ações de defesa naval, a indústria naval, a extração mineral no mar, a pesca

extrativista, a aquicultura, o turismo e os esportes náuticos.

Ao longo da história, podemos observar que os oceanos sempre foram objeto de interesse por sua importância econômica e estratégica, bem como fontes de recursos naturais e vias de comunicações fundamentais para o comércio e o exercício de poder. Para o Brasil, o mar é um bem precioso, uma vez que suas características geográficas e potencialidades

econômicas o levam a uma vocação oceânica como destino. Essa convicção sobre a importância do mar para a Nação é chamada de mentalidade marítima, que se revela nos hábitos e nas atitudes da sociedade e nas decisões governamentais no sentido

de utilizar as potencialidades do mar em benefício do País.

Por sua vez, as múltiplas oportunidades oferecidas pelos oceanos causam inevitáveis conflitos em razão da necessidade de harmonizar a exploração econômica com a preservação ambiental. No Brasil, a resposta estratégica a esse desafio foi a criação, em 1974, da Comissão Intermínisterial para os Recursos do Mar (Cirm), colegiado multidisciplinar que conta hoje com representantes de 15 ministérios, com o propósito de implementar políticas e programas para o ambiente marinho de modo a contribuir para o desenvolvimento do País. Em outras palavras, a Cirm é o fórum de governança das águas jurisdicionais brasileiras que, por meio do consenso,



coordena o uso compartilhado da extensa área marítima, de cerca de 5,7 milhões de km², que, pela semelhança em dimensão e riqueza da biodiversidade com a Amazônia verde, denominamos Amazônia Azul.

O Brasil, em dezembro de 2018, apresentou proposta de incremento da área da Amazônia Azul em cerca de 1 milhão de km², ao depositar junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, de acordo com o preconizado no Artigo 76 da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), a submissão atinente à Margem Oriental/Meridional, que incorpora a Elevação de Rio Grande (ERG) à Plataforma Continental brasileira.

A sinergia entre a Marinha do Brasil (MB), o empresariado e a academia, fomentada no escopo da Cirm, torna-se cada vez mais intensa, movendo o tríptico hélice tão necessário ao País neste setor. Exemplo desta união de esforços foi a aquisição do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico *Vital de Oliveira*, em parceria com o Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, a Petrobras, a Vale e a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM). Esse navio, conduzido e tripulado por militares da MB, está equipado no 'estado da arte' e constitui fator de força para as atividades de pesquisa e desenvolvimento.

O Dia Mundial dos Oceanos é um momento para ressaltarmos sua relevância para a vida, como principais reguladores do clima da Terra, e cenário da maior biodiversidade do planeta. Os oceanos são fundamentais para a sobrevivência dos seres humanos, pois são responsáveis pela maior parte da absorção do dióxido de carbono produzido, reduzindo, assim, os impactos das alterações climáticas. Dessa forma, o Brasil fez um avanço importante com a criação de Unidades de Conservação na região dos

Arquipélagos de São Pedro e São Paulo e de Trindade e Martim Vaz, que multiplicou por 15 a parcela protegida da área marinha sob jurisdição nacional, reforçando o compromisso do País com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, propostos pela Organização das Nações Unidas, e fazendo com que superássemos uma das 169 metas a serem alcançadas até 2030: a de preservar 10% da Zona Econômica Exclusiva.

A fronteira do conhecimento no mar, hoje, se encontra em setores como: biotecnologia marinha, robótica, comunicação de dados por fibras óticas submersas e energias renováveis. Nesse viés, estima-se um potencial de 114 gigawatts de energia limpa oriunda de ondas, correntes e marés, que poderá contribuir para a ampliação da oferta e diversificação da matriz energética do País. Além disso, a pesca oceânica e a maricultura evoluíram como atividades de relevância para a produção nacional de pescado, bem como para a geração de emprego e renda.

Viagens ao desconhecido, palco de epopeias, onde marinheiros cruzavam o lar de seres míticos, como no passado, foram substituídas por navegações precisas em cartas náuticas eletrônicas produzidas por modernos processos de batimetria tridimensional. A navegação, antes baseada nos astros e nas estrelas, foi complementada por radares, redes de satélites e equipamentos que permitem o intercâmbio de informações entre diversos navios e sistemas. Acompanhamento climático, pesquisas de modelagem atmosférica e avanços computacionais permitiram aprimorar o entendimento das interações atmosféricas e prever tempestades e furacões. Esses avanços tornaram o mar, que é a principal via de intercâmbio mercantil, mais seguro para o transporte marítimo. E é neste ambiente seguro que circula 95% do comércio exterior brasileiro.

O Brasil possui extenso litoral, vastos interesses no mar e anseios de prosperidade,

tudo isso sintetizado nos objetivos da Política Nacional de Recursos do Mar, a cargo da Cirm, com vista à utilização sustentável do oceano para o desenvolvimento do País. O Brasil nasceu pelo mar, somos herdeiros de uma das mais ricas tradições marinheiras. Na verdade, o mar sempre desafiou a mente e a imaginação dos homens e continua sendo a última fronteira da terra. Nosso futuro está no mar, o conceito oceanopolítico da

Amazônia Azul sintetiza e orienta essa visão estratégica de modo a resgatar a importância do espaço oceânico e a vocação marítima no destino da Nação.”

Em complemento, a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) lançou um vídeo institucional sobre a importância da hidrografia na garantia do uso sustentável dos mares. A atividade assume um papel fundamental, especialmente no Brasil.

CONHECENDO O ARQUIVO DA MARINHA

Estudantes dos cursos de História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e da Universidade Federal Fluminense (UFF) participaram, nos dias 12 e 14 de junho último, do projeto “Conhecendo o Arquivo da Marinha”, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). A iniciativa consistiu em visita guiada às instalações do Arquivo da Marinha, na Ilha das Cobras, Rio de Janeiro (RJ).

Em 12 de junho, acompanhados pelo professor doutor Jaime Antunes da Silva, que foi diretor-geral do Arquivo Nacional de 1992 a 2016, os estudantes da disciplina Arquivística da Uerj conheceram o acervo documental, as práticas realizadas pelos profissionais do Departamento de Arquivos da Marinha, como o serviço de microfilmagem, e o Departamento de História da DPHDM, que também funciona no prédio do Arquivo.

No dia 14, a professora doutora Elisa Frühauf Garcia, do Instituto de História da UFF, e alunos da universidade visitaram a Divisão de Processamento Técnico Arquivístico (responsável pelo recebimento e pela conservação e guarda de documentos históricos e administrativos) e a Seção de Documentos Iconográficos e Audiovisuais (que possui cerca de 133 mil fotos históricas



Alunos da Uerj observam um dos volumes do “Arquivo do Almirante Tamandaré”

e 2 mil arquivos audiovisuais) e conversaram com os historiadores da DPHDM – em especial sobre a primeira viagem de circun-navegação, de Fernão de Magalhães, cujo quinto centenário comemora-se neste ano.

A professora Elisa Garcia é representante no Brasil da Rede de Universidades Magalhânicas, que agrupa instituições de ensino superior localizadas em lugares onde a frota de Fernão de Magalhães passou durante sua expedição. Assim, além de conhecer o Arquivo da Marinha, a visita da acadêmica da UFF e dos graduandos em História possibilitou a troca de informações sobre esse importante fato da história marítima mundial, estreitando relações acadêmicas e institucionais para colaborações futuras.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DPHDM RECEBE DOAÇÕES DE OBRAS DA VIRADA DO SÉCULO XIX

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) recebeu, em 28 de maio último, a doação de duas obras de arte, do brasileiro Aurélio de Figueiredo e do italiano Eduardo De Martino, pintores de reconhecido prestígio. As doações foram feitas pelo do curador de arte Luiz Fernando Dannemann.

As obras doadas foram o “Estudo para pintura Último Baile da Ilha Fiscal”, óleo sobre madeira, de Aurélio de Figueiredo, que integrou o movimento romântico brasileiro na pintura, e uma aquarela sobre papel de Eduardo De Martino, retratando um combate naval, uma das marcas do pintor.

Durante o mês de junho, as obras passaram por um processo de higienização e catalogação pela Divisão de Acervo do



Pintura de Aurélio de Figueiredo, uma das obras doadas pelo curador Luiz Fernando Dannemann (ao centro)

Departamento de Museologia, para serem incluídas na coleção de acervo museológico da DPHDM e acondicionadas na Reserva Técnica. Este acervo da DPHDM conta hoje com aproximadamente 22 mil peças, expostas ou armazenadas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

INAUGURAÇÃO DE BUSTO DO ALMIRANTE TAMANDARÉ NO PERU

Foi realizada em 27 de julho último, na Explanada Naval Clavero, em Iquitos, Peru, a cerimônia de inauguração dos bustos do Almirante Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil, e do Almirante José Prudencio Padilla Lopez, Herói Nacional da Armada da República da Colômbia. A cerimônia foi presidida pelo comandante-geral de Operações da Amazônia da Marinha de Guerra do Peru, Vice-Almirante Herbert José Del Alamo Carrillo.

O evento, contou, ainda, com a presença do comandante do 9º Distrito Naval

(Manaus-AM), Vice-Almirante Paulo César Colmenero Lopes, e do adido naval no Peru, Capitão de Mar e Guerra (FN)

Roberto Lincoln de Barros, além de autoridades militares e civis do Peru e da Colômbia.

Na ocasião, foi realizada também a cerimônia de aniversário do Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, herói naval do Peru, e a posição floral, como parte das atividades da

2ª Fase da Operação Bracolper Naval 2019, desempenhada há 45 anos pelos três países.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Vice-Almirante Del Alamo e Vice-Almirante Colmenero durante a inauguração do busto do Almirante Tamandaré

CPAOR DIVULGA BALANÇO DA OPERAÇÃO VERÃO 2019

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) realizou, de 28 de junho a 4 de agosto, no estado do Pará, a Operação Verão 2019. Os municípios contemplados foram Barcarena, Bragança, Breves, Cametá, Marabá, Marapanim, Maracanã, Muaná, Salinópolis, Salvaterra, São Felix do Xingu, São Caetano de Odivelas e Tucuruí, além da Orla e do Terminal Hidroviário de Belém.

As fiscalizações foram intensificadas na travessia de balsas entre Belém e Barcarena. Foram realizados também três cursos de Ensino Profissional Marítimo,



Inspetores navais abordaram embarcações durante fiscalizações

vistorias em embarcações, orientações aos passageiros nos procedimentos de embarque e desembarque e distribuição de panfletos educativos.

No período da operação, foram realizadas 1.440 abordagens em embarcações, sendo 30 delas notificadas e 11 apreendidas. Além disso, foram instaurados três Inquéritos de Acidentes e Fatos da Navegação, instaladas 131 coberturas de eixos e doados 70 coletes salva-vidas às comunidades ribeirinhas. A ação teve como propósito assegurar a salvaguarda da vida humana no mar e em rios e lagos, a segurança da navegação e a prevenção da poluição hídrica oriunda de embarcações.

Segundo o capitão dos Portos da Amazônia Oriental, Capitão de Mar e Guerra Manoel Oliveira Pinho, este ano houve aumento do número de abordagens devido ao crescimento do tráfego aquaviário em razão da impossibilidade do transporte pela Alça Viária.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MOSTRA DE DESARMAMENTO DA FRAGATA NITERÓI

Foi realizada em 28 de junho último, na Base Naval do Rio de Janeiro, Mostra de Desarmamento da Fragata *Niterói*, presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth, que emitiu a seguinte Ordem do Dia sobre o evento:

“Em cumprimento ao disposto na Portaria nº 177, de 21 de junho de 2019, do Comandante da Marinha, realiza-se na presente data a Mostra de Desarmamento da Fragata *Niterói*.”

Quinto navio a serviço da Marinha do Brasil a ostentar este nome, ele faz referência à antiga capital do Estado do Rio de

Janeiro. O primeiro navio a ostentar este nome também foi uma fragata, incorporada em 1823, e que contribuiu decisivamente para a consolidação da Independência do Brasil, sendo o primeiro navio do, à época, voluntário Joaquim Marques Lisboa, que, mais tarde, alcançaria o posto de almirante e o título de Marquês de Tamandaré, hoje Patrono da nossa Marinha.

A atual Fragata *Niterói* foi construída nos estaleiros da Vosper Thornycroft, em Woolston, Southampton, Inglaterra. Sua quilha foi batida em 20 de janeiro de 1972, e foi lançada ao mar em 8 de fevereiro de 1974, iniciando as provas de mar em 8 de

janeiro de 1976 e realizando a Mostra de Armamento em 20 de novembro de 1976, no cais nº 47 do porto de Southampton. O Ato de Incorporação foi publicado pelo Aviso nº 831, de 6 de setembro de 1976, do Sr. Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Geraldo Azevedo Henning.

Inspirada nas Fragatas Tipo 21, da Royal Navy, a Fragata *Niterói*, com notáveis avanços tecnológicos, logísticos e operacionais, representou uma nova era para a Marinha do Brasil. A configuração original do navio incluía sofisticados sistemas, dos quais se destacavam os sistemas de mísseis guiados Seacat, Ikara e Exocet, além de recursos inéditos em nossa Força, como o processamento centralizado de informações de combate (Caais) e a troca automática de dados entre navios. Os sistemas de propulsão e geração de energia, automatizados e redundantes, conferiram aos navios da classe, ao longo do tempo, notável flexibilidade e disponibilidade. O projeto das Fragatas da Classe *Niterói*, pioneiramente iniciado pela Fragata *Niterói*, promoveu uma transformação logística na Força, nos setores do material e do pessoal, que ainda hoje norteiam as atividades afetas a *obtenção, manutenção e avaliação* de desempenho de meios navais.

Em seus 42 anos e sete meses de incorporação à Armada brasileira, a “Pioneira” alcançou as expressivas marcas de 2.929,5 dias de mar e 597.772,38 milhas náuticas navegadas e participou de inúmeras Operações, cabendo destacar as seguintes comissões: Aspirantex, Aderex, Tropicalex, Temperex, Esquadrex, Torpedex, Africana, Unitas, Fraterno, Atlasur, Caribex, Alcatrex, Haiti, Dragão, Cabrália e Ibéria.

Realizou o primeiro lançamento de um míssil Ikara (1981), e sua aeronave orgânica

realizou o primeiro lançamento do míssil Sea Skua (1989). Em dezembro de 1994, realizou o traslado dos restos mortais do Marquês de Tamandaré para a cidade de Rio Grande. Prestou apoio de socorro e salvamento em incidente da plataforma P-34, da Petrobras (outubro de 2002), representou o País nas celebrações do bicentenário da vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil (novembro de 2007) e foi o primeiro navio da Marinha do Brasil visitado por um Presidente da República em porto no exterior, por ocasião da posse do Presidente da República da Argentina (julho de 1995).

A Fragata *Niterói* visitou diversos portos no litoral brasileiro e tremulou o Pavilhão Nacional em portos no exterior, tais como: Montevideú, no Uruguai; Buenos Aires, Puerto Belgrano, Mar del Plata e Ushuaia, na Argentina; San Juan, em Porto Rico; Cape Town, na África do Sul; Halifax, no Canadá; Nova Iorque, nos Estados Unidos da América; Lisboa, em Portugal; Porto Príncipe, no Haiti; Cádiz, Las Palmas e Tenerife, na Espanha; Funchal, em Portugal; e Walvis Bay, na Namíbia.

Em sua singradura, recebeu dois Troféus Dulcinea, um Troféu Uno Lima e um Troféu Fixo Mage, do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão; sete prêmios Contato concedidos pelo Centro Integrado de Segurança Marítima – antigo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo –, cinco troféus de Distinção de Segurança da Aviação, concedidos pelo Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha, além de ter sido agraciada com a comenda da Ordem do Mérito Naval e a Medalha Mérito Tamandaré.

Ao arriar o Pavilhão Nacional pela última vez, ato solene que encerra a vida operativa



Brasão da Fragata
Niterói

da “Pioneira”, exaltamos todo o legado de profissionalismo, dedicação e camaradagem que forjaram a alma desse inesquecível navio. Sua história é uma narrativa vitoriosa, que permanecerá viva nas lembranças de suas tripulações.

À Fragata *Niterói*, à “Pioneira”:
Cadência!

Bravo Zulu! Viva a Marinha!”

(Fontes: Bono Geral nº 524, de 24/6/2019, e Bono Especial nº 544, de 28/6/2019)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Amaury Calheiros Boite Junior, adido Naval nos Estados Unidos da América e no Canadá, em 17/7;

– Contra-Almirante Henrique Renato Baptista de Souza, diretor de Ensino da Marinha, em 18/7;

– Vice-Almirante Flavio Macedo Brasil, comandante do 5º Distrito Naval, em 29/7;

– Vice-Almirante André Luiz Silva Lima de Santana Mendes, comandante do 2º Distrito Naval, em 1/8;

– Contra-Almirante Rogerio da Rocha Carneiro Bastos, comandante da Força de Superfície, em 6/8;

– Contra-Almirante Rogerio Pinto Ferreira Rodrigues, diretor de Assistência Social da Marinha, em 7/8;

– Contra-Almirante Carlos André Coronha Macedo, subchefe de Logística do Estado-Maior da Armada, em 9/8;

– Almirante de Esquadra (RM1) Liseo Zampronio, conselheiro militar da Missão Permanente do Brasil junto

à Organização das Nações Unidas, em 13/8;

– Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, diretor-geral de Navegação, em 15/8;

– Contra-Almirante Alexandre Rabello de Faria, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, em 15/8;

– Contra-Almirante Ricardo Pereira da Silva, comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, em 23/8;

– Contra-Almirante José Gentile, subchefe de Assuntos Internacionais do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 26/8;

– Contra-Almirante Bruno de Moraes Bittencourt Neto, subchefe de Mobilização do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 26/8;

– Vice-Almirante Marcos Borges Sertã, diretor de Hidrografia e Navegação, em 28/8; e

– Contra-Almirante Guilherme da Silva Costa, comandante da Escola Naval, em 4/9.

TRANSMISSÃO DO CARGO DE DGN

Foi realizada, em 15 de agosto último, a cerimônia de transmissão de cargo de diretor-geral de Navegação (DGN), presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior. Assumiu o cargo o Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, em substituição ao Almirante de Esquadra Leonardo Puntel.

DESPEDIDA DO ALMIRANTE PUNTEL

“Após um ano e três meses de intensas atividades à frente da Diretoria-Geral de Navegação, é chegada a hora da passagem da cana do leme ao Almirante de Esquadra Campos. Importante Órgão de Direção

Setorial, a DGN, como representante da Autoridade Marítima, possui um vínculo estreito com a sociedade brasileira por meio das atividades relacionadas à segurança da navegação e o meio ambiente marinho, importantes segmentos do Poder Marítimo, reforçando o caráter dual da Marinha do Brasil.

Agradeço a presença do Almirante de Esquadra Alfredo Karam e do Almirante de Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, ex-ministros da Marinha; Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto e Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, ex-comandantes da Marinha; Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth, chefe do Estado-Maior da Armada; membros do Almirantado; antigos chefes navais, muitos dos quais ex-diretores-gerais de Navegação; presidente do Clube Naval; almirantes; membros do Alto Comando do Exército, da Força Aérea e do Ministério da Defesa; autoridades dos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, eclesiásticas e do Centro de Capitães da Marinha Mercante; soamirinos; Escoteiros do Mar; crianças do Programa Força no Esporte; colegas da turma Almirante Alexandrino de Alencar; estimados amigos e aos professores e alunos do King's College London aqui presentes, que conferem um brilho particular a esta cerimônia.

Neste momento, compartilho meus sinceros agradecimentos com as senhoras e senhores convidados aqui presentes e com todos aqueles que direta ou indiretamente participaram desta jornada, ao longo da qual tive a oportunidade de trabalhar em harmonia com diversos órgãos, dentro e fora da Marinha. Cabe, portanto, o reconhecimento e a gratidão àqueles que me acompanharam e tornaram possível a satisfação que hoje sinto pelo dever cumprido.

Ao ex-comandante da Marinha Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, pela confiança com que me distinguiu ao indicar-me para o exercício deste desafiador cargo, e ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, que preside esta cerimônia, pelas orientações seguras e irrestrito apoio.

À Diretoria de Hidrografia e Navegação, à Diretoria de Portos e Costas, e ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, nas pessoas dos Almirantes Garcez, Roberto, Vanley e Viamonte, marinheiros por excelência, de profissão e de coração, pelo trato leal e pela tranquilidade que me proporcionaram, assessoria segura, bem como pelos ensinamentos e pelas experiências que compartilhamos.

Ao Contra-Almirante Alvarenga e aos Capitães de Mar e Guerra Reis e Coelho

Rangel, meus chefes de Gabinete, e às tripulações da DGN e demais Organizações Militares subordinadas, que sempre mantiveram o espírito de equipe e a alma dos nossos barcos, sem os quais jamais teríamos chegado aonde chegamos.

Aos companheiros e amigos das diversas instituições do Poder Marítimo brasileiro, representantes da iniciativa privada e integrantes da Comunidade Marítima, parceiros em diversas empreitadas cujos objetivos sempre foram o engrandecimento de nossa Pátria e o melhor para a nossa gente.

Aos meus familiares, à minha esposa Mônica e meus filhos Leonardo e Luiz, obrigado pelo constante apoio.

Por fim, agradeço a Deus por toda a sua proteção e por me iluminar em minhas decisões.

Ao Almirante de Esquadra Campos, meus votos de bons ventos e mares tranquilos nesta nova singradura, na certeza de que a sua competência profissional e

seu entusiasmo, demonstrados ao longo de sua carreira naval, garantirão o sucesso à frente desta Diretoria-Geral.

Peço à Nossa Senhora da Boa Esperança que nos proteja e ilumine os rumos a seguir.

Viva a Marinha Mercante Brasileira!”



Da esquerda para direita: Almirante Campos, Almirante Ilques e Almirante Puntel

AGRADECIMENTO DO COMANDANTE DA MARINHA

“Depois de quatro meses acumulando as funções de diretor-geral de Navegação e comandante de Operações Navais, o Almirante de Esquadra Leonardo Puntel deixa, nesta data, o timão da Diretoria-Geral de Navegação, após um ano e três meses de incansável trabalho e dedicação ao serviço.

Os reconhecidos atributos profissionais e pessoais do Almirante Puntel, tais como liderança, inteligência, lealdade, fidalguia e fogo sagrado, refletiram na forma efetiva como conduziu esta importante Diretoria, obtendo expressivos resultados na consecução do propósito de contribuir para o preparo e a aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, no tocante às atividades atribuídas à Autoridade Marítima e relacionadas com os assuntos marítimos, à segurança da navegação, à hidrografia, à oceanografia, à meteorologia e aos auxílios à navegação. Assim, tenho o dever e a satisfação de registrar algumas de suas principais realizações:

- esforços que culminaram com a aprovação da proposta da ampliação da Plataforma Continental brasileira na Região Sul, inserida em parte da Margem

Meridional. Tal proposta, encaminhada à Organização das Nações Unidas (ONU) em abril de 2015 e apresentada à Comissão de Limites da Plataforma Continental em 25 de agosto daquele ano, foi aprovada em março de 2019, incorporando à nossa Plataforma Continental uma área de cerca de 170.000 km². Importante marco a ser celebrado, com essencial participação dos navios brancos da Diretoria de Hidrografia e Navegação;

- o encaminhamento, em dezembro de 2018, à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, a Submissão Revista Parcial da Região Oriental/Meridional com a inclusão da Elevação do Rio Grande, uma área marítima de importância estratégica para o País, com mais de 900 mil km², que possui um elevado potencial econômico, mineral e energético;

- a promoção do Seminário sobre os Aspectos Gerais da Navegação em Lama Fluida e sua Aplicabilidade no Arco Lamoso da Região da Barra Norte do Rio Amazonas, que teve como propósito debater e aprofundar os conhecimentos sobre a viabilidade da navegação segura em camada de lama

fluida na barra norte do Rio Amazonas, guardando coerência com as boas práticas internacionais. Foi realizado no mês de julho, em Macapá (AP), e contou com a participação de outras Organizações Militares, parlamentares e diversas instituições civis;

- o apoio ao recente lançamento da Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante, que tem por propósito discutir e propor políticas públicas para alavancar todo o Setor Marítimo nacional e, conseqüentemente, promover o desenvolvimento do Poder Marítimo e Naval do Brasil;

- a ativação da Capitania Fluvial de Minas Gerais, ampliando a atuação da Marinha naquele Estado e a elevação da Delegacia Fluvial de Cuiabá a Capitania Fluvial do Mato Grosso, em consonância com o incremento das necessidades de projeção política-econômica-social no Centro-Oeste;

- no tocante à preservação do meio ambiente marinho, foi realizado exercício do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Jurisdicionais Brasileiras, com a consultoria da International Tanker Owners Pollution Federation e contando com ampla participação governamental. Participamos do Grupo de Acompanhamento e Avaliação do Plano Nacional de Contingências, nas simulações de derramamento de óleo das empresas Chevron, Petrobras e Equinor;

- transferência de subordinação do Aviso de Pesquisa Hidroceanográfico *Aspirante Moura* para o Setor da Diretoria-Geral de Navegação e o seu conseqüente emprego nas atividades de hidrografia;

- assinatura do Memorando de Entendimento entre a Diretoria de Hidrografia e Navegação e a International Association of Lighthouse Authorities em 5 de julho de 2019, permitindo que seja ministrado

no País o Curso Modelo sobre Gerência de Auxílios à Navegação; e

- apoio à iniciativa de realização no Brasil, em 2019, do Seminário Regional para o Atlântico Sul, relacionado à Década das Nações Unidas para a Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável.

Estimado Almirante Puntel, neste momento em que se despede da Diretoria-Geral de Navegação, transmito meus agradecimentos pela diuturna dedicação e pelos expressivos avanços à frente deste Órgão de Direção Setorial, que contribuiu de forma singular na busca constante da melhoria do relacionamento da Marinha do Brasil com a Comunidade Marítima.

Na certeza de que segue em rumos seguros no Setor Operativo, formulo votos de continuado sucesso e felicidades, extensivos à sua esposa Mônica e aos seus filhos Leonardo e Luiz.

Bravo Zulu!”

Ao Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, apresento as boas-vindas e os cumprimentos ao assumir o cargo de diretor-geral de Navegação. Formulo votos de realizações e felicidades nesse novo desafio, certo de que sua competência e seus incontestes atributos morais e profissionais serão fatores de êxito no cumprimento da missão que ora assume.

A todo pano!”

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE CAMPOS

O Poder Marítimo é um conceito amplo que perpassa várias atividades relacionadas ao uso dos mares e oceanos, envolvendo aspectos econômicos, sociais, ambientais e de soberania.

A nossa Amazônia Azul, espaço de atuação do Poder Marítimo, congrega atividades relacionadas ao transporte marítimo; à produção de óleo e gás; à mineração no

mar por meio dos nódulos polimetálicos; à pesca; à geração de energia de marés, correntes e eólicas; à biotecnologia e ao turismo marítimo e fluvial, entre outras atividades. Todos esses segmentos compõem a Economia do Mar ou a Economia Azul, sendo esse setor responsável, anualmente, pela geração de R\$ 2 trilhões em riquezas para a sociedade brasileira. Relaciona-se de forma direta ao Poder Naval, a partir do instante em que, em eventual necessidade, pode ser mobilizado em apoio a este Poder.

Assim, com essa breve introdução, demonstra-se a importância do Poder Marítimo, o qual está associado diretamente à Amazônia Azul e à Economia Azul e conta com importante ator: a Marinha do Brasil, representada em grande parte pela Diretoria-Geral de Navegação.

Uma eficiente organização transversal permite que a nossa DGN atue em diversos campos dos espaços oceânicos e ribeirinhos, como: no desenvolvimento de estudos e pesquisas científicas relacionados à oceanografia, meteorologia, hidrografia, cartografia, ciências geofísicas e biologia marinha; na manutenção e no aprimoramento dos auxílios à navegação; nas atividades voltadas à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e nos rios e prevenção da poluição hídrica; na formação do pessoal da Marinha Mercante; na habilitação e qualificação de aquaviários e de arrais amadores. Também, há 30 anos, com nossos 'Bandeirantes dos Meridianos Salgados', estamos consolidando as nossas fronteiras marítimas junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas – a nossa última vitória foi a incorporação, em 11 de junho deste ano, da margem Sul, que estendeu ainda mais a nossa Amazônia Azul, englobando riquezas de valor incalculável.

Desta forma, ao assumir a Diretoria-Geral de Navegação, sei da ingente responsabili-

dade que me é atribuída e, sendo este um momento especial, gostaria de agradecer:

– ao Excelentíssimo Senhor Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, pela minha designação para tão honroso cargo, renovando minha disposição e meu empenho para cumprir com excelência esta importante missão. Agradeço também o prestígio que me confere ao presidir esta cerimônia;

– aos ex-Ministros da Marinha Almirante de Esquadra Alfredo Karam e Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, e aos ex-comandantes da Marinha Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto e Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, agradeço suas presenças e seus exemplos de dedicação e amor à Marinha, que nos inspiram hoje e sempre;

– aos membros do Almirantado agradeço também a gentileza de suas presenças, que destacam a importância dos temas afetos à nossa DGN;

– aos meus ex-chefes navais, pelos exemplos e ensinamentos profissionais e pelas orientações que balizam minha carreira e minha vida, em particular a Turma Dedo e os pioneiros da Aviação Naval;

– aos amigos das Forças co-irmãs, às autoridades federais, estaduais, municipais e do meio acadêmico, resalto meu reconhecimento pelas suas presenças, que demonstram a importância dessa integração e do trabalho sinérgico no segmento do Poder Marítimo;

– agradeço, de forma muito carinhosa, aos meus companheiros da Turma Torres e Alvim, da Escola Naval; da Turma Amazônia Azul, da Escola Superior de Guerra; e do Colégio Militar do Rio de Janeiro – Turma 1979, pelo companheirismo, pelo suporte e pela amizade;

– aos representantes da Sociedade Amigos da Marinha, agradeço suas presenças e o

constante trabalho de divulgação da mentalidade marítima junto à sociedade brasileira;

– em especial, aos representantes dos diversos segmentos da Comunidade Marítima, gostaria de externar meu reconhecimento pelas suas presenças, que conferem brilho a esta cerimônia. Concito-os a trabalharem no sentido da consolidação de um ambiente onde o interesse particular ceda lugar aos interesses do Brasil, ampliando o ganho de todos;

– ao comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha e à sua tripulação, e de forma especial aos futuros ‘Nautas Oceânicos’, agradeço pela condução de belíssima e marcante cerimônia, demonstrando que ‘ser teu aluno é nobre e relevante; é ter alma... é vibrar de emoção’;

– também de forma especial, gostaria de agradecer o apoio e o carinho de minha família: minha esposa Cristina e filhas e meus pais, Mario e Lenita. Vocês continuam a ser meu porto seguro;

– ao Almirante Puntel, agradeço a forma fidalga com que fui recebido na DGN e todos os ensinamentos transmitidos, não só durante essa passagem de cargo, mas também ao longo de minha carreira. Tenha certeza de que trabalharei com afinco e esmero para ampliar o importante legado recebido de Vossa Excelência;

– por fim, agradeço a Deus para que continue a iluminar a navegação desse

marinheiro e de todos os que amam e respeitam o mar.

Dirijo-me, agora, aos meus subordinados, civis e militares, os quais, a partir de agora, tenho a honra de liderar. Mantenham a compreensão da importância do trabalho que realizam e a contribuição que conferem, cada um dos senhores e senhoras, ao Poder Marítimo e ao Poder Naval, bem como ao desenvolvimento e ao crescimento do Brasil, por meio de nossa Amazônia Azul e a magnitude de riquezas que derivam da Economia Azul. Saibam que a consolidação e a ampliação de uma mentalidade marítima, que se revela nos hábitos e atitudes da nossa sociedade e nas decisões governamentais no sentido de utilizar as potencialidades do mar em benefício da Nação brasileira, são fundamentais para que possamos contribuir com o constante fortalecimento da invicta Marinha do Brasil e criar as condições necessárias para lançar a Nação brasileira em uma dimensão de contínua prosperidade social, cultural e tecnológica.

Senhores e senhoras: Quando no Mar, os pessimistas queixam-se do vento; os otimistas esperam que ele mude; os verdadeiros homens e mulheres do mar ajustam suas velas e navegam.

Viva a Marinha Mercante Brasileira!”

PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 31 de julho de 2019, os seguintes oficiais:

– no Corpo da Armada: ao posto de Almirante de Esquadra, o Vice-Almirante Marcelo Francisco Campos; ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes Henrique Renato Baptista de Souza,

Marcos Borges Sertã e Eduardo Machado Vazquez; ao posto de Contra-Almirante, os Capitães de Mar e Guerra Bruno de Moraes Bittencourt Neto, Rogerio Pinto Ferreira Rodrigues e Carlos André Corohna Macedo.

(Fonte: Bono nº 505, de 17/6/2019 e Bono nº 639, de 30/7/2019)

TRANSFERÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO DO AVISO DE PESQUISA HIDROCEANOGRÁFICO *ASPIRANTE MOURA*

Foi realizada, em 26 de julho último, a Cerimônia de Transferência de Subordinação do Aviso de Pesquisa Hidroceanoográfico *Aspirante Moura* do Setor Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM) para o Setor Diretoria-Geral de Navegação (DGN). A cerimônia ocorreu no Pier Almirante Paulo Irineu Roxo Freitas, na Base de Hidrografia da Marinha em Niterói (BHMN), RJ, e contou com a presença do diretor-geral de Navegação, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel; do diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen; e do diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Antonio Fernando Garcez Faria.

O Vice-Almirante Garcez emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento: “Em 1987, na antiga Iugoslávia, hoje Croácia, sob encomenda da então Marinha soviética, foi concluído o casco 566 no Estaleiro Brodo Split. Posteriormente, no ano de 1990, foi adquirido pela empresa norueguesa FAR – Find and Recover Ltd, e, então, convertido em embarcação de apoio à pesquisa, sendo batizado como R/V *Finder*. Por outro lado, a Marinha do Brasil, em função das crescentes demandas de conhecimentos acerca da Amazônia Azul, necessitava de um meio capaz de realizar

levantamentos hidroceanoográficos em regiões costeiras.

Nesse contexto, o R/V *Finder* foi incorporado à Marinha do Brasil, em 25 de janeiro de 2010, como navio de 4ª classe, o Aviso de Pesquisa *Aspirante Moura*, em cerimônia realizada na cidade de Sandefjord, Noruega. Naquela ocasião, o Pavilhão Nacional foi hasteado pela primeira vez no navio. Seu nome homenageia o Aspirante José



Aviso de Pesquisa Hidroceanoográfico *Aspirante Moura*

Cláudio Soares de Moura, falecido em 12 de junho de 1966, que, com sua jovialidade, alegria, tenacidade e abnegação, serviu de exemplo para a sua turma da Escola Naval, a Turma Aspirante Moura.

Adquirido em parceria com o então Ministério da Ciência e Tecnologia, o navio passou a ser subordinado ao Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira e a contribuir na realização de pesquisas hidroceanoográficas de interesse da Marinha e da comunidade científica nacional, sendo sediado no porto do Forno, em Arraial do Cabo, possuindo diversos equipamentos, tais como ecobatímetros multifeixe para águas rasas e águas profundas, guinchos para lançamento e operação de equipamentos hidroceanoográficos e estrutura de laboratório seco e molhado.

Ao passar à subordinação do Grupoamento de Navios Hidroceanoográficos, com a certeza de que o *Aspirante Moura*

continuará a contribuir com a Marinha e a comunidade científica, desejo ao comandante e a sua valorosa tripulação continuado sucesso nos desafios que estão por vir e realizações nessa nova

singradura como aviso de pesquisa hidroceanográfico.

‘Restará sempre muito o que fazer’.”

Fonte: (Bono nº 619, de 25/07/2019 e Bono nº 629, 26/07/2019)

DABM DESENVOLVE PRODUTOS ESTRATÉGICOS DE DEFESA TÊXTEIS DAS FORÇAS ARMADAS

A Diretoria de Abastecimento da Marinha (DABM) acaba de desenvolver os três primeiros Produtos Estratégicos de Defesa (PED) têxteis das Forças Armadas, que consistem em um novo camuflado, camisa de combate e conjunto operativo. Estes novos uniformes foram classificados como PED, por decisão da última reunião da Comissão Mista da Indústria de Defesa (CMID), em virtude da complexidade tecnológica, imprescindibilidade e dificuldade de obtenção que possuem.

As atividades técnicas de pesquisa, desenvolvimento, avaliação técnica e operativa, especificação, inspeção, determinação técnica de necessidades e orientações técnicas diversas fazem parte do cumpri-

mento da missão da DABM e vêm sendo conduzidas alinhadas à Estratégia Nacional de Defesa (END), a qual possui como um dos eixos estruturantes o fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID).

O novo camuflado, um anseio antigo do Corpo de Fuzileiros Navais, propõe incrementos no que diz respeito à modelagem e ao tecido, agregando mais conforto térmico, mobilidade, segurança e funcionalidades. A camisa de combate segue, fazendo-se uma analogia, a mesma concepção. Já o conjunto operativo se destina aos militares embarcados. É composto de gandola e calça e substituirá o macacão azul-ferrete, feito de algodão tratado. Este novo conjunto tem como principal inovação a característica de proteção ao arco elétrico e fogo repentino inerente às fibras com as quais é produzido. Ou seja, trata-se de uma vestimenta retardante à chama, que minimiza as queimaduras e aumenta em muito a sobrevivência do usuário em ambas as situações, com proteção por toda a sua vida útil.

Assim, a Marinha é pioneira no desenvolvimento de PED têxteis e trabalha, no momento, para obtê-los por meio da Lei de Fomento à BID (12.598/12), a qual prevê um procedimento licitatório especial voltado para as Empresas Estratégicas de Defesa (EED), esperando-se, com isso, obter os produtos a um menor custo, não prescindindo da qualidade que almeja.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Novos uniformes da Marinha

DIRETORIAS DA MB FIRMAM TERMO PARA CONCLUSÃO DOS NPa *MARACANÃ E MANGARATIBA*

As Diretorias de Engenharia Naval (DEN), Industrial da Marinha (DIM), de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM) e de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM) firmaram, em 27 de agosto último, nas dependências da DEN, o Termo de Compromisso para a conclusão da construção dos Navios-Patrolha (NPa) *Maracanã e Mangaratiba*.

O acordo formaliza a retomada da construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Autoridades militares durante assinatura do termo

CASLODE DESENVOLVE CATÁLOGO DE EMPRESAS

O Centro de Apoio a Sistemas Logísticos de Defesa (Caslode), subordinado ao Estado Maior Conjunto das Forças Armadas, desenvolveu o Catálogo de Empresas de Interesse da Defesa (CEID), plataforma de tecnologia da informação. Ele propicia aos usuários acesso rápido a informações de mais de 70 mil produtos e serviços relacionados a cerca de 5 mil empresas e instituições nacionais, incluídos no banco de dados do sistema de catalogação de Defesa.

A criação do CEID vai de encontro ao cumprimento de uma das macrotarefas do Caslode, qual seja a de "servir como plataforma de Tecnologia da Informação para Gestão do Conhecimento sobre a BID", buscando desenvolver atividades de fomento, de cadastramento de empresas de defesa e de classificação de produtos de defesa, conforme

estabelecido na Lei nº 12.598/2012 e no Decreto nº 7.970/2013.

As informações que podem ser pesquisadas, individualmente ou em conjunto, se referem a produtos, serviços, empresas e instituições, inclusive pessoas físicas, por atividades econômicas, Código da Empresa no Sistema Otan de Catalogação, Nato Stock Number (NSN) do produto, Estado brasileiro, razão social e CNPJ, entre outras informações existentes no banco de dados. Também há as informações de quando se tratar de Empresa de Defesa ou Estratégica de Defesa e se é Produto de Defesa ou Estratégico de Defesa.

Deste modo, o CEID contribui para o aprimoramento dos diversos sistemas de apoio logísticos das Forças, notadamente no que se refere às funções logísticas de Manutenção e Suprimento.

(Fonte: Bono nº 576, de 10/7/2019)

DHN ATUALIZA TÁBUA DE MARÉS DO AMAPÁ

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), por meio do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), atualizou, em 18 de julho último, as informações da Tábua de Marés da Estação Maregráfica Igarapé Grande do Curuá, no estado do Amapá, utilizando aviso-rádio. Localizada na Ponta do Céu, essa estação é responsável por coletar e fornecer dados de marés aos navegantes que percorrem a Barra Norte do Rio Amazonas.

A contínua coleta de dados permitiu à DHN aprimorar o cálculo da previsão de marés da área e aperfeiçoar as previsões fornecidas para o local, colaborando, assim, para o incremento da segurança da navegação.



Estação maregráfica Igarapé Grande do Curuá

A referida atualização encontra-se disponível para download no *site* do CHM: https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/dados_de_mare/tabuaigarape.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

BRASIL TEM SUA AMAZÔNIA AZUL AMPLIADA

No dia 11 de junho, Data Magna da Marinha, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) publicou, em seu portal da Organização das Nações Unidas (ONU) na internet, recomendação na qual legitimou ao Brasil incorporar 170 mil km² de área de Plataforma Continental, além da Zona Econômica Exclusiva.

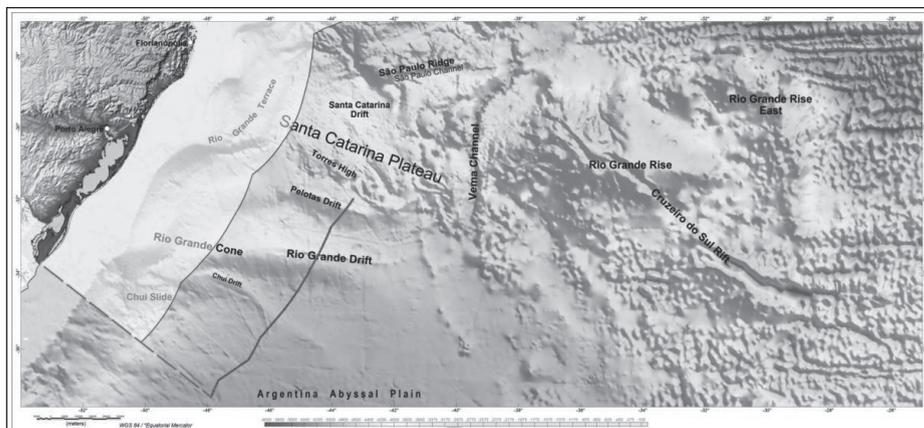
O processo de estabelecimento do limite exterior da Plataforma Continental do Brasil foi iniciado em 1987, por meio do trabalho de levantamentos de dados. Em 2007, fruto da primeira submissão de pleitos, depositados em 2004, o Brasil recebeu da CLPC o Relatório de Recomendações no qual aquela Comissão endossou cerca de 80% da proposta brasileira. Em 25 de agosto de 2015, no plenário da ONU, em Nova Iorque, a Delegação Brasileira, seguindo o protocolo estabelecido na Convenção das

Nações Unidas sobre o Direito do Mar, procedeu à apresentação da Submissão Parcial revista do Brasil cobrindo a Região Sul da margem brasileira, para os 21 peritos da CLPC. Naquela oportunidade, foram enfatizados os aspectos técnicos e legais em que o Brasil se baseava para justificar o limite exterior proposto da plataforma continental.

Ao longo das sessões de trabalho da CLPC, em Nova Iorque, ocorreram reuniões de trabalho da Delegação Brasileira com os peritos da CLPC designados para conduzir a análise da Submissão da Região Sul, na qual foram respondidas e esclarecidas questões que levaram àquela Comissão a aceitar e recomendar que o Brasil adotasse o limite exterior da plataforma continental na Região Sul exatamente como consta na submissão apresentada.

O documento, na íntegra, pode ser acessado em https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/bra02_

rev15/Executive_Summary_Brazilian_Partial_Revised_Submission_SR.pdf.
(Fonte: www.marinha.mil.br)



Limite exterior da Plataforma Continental além das 200 milhas, na Região Sul, da Margem Brasileira, representada em destaque

XVII JOGO DE GUERRA MULTILATERAL

Foi realizado de 5 a 9 de agosto último, na Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro (RJ), o XVII Jogo de Guerra Multilateral (*Multilateral War Game – MWG*). O evento realizado anualmente entre Marinhas do continente americano, em sistema de rodízio quanto ao patrocinador, tendo como propósitos a atualização doutrinária sobre temas de interesse comum, o compartilhamento de experiências e maior aproximação entre os países membros.

Este ano, o jogo foi coordenado pelo Centro de Jogos de Guerra da EGN, contando com a participação de oficiais das Marinhas

dos seguintes países: Brasil, Canadá, Chile, Estados Unidos da América, México e Peru.

O Jogo de Guerra foi conduzido sob a forma de seminário e teve como foco o planejamento do emprego de uma Força Tarefa Marítima Multinacional, em cumprimento a uma resolução do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), visando contribuir para a estabilização de um país fictício, submetido a eventos com impactos na segurança marítima. As discussões, entre os participantes e os trabalhos produzidos, desenvolveram-se nos níveis de condução estratégico e operacional, simultaneamente.

Diplomatas dos países participantes, representantes do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, do setor operativo da Marinha do Brasil e uma equipe do Centro de Comunicação Social da Marinha também participaram do evento.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Foto oficial do XVII Jogo de Guerra Multilateral

190^º ANIVERSÁRIO DE INAUGURAÇÃO DO FAROL DA ILHA RASA

O Farol da Ilha Rasa, localizado na cidade do Rio de Janeiro, comemorou, em 31 de julho último, 190 anos de existência. O farol foi criado ainda na época do Império e até hoje é um dos principais faróis do País, possibilitando uma navegação segura.

A implementação do farol deu-se após a chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, quando a Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, criada por D. João VI, mandava acender todas as noites uma fogueira na Ilha Rasa para servir de auxílio aos navegantes.

Em 1819, essa mesma Junta submeteu a D. João o projeto de um farol a ser construído naquela Ilha, que foi aprovado por Sua Majestade, que determinou, ainda naquele ano, o início das obras para a construção da robusta torre de quatro largas faces de alvenaria, com 26 metros de altura e 1,3 metros de espessura, encimada por lanterna cilíndrica com 2 metros de altura. Na construção, trabalharam presos sentenciados.

Em 1826, o farol já deveria estar pronto, se não tivesse seu aparelho de luz importado “tomado” por corsário



Farol da Ilha Rasa

argentino nas proximidades do Rio de Janeiro, de acordo com informação da Junta ao Rei.

Em 1829, a Junta encaminhou a Sua Majestade anúncio informando: “Na noite de 31 de julho deste ano, se iluminou pela primeira vez o Farol da Ilha Rasa”. Na noite de 2 de dezembro de 1883, o Farol da Ilha Rasa passou a exibir luz produzida por energia elétrica (primeiro do gênero na América do Sul), fato presenciado pelo imperador D. Pedro II de bordo da Corveta *Nichteroy* ao largo da Ilha Rasa, pois não foi possível o seu desembarque na ilha devido às condições adversas do mar.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

LANÇAMENTO DA NOVA EDIÇÃO DO LIVRO *ARTE NAVAL*

Foi lançado em 18 de junho último, pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), a nova edição do livro *Arte Naval*, volumes I e II, de autoria do Vice-Almirante Maurílio Magalhães Fonseca. A solenidade de lançamento aconteceu no Salão Nobre da Ilha Fiscal, cidade do Rio de Janeiro, como parte das comemorações do aniversário de 76 anos da DPHDM.

Um clássico desde sua publicação, em 1954, a obra chega à sua 8^a edição com o mesmo propósito em servir como fonte importante para o conhecimento e assimilação das tradições navais. Sob coordenação do Capitão de Mar e Guerra (Ref^º) Francisco de Paula Morterá Rodrigues, o livro foi totalmente reformulado, revisado e atualizado, atendendo aos avanços tecnológicos impostos pelo tempo.

O volume I traz definições sobre componentes e estruturas de um navio, tipos de embarcações e construção naval, além dos conceitos e trabalhos afetos à marinharia. O volume II dedica-se aos instrumentos e sistemas de marinharia; técnicas de manobra de navio; procedimentos para transporte de cargas; convenções, leis e regulamentos ligados à atividade marítima e, ainda, questões importantes quanto à sobrevivência no mar e à segurança da navegação.

O lançamento da nova edição do *Arte Naval* contou com a presença do secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues; do Almirante de Esquadra (Ref^o) Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ex-ministro da Marinha; do Almirante de Esquadra (Ref^o) Roberto de Guimarães Carvalho, ex-comandante da Marinha; e do diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante



Almirantes de Esquadra (Ref^o) Guimarães Carvalho e Mauro Cesar, ao centro, receberam os primeiros exemplares da nova edição do *Arte Naval*

(RM1) José Carlos Mathias, além de outras autoridades militares e civis.

Os volumes 1 e 2 da obra estão disponíveis para aquisição no [link https://cartasnauticasbrasil.com.br/catalogsearch/result/?q=arte+naval](https://cartasnauticasbrasil.com.br/catalogsearch/result/?q=arte+naval).

(Fontes: Assessoria de Comunicação Social da DPHDM e Bono nº 543, de 28/6/2019)

NPa *GUAÍBA* RESGATA NÁUFRAGOS EM FERNANDO DE NORONHA

O Navio-Patrolha (NPa) *Guaíba*, subordinado ao 3º Distrito Naval (Natal-RN), salvou nove pessoas, na noite do dia 13 de junho último, após o naufrágio da embarcação *Navegantes*, que fazia percurso entre Recife e Fernando de Noronha, Pernambuco. Os resgatados, que estavam em um bote, foram atendidos pelo oficial médico do *Guaíba*, levados para Natal e passam bem. O Salvamar Nordeste, que coordenou a Operação de Busca e Salvamento, deslocou o NPa *Macau* para prosseguir com a busca à décima pessoa que estava na embarcação.

O comandante do NPa *Guaíba*, Capitão-Tenente Yuri Mourão Dionísio, explicou que o navio enfrentou condições meteorológicas adversas e localizou a balisa a 20 quilômetros do local do naufrágio.



NPa *Guaíba*, responsável pelo resgate

A embarcação *Navegantes* suspendeu de Recife em 12 de junho, com destino ao Arquipélago de Fernando de Noronha, e naufragou a uma distância de 80 milhas náuticas (equivalente a 148 quilômetros) de João Pessoa (PB).

(Fonte: www.marinha.mil.br e Agência Brasil)

NAPoc *MEARIM* RESGATA TRIPULANTES DE BARCO PESQUEIRO

A Marinha do Brasil (MB), por intermédio do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS), enviou, em 11 de agosto último, o Navio de Apoio Oceânico (NAPoc) *Mearim* para as proximidades do Farol de Mostardas (Tavares-RS) após tomar conhecimento de que o Barco Pesqueiro *Costa Neves I-CN*, com seis tripulantes a bordo, havia sofrido um incêndio de grandes proporções.

A presença do navio teve o propósito de garantir a integridade dos tripulantes resgatados, considerando a previsão meteorológica desfavorável. O *Mearim* chegou ao local por volta das 10 horas do dia 12, recebeu os seis tripulantes resgatados e



Tripulantes resgatados desembarcam do NAPoc *Mearim*

regressou em segurança para o porto de Rio Grande no mesmo dia.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NHi *SIRIUS* CONCLUI LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO DA BARRA DE PARANAGUÁ

Após quase três meses de trabalho, 57 dias de mar e 7.164 milhas náuticas navegadas, o Navio Hidrográfico (NHi) *Sirius* concluiu a Comissão Levantamento Hidrográfico da Barra de Paranaguá, realizada entre 12 de março e 29 de maio. A comissão teve como propósito contribuir para a atualização cartográfica náutica da região, no litoral do estado do Paraná, bem como dos demais documentos de auxílio à navegação relacionados à região, como o Roteiro Costa Sul, em conformidade com o III Plano Cartográfico Náutico Brasileiro.

O porto de Paranaguá é um importante centro de comércio marítimo do Brasil, movimentando diversos tipos de cargas, como soja, farelo, milho, sal, açúcar, fertilizantes, contêineres, congelados, derivados de petróleo, álcool e veículos.

A estação maregráfica do Canal da Galheta, localizada na Ilha do Mel, foi ocupada,

sendo mantida em pleno funcionamento durante todo o levantamento hidrográfico, a fim de obter informações sobre a maré.

Além do levantamento, foram realizadas, ainda, as seguintes tarefas: busca da embarcação pesqueira *Odemar II*, submersa ao sul da Ilha Queimada Grande (SP); localização e reboque de duas boias meteoceanográficas à deriva do Programa Nacional de Boias (PNBoia); e localização de dois módulos da plataforma P-71 da Petrobras, localizada a 100 quilômetros do litoral de Santa Catarina.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Navio Hidrográfico *Sirius*

SIRIUS E ANTARES COLETAM DADOS NA BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS

Após suspender de Niterói (RJ) em 25 de junho último, o Navio Hidrográfico (NH*i*) *Sirius* concluiu, em 24 de agosto, na Foz da Barra Norte do Rio Amazonas, a 60 milhas da região litorânea do estado do Amapá, a coleta de dados maregráficos na região. A análise maregráfica é estabelecida pelo estudo estatístico e harmônico de observação da maré em conjunto com o Navio Oceanográfico (NO*c*) *Antares*.

Durante toda a comissão Barra Norte, houve rendições entre o *Sirius* e o *Antares*, dando continuidade à coleta de dados maregráficos até o final da comissão. O propósito deste levantamento envolvendo os dois navios foi a melhor previsão do fenômeno de maré no chamado “quebra-mola do Amazonas”, região na foz do Rio Amazonas com profundidades inferiores a 10 metros. A correta e precisa delimitação do efeito de maré nesta área permitirá a operação de navios mercantes de maior calado em horários específicos. Tal condição implicará maiores volumes de transporte de carga em importantes portos da bacia amazônica, como Manaus (AM), Santarém (PA) e Santana (AP), incrementando, assim, a atividade econômica daquela região.



O NH*i* *Sirius* e o NO*c* *Antares* em coleta de dados maregráficos na Barra Norte do Rio Amazonas



A Carta Náutica 200 da Barra Norte do Rio Amazonas. O ponto em destaque é o quebra-mola do Amazonas

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB SALVA FAMÍLIA DE EMBARCAÇÃO NAUFRAGADA NO RIO PARAGUAI

A Marinha do Brasil (MB), por meio da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN), organização militar subordinada ao 6º Distrito Naval (Ladário-MS), prestou socorro, em 29 de junho último, a embarcação naufragada no

Rio Paraguai, em frente ao Porto Geral de Corumbá (MS), salvando quatro pessoas da mesma família.

A equipe da CFPN realizava ações de fiscalização do tráfego aquaviário, acompanhando a procissão fluvial em

homenagem a São Pedro, quando a embarcação naufragou, devido a ondas provocadas por um rebocador. Os militares agiram rapidamente fazendo o resgate. Todos os ocupantes faziam o uso correto do colete salva-vidas, o que assegurou que não houvesse maiores consequências.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Momento do resgate

CFN TRANSFORMA

Pequenas mudanças de hábitos em nossa rotina podem fazer toda a diferença na construção de um mundo melhor. Pensando nisso, o Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN) lançou um plano de sustentabilidade, batizado de CFN Transforma.

O plano estabelece práticas de sustentabilidade e racionalização de gastos e processos, além de estimular a reflexão e a mudança de atitudes de militares e servidores civis para que incorporem a responsabilidade socioambiental em sua rotina de trabalho. Um exemplo é a substituição do copo descartável por canecas próprias, prática que está sendo adotada em todas as Organizações Militares (OM) do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN).

Além de aspectos como gestão ambiental e sensibilização de militares, o CFN Transforma também engloba outras vertentes, como uso racional dos recursos naturais e bens públicos, gestão e descar-

te adequados de resíduos, qualidade de vida no ambiente de trabalho e construções sustentáveis. As novas licitações para construções que envolvem infraestrutura, por exemplo, já contemplam parâmetros sustentáveis, priorizando ao máximo o aproveitamento de recursos naturais, como painéis de energia solar e sistema de captação e reutilização de

água da chuva. No Centro de Instrução Almirante Milcíades Portela Alves (Ciampa), no Rio de Janeiro (RJ), foram iniciadas obras para a construção de um alojamento autossustentável, que contará com a instalação de um sistema solar fotovoltaico.

De acordo com o plano de sustentabilidade, cada OM do CFN terá uma assessoria de gestão ambiental, com militares que serão qualificados para planejar e conduzir atividades que estejam de acordo com as diretrizes previstas no documento. A qualidade de vida do militar em seu ambiente de trabalho também



Uso de painéis solares pelo CFN nas novas construções

é uma das atribuições do setor. “O encarregado do setor deve se preocupar em dar as melhores condições de trabalho para seus militares. E isso vai desde a preocupação com luminosidade e instalações adequadas no ambiente de trabalho até o incentivo à prática de atividades físicas

e cuidados com a saúde”, exemplifica o comandante-geral do CFN, Almirante de Esquadra (FN) Alexandre José Barreto de Mattos.

O CFN Transforma pode ser acessado em www.marinha.mil.br/cgcfm.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DGDNTM APROVA AS DIRETRIZES DE INOVAÇÃO

A Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM) aprovou, em 31 de maio último, as Diretrizes de Inovação da Força. A portaria de aprovação das diretrizes foi assinada pelo diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, e estabelece determinados procedimentos referentes às atividades de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) na Marinha do Brasil (MB), em atendimento ao preconizado no Art. nº 15-A do novo Marco Legal de CT&I (Lei nº 13.243/2016).

O Marco Legal de CT&I teve origem no trabalho da comunidade científica em favor da aprovação de uma legislação que privilegiasse a colaboração entre centros de pesquisa, empresas e governo para o desenvolvimento da CT&I do País, com base no conceito da Tríplice Hélice do conhecimento científico. Na MB, a adequação ao Novo Marco Legal foi determinada na 34ª Reunião do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha e coordenada pelo Núcleo de Inovação Tecnológica (NIT-MB), estrutura organizacional da DGDNTM instituída com a finalidade



de gerir a política institucional de inovação da Marinha.

O estabelecimento das diretrizes facilitará o entendimento com a Advocacia-Geral da União e os demais órgãos de assessoramento jurídico, por ocasião da avaliação das minutas de contrato encaminhadas pelas instituições de Ciência, Tecnologia e Inovação da MB, bem como dos órgãos de fomento de CT&I, durante a análise dos processos para captação de recursos financeiros.

As Diretrizes de Inovação da Marinha estão disponíveis nos seguintes endereços eletrônicos: <https://www.marinha.mil.br/dgdntm/portarias> e <http://www.dgdntm.mb/?q=portarias>.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB PARTICIPA DO I FÓRUM BRASILEIRO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO PARA OS OCEANOS

A Marinha do Brasil (MB), representada por militares e servidores civis de Nível Superior do Estado-Maior da Armada, da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA) e da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, participou, de 21 a 23 de maio último, do I Fórum Brasileiro de Ciência, Tecnologia e Inovação para os Oceanos. O evento foi realizado em Salvador, sob coordenação do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC).

Durante o evento, foram empreendidas discussões e aprovadas recomendações oriundas de quatro câmaras técnicas, as quais contaram com representantes da MB como coordenadores, palestrantes ou relatores: Conservação e Uso Sustentável da Biodiversidade



Representantes no I Fórum Brasileiro de Ciência, Tecnologia e Inovação para os Oceanos

Marinha além da Jurisdição Nacional (BBNJ); Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 – Vida na Água; Cooperação Técnico-Científica em todo o Atlântico; e Infraestrutura e Formação em Pesquisa Marinha.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NHo TAURUS REALIZA COMISSIONAMENTO DO MOVING VESSEL PROFILER 30-350

O Navio Hidroceanográfico (NHo) *Taurus* realizou, de 10 a 12 de julho, o comissionamento do equipamento Moving Vessel Profiler 30-350 (MVP 30-350). Durante a comissão, participaram dos testes de aceitação e do treinamento o engenheiro de campo Murray Eisan, da empresa canadense AML Oceanographic, e militares do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico *Vital de Oliveira*, e do NHo *Amorim do Valle*.

O MVP 30-350 é um equipamento de coleta de dados hidroceanográficos por meio de

sensor operado por guincho que permite o lançamento e o recolhimento de sensores rebocados. Ou seja, possibilita



Militares após a conclusão do comissionamento do MVP 30-350

coleta de dados com o navio em movimento. Para um lançamento seguro, ele é controlado por um sistema informatizado que, além das informações configuradas manualmente pelo operador, recebe dados de sensores externos, como, por exemplo, da profundidade local e da velocidade e posição da plataforma de lançamento. Esse dispositivo pode ser usado para obtenção de uma variedade de parâmetros da água do mar, sendo

mais comumente utilizado com um sensor de condutividade, temperatura e profundidade.

O comissionamento do MVP 30-350 no NHo *Taurus* permitirá economia de tempo, e, conseqüentemente, redução de custos, em futuros levantamentos hidroceanográficos, por reduzir a necessidade de interrupção de sondagens batimétricas para coleta de dados sobre a coluna d'água.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CHM E PETROBRAS ASSINAM TERMO DE COOPERAÇÃO

O Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), subordinado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), assinou, em 9 de agosto último, o termo de cooperação com a Petrobras para a execução do Projeto Remo Observacional. O Remo Observacional tem como principal propósito a coleta de informações ambientais, permitindo a consolidação do desenvolvimento nacional de uma boia para a coleta de dados oceanográficos e meteorológicos. Assim, busca-se melhor atender à demanda dos setores da indústria de petróleo e gás, da defesa nacional e da segurança da navegação.

Por meio das vertentes de infraestrutura e de pesquisa e desenvolvimento (P&D) do projeto, a Marinha do Brasil receberá investimentos ao longo de 42 meses. O recurso será destinado à melhoria da infraestrutura da Divisão de

Oceanografia Operacional do CHM; à pesquisa e ao desenvolvimento de tecnologia; à aquisição de equipamentos oceanográficos e meteorológicos; e à contratação de recursos humanos e de serviços para a revitalização da capacidade operativa do Navio Oceanográfico *Antares* e do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*.

O projeto contempla, ainda, a compra de Veículos Autônomos Submersíveis (AUV) do tipo *glider* de águas profundas. Os equipamentos de alta tecnologia, controlados via satélite, são capazes de coletar dados ambientais mari-

nhos em regiões remotas, desde a superfície do mar até pelo menos mil metros, a um baixo custo operativo.

Os conhecimentos obtidos a partir das observações do Remo Observacional servirão tanto à pesquisa científica e à navegação *offshore* quanto ao pla-



Reunião para assinatura de termo de cooperação com a Petrobras

nejamento e ao emprego em operações navais. Serão coletados e disponibilizados, em tempo real: perfis verticais de velocidade das correntes e dados de ondas, de temperatura da superfície do mar e de velocidade do vento, entre outros, os quais integrarão a rede de

boias fixas do Programa Nacional de Boias (PNBoia). Como resultados, será adensada a coleta de dados na região Sudeste e se contribuirá para a melhoria das previsões meteoceanográficas realizadas pelo Serviço Meteorológico Marinho.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

4º DN REALIZA FÓRUM DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO NA AMAZÔNIA ORIENTAL

A Marinha do Brasil, por meio do 4º Distrito Naval, realizou, em 27 de junho último, mais uma reunião do Fórum Permanente de Segurança do Tráfego Aquaviário na Amazônia Oriental. O evento contou com a coordenação da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR).

No Fórum, o 4º DN apresentou a necessidade de massificar a campanha de conscientização de segurança da navegação com a responsabilidade de todos, principalmente dos comandantes de embarcações, a fim de reduzir o número de acidentes que vêm ocorrendo nos últimos meses.

O evento contou com a presença de organizações militares e de representantes do Ministério Público do Pará, da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará, da Procuradoria de Justiça, de empresas de Praticagem, do Corpo de Bombeiros, da Federação dos Trabalhadores em Transportes Marítimos e Fluviais nos Estados do Pará e Amapá e da Sociedade Amigos da Marinha do Pará (Soamar-PA), entre outros órgãos e entidades.

O foco foi a questão da responsabilidade e segurança das embarcações que realizam o transporte de passageiros na região amazônica, destacando as ações de prevenção aos acidentes de navegação e a campanha de enfrentamento aos acidentes com escalpelamento nas embarcações miúdas.

A Capitania dos Portos apresentou, ainda, o escopo da Operação Verão Amazônico 2019, realizada até 4 de agosto último em diversos municípios sob sua jurisdição, com apoio de prefeituras, do 52º Batalhão de Infantaria de Selva e do Corpo de Bombeiros, entre outros órgãos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



O Fórum reuniu participantes militares e civis

8ª CONFERÊNCIA LATINO-AMÉRICA DE NAVIOS-PATRULHA

A Marinha do Brasil participou, de 25 a 27 de junho último, da 8ª Conferência Latino-América de Navios-Patrolha, realizada no Rio de Janeiro. O evento, que reuniu 130 representantes de mais de 15 países, entre eles Alemanha, Argentina, China, Estados Unidos da América, Itália, Reino Unido e Uruguai, teve como propósito apresentar e propor soluções para o desenvolvimento de políticas de defesa naval, além de oferecer informações sobre novos recursos e meios empregados nas Marinhas ao redor do mundo.

As autoridades brasileiras apresentaram um panorama geral do trabalho desenvolvido em todo o País nas áreas de defesa, econômica e social, destacando as ações estratégicas para

o desenvolvimento de políticas da defesa naval, a implementação de um Cluster Marítimo no Rio de Janeiro, o andamento do Programa de construção de navios da classe *Tamandaré*, o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), a importância das hidrovias para acesso a outras regiões, o uso das águas dos mares para fins de exportação e, ainda, turismo marítimo, sempre visando ao crescimento econômico do País.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Autoridades e palestrantes da Conferência

BRASIL É ELEITO PARA VICE-PRESIDÊNCIA DE GRUPO DA UNESCO

Por ocasião da 30ª Assembleia da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), realizada em 3 de julho último em Paris, França, o assessor da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), Capitão de Mar e Guerra (RM1) Frederico Antonio Saraiva Nogueira, foi eleito por aclamação para o cargo de vice-presidente da Comissão para a América Latina e Caribe (Grupo III). O mandato terá a duração de dois anos, prorrogáveis por mais dois, e teve início

imediatamente após o encerramento da assembleia.

A COI é uma comissão da Unesco criada por ocasião da XI Assembleia Geral, realizada em 1961, com base no reconhecimento de que “os oceanos cobrem cerca de 70% da superfície da terra, exercem uma profunda influência no ser humano e em todas as formas de vida da Terra”. A Comissão tem como missão fomentar a investigação científica marinha nos oceanos, por meio de ações coordenadas e integradas de coleta de dados, produção

de informações, intercâmbio de dados e transferência de tecnologia.

O Grupo III da COI é integrado pelos seguintes países: Argentina, Bahamas, Barbados, Belize, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Equador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Peru, República Dominicana, Santa Lúcia, São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela.

A Marinha do Brasil, por meio da DHN, é a instituição nacional responsável por promover e coordenar a participação do País nas atividades da COI relacionadas com os programas de serviços oceâni-



Representantes dos países reunidos na 30ª Assembleia da COI

cos, bem como servir de banco nacional de dados oceanográficos e de centro depositário da COI, integrando, assim, o Sistema Mundial de Dados Oceanográficos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL É TEMA DE DEBATE NA EGN

O Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (Cepe-MB) e a Escola de Guerra Naval (EGN) realizaram, em 27 de junho último, o colóquio "Inteligência Artificial: perspectivas e desafios na área de defesa", em parceria com a Diretoria-Geral do Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha. A compreensão de como as tecnologias emergentes influenciarão as operações militares e navais integra o rol de temáticas estabelecido pelo Estado-Maior da Armada na Estratégia de Ciência e Tecnologia da Marinha.

O colóquio, realizado na EGN, Rio de Janeiro (RJ), contou com palestra do Professor Doutor Alexandre Gonçalves Evsukoff, do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe-UFRJ), que apresentou um panorama geral do desen-



AE Alvaro Augusto Dias Monteiro realizou a abertura do evento

volvimento da inteligência artificial. Na sequência, o Tenente-Coronel Engenheiro Júlio Cesar Duarte, professor doutor do Instituto Militar de Engenharia, falou sobre o tema "Aplicações Militares de Tecnologias de Inteligência Artificial", destacando os dilemas éticos que surgem ao se conferir às máquinas capacidades que envolvem um processo decisório.

As "Aplicações Navais de Tecnologias de Inteligência Artificial" foi o nome dado à exposição realizada pelo Capitão de Fragata Claudio Coreixas de Moraes, do Centro de Análises de Sistemas Navais, que discorreu, ainda, sobre as possibilidades do aprimoramento das atividades de ensino e qualificação de pessoal, logísticas e de segurança da navegação, entre outras, devido às novas tecnologias.

A abertura do colóquio foi realizada pelo Almirante de Esquadra Alvaro Augusto Dias Monteiro (Ref^o-FN), presidente do Cepe-MB, e os debates foram moderados pelo Capitão de Mar e Guerra

William de Sousa Moreira, professor doutor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da EGN. Estiveram presentes o Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, ex-comandante da Marinha; o Almirante de Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, ex-chefe do Estado-Maior da Armada e conselheiro do Cepe-MB; o Almirante de Esquadra Luiz Guilherme Sá de Gusmão, ex-chefe do Estado-Maior da Armada; e o diretor do Departamento de Assuntos de Defesa e Segurança do Ministério das Relações Exteriores, Embaixador Alessandro Warley Candeas, entre outras autoridades.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

PROJETO CENÁRIOS DE DEFESA 2040

Foi realizada em Belém (PA), em 3 e 4 de julho último, a 1ª Reunião Regional do Projeto Cenários de Defesa 2040, organizada pelo Ministério da Defesa e pela Escola Superior de Guerra. O evento ocorreu no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar e contou com a presença de militares da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, além de especialistas e autoridades civis de diversos setores.

Os participantes realizaram coletas de dados e informações que servirão como insumos para o desenvolvimento das Políticas e Estratégia Nacional de Defesa nos próximos 20 anos. O propósito foi

identificar fatos e situações, conjunturais ou estruturais, relacionadas à Defesa do Brasil, cujas possíveis evoluções venham a impactar nas atribuições constitucionais e legais do Ministério da Defesa e das Forças Armadas.

A reunião foi aberta pelo comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton de Almeida Costa Neto, e pelo comandante Militar do Norte, General de Exército Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira, que destacou a necessidade de dar atenção à importância estratégica da Amazônia para que sejam traçados cenários que poderão ajudar o Brasil como Nação. O

General José Eustáquio Nogueira Guimarães, da Escola Superior de Guerra, coordenou as atividades e apresentou a metodologia para o desenvolvimento dos grupos de trabalhos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Representantes de setores civis e militares debateram questões relacionadas à Defesa do Brasil

2º SEMINÁRIO DE MANUTENÇÃO DE NAVIOS MILITARES

A Diretoria Industrial da Marinha (DIM), em parceria com a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, promoveu, em 2 de julho último, o 2º Seminário de Manutenção de Navios Militares. A abertura do evento foi realizada pelo diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Henrique Caroli.

Os propósitos do seminário, que lotou o auditório do Arsenal de Marinha



Evento foi realizado no Auditório do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

do Rio de Janeiro, foram: fomentar a troca de informações entre potenciais prestadores de serviços e fornecedores de equipamentos de navios militares para a Marinha do Brasil (MB); apresentar as propostas de produtos e serviços para a manutenção dos atuais e futuros militares; e apontar o atual estado da arte desses serviços.

Para isso, o evento contou com sete palestras de acadêmicos, representantes da MB e de empresas do setor, com temas como o panorama orçamentário da Marinha para a área de manutenção, boas práticas de desmonte e reciclagem de navios, e processos licitatórios para a contratação de serviços. Também foram realizados dois painéis, que discutiram a manutenção de embarcações militares e de máquinas marítimas, e uma mesa redonda sobre a cadeia de suprimentos para manutenção e reparo de navios.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

SEMINÁRIO COMBATENDO AMEAÇAS TRANSNACIONAIS

Foi realizado na cidade do Rio de Janeiro, entre 11 e 13 de junho último, o seminário Combatendo Ameaças Transnacionais (*Countering Transnational Threats*), direcionado para a gestão da segurança integrada e a cooperação interagências. O primeiro dia do evento aconteceu na Escola de Guerra Naval (EGN), tendo sequência, nos dias seguintes, na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército e na Escola Superior de Guerra (ESG). As três instituições fazem parte, ao lado de outras entidades, do Projeto Pró-defesa IV, desenvolvido pela Coordenação de Aper-

feiçoamento de Pessoal de Nível Superior e pelo Ministério da Defesa.

O seminário foi composto por quatro mesas-redondas e dois *workshops* temáticos, voltados às definições conceituais e aos modelos de arquitetura que envolvem segurança e defesa no território nacional. Foram abordados tópicos como políticas de segurança, gestão de segurança integrada, desafios à governança, contraterrorismo, narcóticos, tráfico de armas e de pessoas, lavagem de dinheiro, financiamento do terrorismo, cooperação interinstitucional e internacional.

O evento contou com a parceria do William J. Perry Center for Hemispheric Defense Studies (Centro de Estudos de Defesa Hemisférica, com sede nos Estados Unidos da América), como parte do Programa de Engajamento Bilateral para Combate de Ameaças Transnacionais. O propósito do encontro, que reuniu palestrantes e participantes norte e sul-americanos, foi o fortalecimento das oportunidades de trabalho em rede.

Em complemento, no dia 12 de junho, o diretor da EGN, Contra-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa, reuniu-se com o diretor do Centro William J. Perry, Lieutenant General Frederik Rudesheim, e



Especialistas debateram tópicos direcionados para a segurança integrada

com outros representantes da instituição, a fim de estabelecer futuras parcerias.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB REALIZA SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE NAVEGAÇÃO EM LAMA FLUIDA

Com o propósito de debater e aprofundar os conhecimentos sobre a viabilidade da navegação em lama fluida na Amazônia, a Marinha do Brasil (MB), por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC) e do 4º Distrito Naval, realizou, em 23 e 24 de julho, em Macapá (AP), o seminário “Aspectos Gerais da Navegação em Lama Fluida e sua Aplicabilidade no Arco Lamoso da Região do Agrião”.

Durante o evento foram debatidas questões importantes, destacando-se: os aspectos técnicos e legais da aplicabilidade da navegação em lama fluida; perspectivas de incremento da navegação na Barra Norte e o ganho

econômico decorrente e emprego de simuladores para verificação de navegação em lama fluida.

Durante o evento, o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques

Barbosa Junior, ressaltou a importância de fomentar e difundir a aplicabilidade da lama fluida. “Esse trabalho é importante para ampliar a capacidade de transporte dos nossos navios mercantes. Nossa meta é aumentar o calado dos navios

que passam pela Barra Norte, no Rio Amazonas, e permitir que a economia se desenvolva nessa região com maior intensidade”, disse.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Comandante da Marinha e autoridades civis e militares em seminário no Amapá

EVENTOS NA EGN ABORDAM IMPACTOS TECNOLÓGICOS E PLANEJAMENTO BASEADO EM CAPACIDADES

O Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (Cepe-MB) e a Escola de Guerra Naval (EGN) realizaram, de 16 a 18 de julho último, um conjunto de eventos que abordaram os impactos das novas tecnologias para o Poder Marítimo e o planejamento baseado em capacidades para o Poder Naval. A programação teve início com o colóquio internacional *Capabilities and capacities: Defense dilemmas in a highly competitive era, impacts in capability-based planning*, conduzido pelo Professor Doutor Ian Andrew Speller, da Maynooth University (Irlanda).

No dia 17, o diretor da EGN, Contra-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa,

abriu o simpósio “Poder Marítimo e as Novas Tecnologias”. Na ocasião, o Professor Speller proferiu a palestra “*Sea Power and the new technologies*”, na qual destacou que é mais importante realizar a estratégia para obter os resultados desejados do que obter ou desenvolver novas tecnologias.

Os eventos tiveram como público-alvo oficiais-alunos dos Cursos de Altos Estudos Militares da EGN, alunos de pós-graduação, membros da comunidade acadêmica, docentes das escolas de altos estudos militares e interessados.

Foram realizadas, ainda, mesas-redondas com integrantes do Cepw-MB e do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da EGN, voltadas para o Planejamento Estratégico, Segurança Marítima e Consciência Situacional Marítima. Também ocorreu um debate do grupo de pesquisa do CEPE-MB, juntamente com os pesquisadores do Laboratório de Simulações e Cenários (vinculado ao PPGEM), que tratou sobre possíveis cenários para o Poder Marítimo brasileiro em 2040.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



ComOpNav PROMOVE III SIMPÓSIO DE ANÁLISE DE IMAGENS

O Comando de Operações Navais (ComOpNav) promoveu, em 7 e 8 de agosto último, o III Simpósio de Análise de Imagens da Marinha do Brasil. O evento, que ocorre anualmente, reuniu 160 participantes no auditório do Centro

de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), cidade do Rio de Janeiro.

A abertura foi realizada pelo subchefe de Inteligência Operacional do ComOpNav, Contra-Almirante (FN) Rogério Ramos Lage. Ele falou para um público composto

por membros de diversos órgãos, entre eles Ministério da Defesa, Forças Armadas, Polícia Federal, Receita Federal, Ibama e Petrobras. Em seu discurso, deu destaque à participação de palestrantes de instituições detentoras de conhecimento na área de geointeligência, com foco nos ambientes marítimos e de águas interiores.

Os dois dias de atividades apresentaram temas importantes para o setor, como o Projeto de Reestruturação Imint (sigla em inglês para *Imagery Intelligence*); Concepção e Situação Atual do Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (Pese); Uso de Imagens nas Operações de Garantia da Lei e da Ordem e Interagências; Análise de Imagens de Satélite do Ambiente Marinho



O evento reuniu cerca de 160 participantes no auditório do CAAML

no Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais; e Utilização de Imagens nas Operações de Busca e Salvamento.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CONGRESSO BRASILEIRO DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

O Comando de Operações Navais (ComOpNav) e a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) participaram, em 19 e 20 de agosto último, da 16ª edição do Congresso Brasileiro de Eficiência Energética (Cobee). O evento, realizado no Centro de Convenções Frei Caneca, São Paulo (SP), foi promovido pela Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Conservação de Energia.

O Cobee chega à sua 16ª edição consolidado como ponto estratégico para

debate e negócios em torno de melhores práticas, tecnologias e serviços que buscam promover o uso racional dos insumos energéticos. Este ano, o evento teve como

propósito aproximar patrocinadores aos participantes do congresso, focando em gerar oportunidades de negócios e agregar valor para todos os envolvidos, o que contribuirá para o desenvolvimento de ações a serem implementadas pelo Programa Energia Naval, com

a participação da Emgepron.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



16ª Congresso Brasileiro de Eficiência Energética

ACESSO A LIVROS DIGITAIS PELA REDE BIM

A Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha (Rede BIM) oferece o serviço de acesso às coleções de livros digitais, com o propósito de fomentar a leitura, as pesquisas e promover o enriquecimento cultural da família naval e da sociedade. A Base oferece acesso a mais de 9.125 títulos em formato digital.

Os títulos servem de apoio aos currículos dos cursos do Sistema de Ensino Naval e bibliografias de Bancas de Prova. Os títulos, periodicamente atualizados, são das Editoras Atlas, Saraiva, Grupo A e Grupo Editorial Nacional. Como exemplo, tem-se: *Categorias do impolítico*, de Roberto Esposito; *Trajetórias compartilhadas de um educador de jovens e adultos*, de Leôncio Soares; *As mulheres devem*



chorar... Ou se unir contra a guerra, de Virginia Woolf e; *O Panóptico*, de Jeremy Bentham. Para informações adicionais, acesse <http://www.dphdm.mb/dphdm/sedes/biblioteca/acesso-aos-livros-digitais>.
(Fonte: Bono nº 565, de 4/7/2019)

IALA CREDENCIA DHN PARA CONDUZIR CURSO INTERNACIONAL

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) firmou, em 5 de julho último, parceria com a Associação Internacional de Autoridades de Auxílios à Navegação Marítima e Faróis (IALA), por meio da qual o Brasil foi credenciado para conduzir um curso sobre gerência de auxílios à navegação. O memorando foi assinado na cidade de Saint Germain en Laye, na França, pelo diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Antonio Fernando Garcez Faria, e o secretário-geral da IALA, Francis Zachariae.

O curso, o primeiro credenciado pela IALA a ser ministrado em português,



Assinatura do memorando pelo Vice-Almirante Garcez e por Francis Zachariae

oferecerá qualificação de nível internacional nas diversas atividades relacionadas ao gerenciamento de auxílios

à navegação. Entre elas, destacam-se a provisão, a manutenção, o monitoramento e o domínio das funções técnicas de auxílios à navegação visuais e rádioelétricos, bem como do Sistema de Identificação Automático como auxílio à navegação, do Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) e noções do conceito de *e-navigation*.

Em 2022, o Brasil sediará a próxima Conferência da IALA. Nesse contexto, a realização do referido curso se reveste de importância, uma vez que contribui para elevar o patamar do País no âmbito da comunidade marítima internacional no que tange aos assuntos relativos aos auxílios à navegação.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

EGN REALIZA PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO EM PLANEJAMENTO INTERAGÊNCIAS

Foi realizada em 22 de maio último, na Escola de Guerra Naval (EGN), cidade do Rio de Janeiro, a Cerimônia de Abertura do 1º Programa de Capacitação em Planejamento Interagências (PCPI). O evento contou com a presença do subsecretário de Administração Aduaneira, auditor fiscal Marcus Vinícius Vidal Pontes; e do diretor da EGN, Contra-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa. A iniciativa é resultado de Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a Marinha do Brasil e a Receita Federal, em 2017.

O propósito do PCPI é preparar os auditores fiscais da Receita para comporem equipes que visem ao planejamento e à execução de operações interagências, com ênfase nos níveis operacional e tático, bem como capacitá-los a desenvolverem uma doutrina própria, no âmbito daquele órgão.

O programa será ministrado por instrutores da EGN para uma turma de 21



Cerimônia de Abertura do 1º Programa de Capacitação em Planejamento Interagências

auditores, oriundos de diversas regiões do País, sendo dividido em uma fase de ensino a distância e uma fase presencial, constando de um módulo teórico e um módulo de planejamento prático. Serão ministradas aulas teóricas/práticas sobre os seguintes temas: relações interagências, avaliação do ambiente operacional, legislação, inteligência e fundamentos de planejamento de operações interagências, com a realização de um Jogo de Segurança no Centro de Jogos de Guerra da EGN.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ATLETAS DA MB CONQUISTAM 31 MEDALHAS NOS JOGOS PAN-AMERICANOS 2019

Os atletas integrantes do Programa Olímpico da Marinha (Prolim) alcançaram um excelente resultado nos Jogos Pan-Americanos 2019, disputados na cidade de Lima, Peru, entre os dias 26 de julho e 11 de agosto. Com as 31 medalhas conquistadas, contribuíram para o Time Brasil alcançar a 2ª colocação geral no quadro de medalhas, seu melhor desempenho na história dos Jogos.

Representado por 485 atletas, sendo 138 integrantes do Programa de Atletas de Alto Rendimento (Paar) das Forças Armadas, o Brasil subiu ao pódio 171 vezes e quebrou seu recorde em medalhas de ouro. Foram 55 ouros no total, sendo 14 conquistados por atletas da Marinha do Brasil (MB). Os atletas brasileiros ganharam, ainda, 45 medalhas de prata e 71 de bronze, sendo, respectivamente oito e nove obtidas pelos militares do Prolim.

Dos 589 atletas que integram o Paar, 252 fazem parte do Programa Olímpico da Marinha. Criado em 2008, o Prolim possui atletas em 25 modalidades esportivas: Apneia, Atletismo, Beach Soccer, Boxe, Canoagem, Futebol Feminino, Golfe, Judô, Levantamento de Peso Olímpico, Lutas Associadas, Maratona Aquática, Natação, Paraquedismo, Orientação, Nado sincronizado, Pentatlo

Moderno, Pentatlo Naval, Pesca Submarina, Remo, Saltos Ornamentais, Salvamento Aquático, Taekwondo, Tiro Esportivo, Vela e Vôlei de Praia.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



A dupla Marco Grael e Gabriel Borges levou o ouro na Vela



A Sargento Larissa Pimenta conquistou o ouro no Judô

POS	PAÍS	● OURO	● PRATA	● BRONZE	TOTAL
1	Estados Unidos	120	88	85	293
2	Brasil	55	45	71	171
3	México	37	36	63	136
4	Canadá	35	64	53	152
5	Cuba	33	27	38	98

Quadro de medalhas dos Jogos Pan-Americanos 2019

RESULTADOS ESPORTIVOS

JUNIOR EUROPEAN JUDO CUP

Realizada em 1º e 2 de junho, em Leibnitz, Áustria, a competição foi válida para o ranqueamento internacional da classe júnior. A Marinha do Brasil (MB) foi representada por atletas do Programa Olímpico da Marinha (Prolim), destacando-se os seguintes resultados:

- 3ºSG Renan Ferreira Torres, 1º lugar na categoria 60 kg;e
- 3ºSG Luiza Moncalvo Lopes Machado Cruz, 3º lugar na categoria +78 kg.

14ª REGATA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO DE CANOAGEM OCEÂNICA

Realizada em 8 de junho, no Clube Naval de Brasília. O destaque da competição foi a 3ºSG Rafaela Nascimento, que conquistou a segunda colocação da categoria individual feminina.

34TH CISM OPEN REGIONAL MILITARY CHAMPIONSHIP IN NAVAL PENTATHLON

Realizado de 24 a 29 de junho, nas instalações da Finnish Coastal Brigade, em Upinemi, Finlândia. A competição, organizada pela Marinha da Finlândia, fez parte dos eventos preparativos para os 7º Jogos Mundiais Militares em Wuhan, China,

previsto para outubro do corrente ano, e, além da equipe brasileira, contou com a participação de competidores de Finlândia, Alemanha, Dinamarca, Polônia e Suécia.

A equipe brasileira conquistou a medalha de prata em ambas as categorias. Individualmente o CB (FN) Tiago André Lincoln Brasil e a 3ºSG Suely Baronto, ambos do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), foram os destaques, obtendo a 4ª colocação na competição.

Os resultados por categorias foram os seguintes:

- Equipes: Masculina, 2º lugar; Feminina, 2º lugar.

COMPETIÇÃO DE JUDÔ DO CALENDÁRIO DESPORTIVO DA ÁREA RIO 2019

Realizada no Cefan, cidade do Rio de Janeiro, em 26 de junho. A equipe do Setor Desportivo Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (ComFFE) sagrou-se vencedora da competição, tendo a equipe do Comando em Chefe da Esquadra (ComemCh) conquistado o 2º lugar, e a equipe do Comando do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro-RJ) o 3º lugar.



Equipe de judô do ComFFE, vencedora da competição

CAMPEONATO MUNDIAL DE ESPORTES AQUÁTICOS

Realizado em Gwangju, Coreia do Sul, de 12 a 28 de julho. A 3ªSG Ana Marcela ganhou duas medalha de ouro na modalidade Maratona Aquática, uma na prova de 5km, completada em 57min56seg, e outra na prova de 25km, em 5h08min03seg, tornando-se, assim, a atleta com o maior número de medalhas (11) na história das águas abertas nos mundiais de esportes aquáticos. Na Natação, a 3ªSG Etiene Medeiros obteve medalha de prata, com o tempo de 27"44 na prova de 50 metros nado costas, e o 3ªSG João Gomes conquistou a medalha de bronze na prova de 50 metros nado peito, com o tempo de 26"69.



3ªSG Ana Marcela, ganhadora de duas medalhas de ouro

COPA BRASIL DE CANOAGEM OCEÂNICA 2019

Realizada em 10 de agosto, em Angra dos Reis (RJ), por ocasião das comemorações do 68º Aniversário do Colégio Naval, a partir de parceria entre a MB e a Confederação Brasileira de Canoagem (CBCa). O evento contou com a participação de cerca de cem atletas, entre os inscritos na CBCa e praticantes da modalidade não federados, e foi composto por duas regatas de 13 quilômetros.

Os atletas da MB obtiveram os seguintes resultados nas categorias oficiais de surfski (embarcação a remo oceânica de maior velocidade e desempenho):

– 1ª Regata (prova individual) – 1º colocado geral e masculino Sênior, 3ªSG Luiz Wagner Pecoraro; 1º feminino Open, 3ªSG Rafaela Nascimento; 3º masculino Master C, CMG Luciano Ponce Carvalho Judice; 2º masculino Sub-23, Asp Christopher Costa Bhering; e 3º masculino Sub-23, Asp Leonardo Gomes dos Santos Alves.

– 2ª Regata (prova em duplas) – 1º geral sênior, GM Roberto Maehler e 3ªSG Luiz Wagner Pecoraro; 3º misto, CMG Luciano Ponce Carvalho Judice e 3ªSG Rafaela Nascimento; 1º masculino Sub-23, Aspirantes Christopher Costa Bhering e Leonardo Gomes dos Santos Alves.

MB FORMA A MAIOR TURMA DE SARGENTOS DA HISTÓRIA DA INSTITUIÇÃO

Foi realizada em 7 de junho último, no Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), na cidade do Rio de Janeiro, a Cerimônia de Encerramento do Curso Especial de Habilitação para Promoção a Sargento. Esta foi a cerimônia que reuniu o maior número de formandos na

graduação da história da Força Naval: 406 mulheres e 2.139 homens.

O evento contou com a presença do Presidente da República, Jair Bolsonaro; do governador do Estado do Rio de Janeiro, Wilson Witzel; do ministro de Estado da Defesa, General de Exército Fernando



Marinha formou 2.545 novos sargentos

Azevedo e Silva; do ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, General de Exército Augusto Heleno Ribeiro Pereira; do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior; de membros do Almirantado; do prefeito do Município do Rio de Janeiro, Marcelo Crivela; e de outras autoridades civis e militares.

Ao todo, foram cinco meses de curso de formação. A próxima fase será a de aperfeiçoamento, que durará quatro meses, com encerramento em novembro.



Presidente Jair Bolsonaro presidiu a cerimônia

(Fonte: www.marinha.mil.br)

1º ESTÁGIO DE APLICAÇÃO DO SISTEMA DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA COM TERMINAL DE VÍDEO REMOTO

O Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (ComFFE) realizou, de 28 a 31 de maio último, no Rio de Janeiro, o 1º Estágio de Aplicação do Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada (Sarp) do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), com o Terminal de Vídeo Remoto Plus (TVR/Plus), para uma turma de dez militares. Ministrado pela empresa FT Sistemas, o estágio teve o propósito de realizar um teste de aceitação do novo sistema, além do treinamento dos militares que operarão o mesmo.

O evento contou com a participação de militares das unidades subordinadas

ao ComFFE, oriundos do Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea (BtlCtAetatDAAe), dos Batalhões de Infantaria de Fuzileiros Navais e do Batalhão de Comando e Controle. O aprendizado buscou apresentar de forma teórica e prática, a integração das ferramentas Horus FT-100 (Sarp CFN) e o TVR/Plus, em prol das operações de Fuzileiros Navais no âmbito da FFE. O adestramento teórico ocorreu no BtlCtAetatDAAe, e o prático na região do Campo de Instrução de Gericinó, do Exército Brasileiro, no dia 31.

O Horus FT-100 é uma aeronave remotamente pilotada (ARP), sendo um sistema móvel de inteligência e comando e controle, projetado para aplicações típicas de curto alcance, como mapeamento aéreo, operações de vigilância e monitoramento, coleta de dados e informações, suporte e monitoramento em caso de desastres naturais e inspeções de sistemas de infraestrutura linear (rodovias, linhas de transmissão e oleodutos). Realiza, ainda, coleta de dados em áreas táticas e operacionais, podendo atender desde grupos de combate até grupamentos operativos de Fuzileiros Navais de nível Brigada Anfíbia.

O TVR Plus é um sistema desenvolvido para receber dados de telemetria e de vídeo de um ARP, em tempo real,

que podem ser utilizados em proveito de manobras militares. Assim, o terminal TVR Plus permite que o Componente de Combate Aéreo, por meio do Pelotão de ARP, opere o Horus FT-100 em dada região, e a imagem gerada possa ser vis-

ta, em tempo real e a longa distância, por integrantes de um Componente de Combate Terrestre ou Componente de Apoio de Serviço ao Combate, em outra posição.

A utilização do sistema contribuiu para a execução de operações de Fuzileiros Navais, uma

vez que diversos ARP e estações de controle de solo podem operar conjuntamente, permitindo a coleta de informes, a vigilância e o reconhecimento de regiões de interesse da Marinha.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Militares e equipamentos Horus FT-100 e TVR Plus durante o adiestramento prático em Gericinó

CIASC REALIZA SIMULAÇÃO EM APOIO AO BATALHÃO DE BLINDADOS

O Centro de Simulação do Corpo de Fuzileiros Navais, do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), apoiou, de 4 a 14 de junho último, o Batalhão de Blindados de Fuzileiros Navais na preparação para o Exercício de Subunidade (SUBEx), a ser realizado no Campo de Instrução em Formosa (GO). No período, o emprego do simulador construtivo (sistema de jogos didáticos-SJD) auxiliou no confronto das linhas de ação elencadas durante o planejamento. Após o combate, a decisão do comandante foi mais uma vez jogada no SJD.



Teste do planejamento no simulador construtivo

Concluído o exercício, os militares puderam executar, em um nível mais tático, técnicas de ações imediatas para

blindados por meio de uma versão de teste do simulador virtual de viaturas blindadas que está sendo desenvolvido em parceria com a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). O projeto reproduz fielmente as

características dos meios utilizados pela tropa em terreno onde operam e com a possibilidade de inclusão de diversos outros meios e funcionalidades específicas dos Fuzileiros Navais.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

BtLEngFuzNav REALIZA EXERCÍCIO DE TRANSPOSIÇÃO DE CURSOS D'ÁGUA

O Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais (BtLEngFuzNav) realizou, de 24 a 28 de junho último, o exercício de Transposição de Cursos D'água às margens do Rio São Francisco, em Itaguaí (RJ). Na manobra, os militares praticaram o lançamento dos meios de transposição preparada, como as portadas do tipo “Castor”, empregadas para a travessia de viaturas e equipamentos pesados, contribuindo para a projeção do poder de combate além do obstáculo, assegurando a impulsão e integridade das forças no cumprimento da missão.

O exercício possibilitou ao BtLEngFuzNav manter seu pessoal e equipamentos em condições de pronto emprego, para a manutenção dos fluxos de pessoal e carga sobre rios e regiões alagadiças. A ação contribui para a garantia da mobilidade e do apoio logístico dos grupamentos ope-



Montagem da equipagem portada leve Castor

rativos de fuzileiros navais em suas ações em terra, particularmente no desenrolar das operações anfíbias.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO FORMOSA 2019

Encerrou-se em 17 de julho último a Operação Formosa 2019, realizada pela Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) no Campo de Instrução do município de mesmo nome, em Goiás. Considerado o maior exercício realizado pela Marinha do Brasil no Planalto Central, a operação, que

começou no dia 8 do mesmo mês, visou manter as condições de pronto emprego dos Fuzileiros Navais.

Os exercícios envolveram cerca de 1.900 militares, aeronaves, veículos blindados, carros lagarta anfíbios, mísseis superfície-ar, obuseiros de artilharia e

lançadores múltiplos de foguetes Astros. Em todos os exercícios foram empregadas munições reais.

A novidade este ano foi a utilização do Sistema Integrado de Comando e Controle do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), que visa facilitar o gerenciamento das ações no campo de batalha, possibilitar a obtenção de dados, viabilizar a comunicação entre os elementos de combate e realizar ações de guerra eletrônica contra forças adversas. De acordo com o oficial de Logística da FFE, Capitão de Fragata Leonel da Silva Júnior, o uso do sistema, de fabricação israelense, representa a passagem completa das operações de fuzileiros navais para o meio digital.

Em 12 de julho, ocorreu a demonstração operativa da Formosa 2019, aberta para autoridades, jornalistas e convidados. O intuito foi apresentar uma síntese das principais atividades realizadas pelos fuzileiros navais. O evento iniciou-se com uma simulação de descontaminação de agentes nucleares, biológicos, químicos e radiológicos, seguida de uma visita guiada ao hospital de campanha montado no evento. Houve ainda uma apresentação de manobra tática, com carros blindados e demais sistemas de armas.

O comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, esteve presente ao evento e afirmou que a região onde ocorre a operação é estratégica para o adestramento da tropa. “O Campo de Instrução de Formosa pertence ao Exército Brasileiro que, gentilmente, cede a área para o CFN realizar esse adestramento. Esse local é muito importante pelas suas dimensões, de 58 km de comprimento por 30 km de largura, o que permite termos uma grande área de

manobra para desdobrar nossas tropas no terreno e também fazer exercícios de tiro”, declarou.

Outro destaque da edição de 2019 da Formosa foi a participação da Segundo-



A operação reuniu cerca de 1.900 militares na cidade de Formosa



Segundo-Tenente (FN) Liana, primeira mulher a comandar um pelotão de infantaria na Marinha do Brasil

-Tenente (FN) Liana Arduíno de Magalhães. À frente de 44 militares, foi a primeira vez na história da Força Naval que uma oficial mulher comandou um pelotão de infantaria.

A operação recebeu representantes das Marinhas do Equador, dos Estados Unidos da América e de Portugal como observadores.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

EXERCÍCIO DE ASSISTÊNCIA E PROTEÇÃO PARA ESTADOS PARTES DA AMÉRICA LATINA E DO CARIBE

Atendendo ao calendário de capacitação da Organização de Proibição de Armas Químicas (Opaq), o Centro de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica da Marinha do Brasil (CDefNBQR-MB) coordenou a participação da Força no Exercício de Assistência e Proteção para Estados Partes da América Latina e do Caribe (ExBralc IV 2019), realizado no período de 3 a 7 de junho.

O evento foi realizado nas instalações do CDefNBQR-MB e do 1º Batalhão de Defesa Química, Biológica, Radiológica e Nuclear, do Exército Brasileiro. Dele participaram alunos dos seguintes países: Argentina, Belize, Bolívia, Chile, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Peru, República Dominicana, Uruguai, Reino Unido e Espanha, além de alunos

brasileiros das três Forças Armadas, da Agência Brasileira de Inteligência, da Polícia Federal e do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro.

As atividades a cargo da MB consistiram em aulas teóricas, mostruários, demonstrações e um Exercício Integrativo. Esse último baseou-se em um tema tático fictício – tomando por base o episódio ocorrido em 2015, quando a MB empregou a sua capacidade de resposta – que simulou uma suposta contaminação em terminal portuário, sendo necessária a coleta de amostras com suspeita de contaminação por agentes NBQR, a sua entrega ao Laboratório Móvel e deste ao Laboratório Fixo de Análises Químicas, ambos do CDefNBQR-MB, mantendo-se a cadeia de custódia e, por fim, a descontaminação técnica de pessoal.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Encerramento do ExBralc na Fortaleza de São José

MB PRESTA APOIO AO CURSO DE COMANDOS ANFÍBIOS DA ARMADA PARAGUAIA

Militares do Intercâmbio Naval do Brasil no Paraguai ministraram, em 7 de junho último, instrução de Topografia, realizada no Comando de Infantaria de Marina (Comim), em apoio ao Curso de Comandos Anfíbios da Armada Paraguaia. Foram abordados temas como orientação e navegação terrestre.

O Intercâmbio Naval do Brasil no Paraguai, composto por um oficial do Corpo de Intendentes da Marinha, um oficial e uma praça do Corpo de Fuzileiros Navais, realiza as suas atividades

junto ao Comando de Institutos Navales de Enseñanza, nos cursos da Escola de Comando e Estado-Maior da Armada e da Escola de Formação de Suboficiais da Armada, e no Comim, em apoio ao Curso de Comandos Anfíbios e Curso Avançado de Infantaria de Marina.

As atividades do intercâmbio fortalecem os laços entre a Marinha do Brasil (MB) e a Armada Paraguaia e contribuem para o contínuo desenvolvimento de conhecimento conjunto entre as Forças. (Fonte: www.marinha.mil.br)



Militares brasileiros e paraguaios durante curso

MB LANÇA TERCEIRO PROTÓTIPO DO MÍSSIL ANTINAVIO DE SUPERFÍCIE

A Marinha do Brasil (MB) realizou, em 10 de julho último, o lançamento do terceiro protótipo do Míssil Antinavio de Superfície (Mansup), tendo como alvo o casco do ex-Rebocador de Alto-Mar *Tridente*.

O lançamento, realizado pela Fragata *Independência*, comprovou que todos os subsistemas apresentaram bom desempenho e se comportaram de forma harmônica. Os resultados confirmaram a evolução do projeto e o acerto dos aperfeiçoamentos realizados após os primeiros testes, ocorridos em novembro de 2018 e março de 2019, a bordo da Corveta *Barroso* e da Fragata *Independência*, respectivamente.

Neste terceiro teste foram feitas verificações adicionais, gravadas por meio dos dados da telemetria, também nacional, instalada no míssil e em unidades participantes da operação. As informações obtidas serão empregadas como subsídios para prosseguir no aperfeiçoamento dos subsistemas componentes.

O evento aconteceu na área marítima entre o Rio de Janeiro e Cabo Frio, no Estado do RJ. Foram empregados três navios da Esquadra: o Navio Doca Multipropósito *Bahia*, a Fragata *Constituição* e a Fragata *Independência* (navio lançador). A operação contou, ainda, com o apoio do Navio-Patrolha

Oceânico *Apa* e do Navio de Apoio Oceânico *Purus*, do Comando do 1º Distrito Naval; das aeronaves Esquilo (UH-12), Super Cougar (UH-15), Seahawk (SH-16) e Lynx (AH-11A), do Comando da Força Aeronaval; e de uma aeronave P3AM da Força Aérea Brasileira, além do Destacamento de Mergulhadores de Combate.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Momento do lançamento do Mansup a bordo da F44

CORVETA *BARROSO* É O PRIMEIRO NAVIO A OPERAR COM O WILD LYNX

A Corveta *Barroso* tornou-se, em 20 de julho último, o primeiro navio da Marinha do Brasil a receber a bordo a aeronave AH-11B Wild Lynx, versão modernizada do Super Lynx.

A aeronave, que tem seu principal emprego em operações de esclarecimento e ataque, foi modernizada na Inglaterra a partir de 2018, quando recebeu os pacotes de atualização, dos quais destacam-se a instalação de novos motores, *Glass Cockpit* compatível com *Night Vision Goggles* e novos sistemas táticos, de navegação e de autodefesa que inclui lançadores de *chaff e flare*.

O evento fez parte da Vistoria de Segurança da Aviação (VSA) da *Barroso*, que está em preparação para a comissão Líbano XVI, quando assumirá como navio capitânia da Força Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (FTM-Unifil).

Na VSA, realizada sob supervisão da Comitativa de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Força de Superfície, o navio e aeronave demonstraram índices satisfatórios de segurança, obtendo a aprovação para operar nas águas do Mediterrâneo.



Lince 04 inicia a decolagem na Corveta *Barroso*

(Fonte: ww.marinha.mil.br)

SUPER COUGAR NA OPERAÇÃO VERDE BRASIL

A Força Naval Componente, representada pelo Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA), empregou, em 26 e 27 de agosto último, a aeronave UH-15 Super Cougar na Operação Verde Brasil. O propósito foi o de prestar apoio logístico no combate aos delitos ambientais, com ênfase nos focos de calor e incêndio no Pará e na região da Amazônia.

A aeronave possui capacidade para transportar até 22 pessoas e está pronta para realizar Busca e Salvamento, além de ser equipada com o *Water Bucket* (tipo de bolsa localizada na parte externa da aeronave), capaz de carregar até 2 mil litros de água que pode ser despejada em focos de incêndio.

No contexto da Operação Verde Brasil, a aeronave UH-15 realizou voos de reconhecimento aeromóvel com militares



UH-15 Super Cougar e militares no 51º Batalhão de Infantaria de Selva em Altamira

da Marinha do Brasil, do 51º Batalhão de Infantaria de Selva, da Força Nacional de Segurança Pública e do Corpo de Bombeiros Militar nas regiões de Altamira, Brasil Novo e Terra do Meio, a fim de levantar focos de incêndio e outros crimes ambientais.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ESCOLA DE OPERAÇÕES DE PAZ DE CARÁTER NAVAL PREPARA MILITARES PARA ATUAÇÃO NO LÍBANO

A Escola de Operações de Paz de Caráter Naval conduziu em junho último, no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Rio de Janeiro-RJ), o Estágio de Operações de Paz Naval (E-OpPazNav I/2019) para a Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (FTM-Unifil) XVI – Turma I. Atualmente, a Escola de Operações de Paz de Caráter Naval atua no preparo dos contingentes da Marinha do Brasil que integram a FTM-Unifil.

O estágio contou com a participação de instrutores com experiência em Operações de Paz que atuaram em missões de natureza similar às que os alunos atuarão. Na ocasião, foram conduzidas instruções



Contra-Almirante (FN) Renato e Turma do E-OpPazNav I/2019

sobre *Force Protection e GRAA*, Aspectos sobre o Reembolso das Nações Unidas, Aspectos de Segurança Orgânica, Aspectos Históricos da Missão e outras.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DESMINAGEM HUMANITÁRIA NA COLÔMBIA

Foi realizada em 24 de julho último, no povoado de Los Palmitos, Departamento de Sucre, Colômbia, solenidade alusiva à liberação de mais três municípios da ameaça de Minas Antipessoal. Na ocasião, o comandante de Infantaria de Marinha da Armada da República da Colômbia (ARC) agradeceu o trabalho desenvolvido pelos oficiais da Marinha do Brasil (MB) na região.

Estiveram presentes autoridades das Ações Integrais contra as Minas Antipessoal na Colômbia (AICMA), sendo a MB representada pelo Capitão de Corveta (FN) Thiago Caldas Soares, instrutor convidado de Desminagem Humanitária no Centro de Treinamento e Capacitação para Operações de Paz (Cencopaz) da ARC.

A MB apoia o desenvolvimento do Programa de Desminagem Humanitária da ARC desde 2015, por meio de acordo bilateral, enviando dois oficiais fuzileiros navais peritos em artefatos explosivos, que contribuem com o processo de desenvolvimento e normatização dos procedimentos operativos e com a formação



Comandante do Cencopaz, representantes da AICMA, comandante da Infantaria de Marinha da ARC, comandante da *Agrupación de Desminado y Explosivos de Infantería de Marina* e representante da MB

e requalificação dos desminadores dos *Infantes de Marina* da ARC.

O projeto, que já formou 366 desminadores, conta com um nível de aprovação e certificação por parte da Organização dos Estados Americanos (OEA) de 94%, livrando da ameaça do flagelo das Minas Antipessoal e Artefatos Explosivos oito municípios, o que corresponde a 511.668 m² de área desminada, sem acidente com o pessoal envolvido nas operações.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO RIO BRANCO

O Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais participou, de 9 a 16 de agosto último, da Operação Rio Branco, com um destacamento da Companhia de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (DefNBQR). O exercício teve por propósito realizar o adestramento conjunto com o Exército Brasileiro e a Força Aérea Brasileira em Operações de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica.

Durante o exercício, foram empregados tropas e meios especializados em DefNBQR, em atividades de reconhecimento, identificação e descontaminação de pessoal e equipamentos, neutralizando os efeitos da contaminação por agentes NBQR sobre a tropa e população civil.

A operação contou com o apoio do Batalhão de Blindados de Fuzileiros

Navais, com o emprego de Viatura Blindada Sobre Rodas 8x8 Piranha IIC, o que permitiu a aproximação do Grupo de Reconhecimento NBQR com a proteção blindada, além de contar com a pressão positiva do ar em relação ao ambiente externo do interior da cabine.

A operação interagências contribuiu para a troca de experiências e o estreitamento de laços entre tropas DNBQR e Defesa Química, Biológica, Radiológica e Nuclear (DQBRN).

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Operação de simulação de remoção de vítimas contaminadas por agentes NBQR

MB PARTICIPA DO GUARDIÃO CIBERNÉTICO 2.0

A Marinha do Brasil participou, no período de 2 a 4 de julho último, do Exercício Guardiã Cibernético 2.0 (ECG 2.0), realizado no Forte Marechal Rondon, em Brasília-DF. Este é considerado o maior evento simulado de proteção cibernética, dos ativos de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), no âmbito da Defesa. Além da Marinha do Brasil (MB) e das Forças Singulares, participaram do exercício o



Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, Vice-Almirante Bettega, visita as instalações do ECG 2.0 Ministério da Defesa (MD), o Gabinete de Segurança Institucional (GSI) e instituições de setores considerados estratégicos para o Estado brasileiro, com destaque para os setores nuclear, financeiro e de telecomunicações, energia, transportes e água.

A dinâmica do exercício se desenvolveu em um cenário fictício de intenso ataque cibernético, no qual os participantes de nível técnico e gerencial empregaram técnicas de simulação virtual e construtiva, de forma integrada para a pronta resposta aos incidentes e problemas cibernéticos simulados.

No setor nuclear, de responsabilidade da MB, participaram militares do Comando de Operações Navais (CON), da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM), do Centro de Tecnologia e Informação da Marinha (CTIM) e do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), além dos demais órgãos que compõem o setor.

Dentre as evoluções percebidas na segunda edição do EGC, destaca-se a participação da MB, que, pela primeira vez, empregou em caráter experimental o Simulador de Planta Nuclear, em desenvolvimento na Universidade de São Paulo (USP), em parceria com a MB e a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA). Esse ineditismo possibilitou que os eventos cibernéticos simulados do setor nuclear se desenvolvessem com maior realismo.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CADASTRO DE TTC PARA MILITAR VETERANO

Os militares veteranos interessados em exercer Tarefa por Tempo Certo (TTC) poderão preencher um perfil de interesse profissional no Aplicativo do Serviço de Veteranos e Pensionistas da Marinha (SVPM), registrando suas áreas de conhecimento e áreas geográficas para as quais é voluntário a trabalhar. As informações compõem uma base de dados que é consultada regularmente por diversas Organizações Militares (OM) da Marinha do Brasil (MB).

O aplicativo possui versões para plataformas Android e iOS e pode ser baixado nas lojas virtuais Google Play e Apple Store digitando-se “SVPM” no campo de busca. O Cadastro de Voluntários para TTC encontra-se na área de “Serviços Interativos”, no item “Cadastro TTC”.

As OM com vagas autorizadas de TTC interessadas em consultar o cadastro podem enviar mensagem para o SVPM com os seguintes dados: relação de NIP dos militares que poderão acessar o banco de dados, além do NIP de um oficial que receberá as senhas iniciais cifradas. O modelo de mensagem pode ser encontrado em www.svpm.mar.mil.br/consultaTTC/instrucoesAcesso.php.

O Banco de Dados de Voluntários para TTC pode ser consultado interativamente, por meio de diferentes configurações de filtros parametrizáveis. Além disso, a interface permite exportação em tela e no formato PDF. Observa-se que os dados são pessoais e só podem ser acessados para o propósito de contato com os voluntários.

(Fonte: Bono nº 662, de 7/8/2019)

INAUGURAÇÃO DO CENTRO REGIONAL DE SEGURANÇA MARÍTIMA NA ÁREA DO 2º DN

Foi inaugurado, em 31 de julho último, o Centro Regional de Segurança Marítima na Área do Comando do 2º Distrito Naval (CRSM 2ºDN), que utiliza diversas ferramentas de Comando e Controle para incremento da Consciência Situacional Marítima na Área de Jurisdição do 2º DN (Salvador-BA). Este Centro recebe informações de diversos sistemas, incluindo imagens de câmeras de parceiros e sistemas corporativos utilizados no Controle do Tráfego Marítimo e em eventos de Busca e Salvamento.

O CRSM 2ºDN interage de forma permanente e coordenada com os diversos órgãos relacionados à Segurança Pública, tanto em âmbito federal quanto estadual, bem como com demais órgãos, mediante

solicitação. Foram inaugurados, no mesmo dia, o Centro Local de Segurança Marítima da Capitania dos Portos da Bahia e o Centro Local de Segurança Marítima da Capitania dos Portos de Sergipe.

O CRSM 2ºDN é complementado, nas áreas de atuação das Capitánias, Delegacias e Agências (CDA), por grupos dos Planos de Auxílio Mútuo Marítimo/Fluviais, em aplicativos de mensagens instantâneas, criados com o propósito de aumentar a integração entre as CDA do 2ºDN e as entidades náuticas locais. Nestes grupos são divulgados, diariamente, produtos de previsão meteorológica, tais como os avisos de mau tempo do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e alertas específicos

para as áreas da Baía de Todos os Santos, Aracaju e Sul da Bahia. Esses alertas utilizam dados de intensidade do vento, maré, altura, direção e período das ondas e convertem em um “sistema de cores” (vermelho, amarelo ou verde) que refletem as condições meteoceanográficas previstas para o dia subsequente, visando

a um rápido entendimento por parte da comunidade marítima. As entidades náuticas são estimuladas, por meio das CDA, a embandeirar em seus mastros o alerta do dia, com o propósito de fomentar a mentalidade marítima e a segurança da navegação na sociedade.

(Fonte: Bono nº 698, de 20/8/2019)

NAsH SOARES DE MEIRELLES REALIZA ATENDIMENTOS NO RIO JURUÁ

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Soares de Meirelles*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, realizou, entre 8 e 26 de maio último, atendimentos médico-odontológicos e de enfermagem em comunidades localizadas nas margens do Rio Juruá, no estado do Amazonas.

Em 19 dias de comissão, a equipe médica do navio realizou mais de 10 mil procedimentos nas comunidades de Antonina, Morada Nova, Forte das Graças, Bacaba, Ressaça, Concórdia, São João, Lago Cerrado, Portelinha, Arati, Boca do Jacaré, Bacuri,

localizadas nas margens do Juruá, e na comunidade de Tamanicoá, situada na margem do Rio Solimões, também no Amazonas.



NAsH *Soares de Meirelles* abarrancando na comunidade de Forte Nossa Senhora das Graças

Equipado com consultórios médicos e odontológicos, ultrassom, laboratório, sala de vacina, centro cirúrgico, sala de raios-x e farmácia e guardado por uma equipe de saúde, o navio cumpriu a missão de prover assistência médico-

-hospitalar, odontológica e sanitária às populações ribeirinhas e também conduziu campanhas de medicina preventiva.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

AÇÃO CÍVICO-SOCIAL DA MARINHA EM BELÉM

O 4º Distrito Naval (Belém-PA) realizou, em 9 de junho último, Ação Cívico-Social (Aciso) na Estação das Docas, em Belém, em comemoração a Batalha Naval do Riachuelo. Aproximadamente duas mil pessoas passaram pelo local do evento, onde foram realizadas cerca de

500 vacinações contra gripe, 98 orientações médicas, 163 atendimentos odontológicos, 75 testes rápidos de hepatite e DST, 40 serviços de fonoaudiologia e 53 de fisioterapia.

Por meio de parceria da Marinha com o Tribunal de Justiça do Estado do Pará,

também foram realizados 17 atendimentos jurídicos, entre acordos judiciais, reconhecimento voluntário de paternidade, divórcio consensual, reconhecimento de união estável, guarda, guarda socioafetiva, registro extemporâneo e retificação de registros civil, óbito e casamento.

Na ocasião, também houve visitação pública ao Navio-Patrolha *Guarujá* e ao Navio Hidroceanográfico *Garnier Sampaio*, conhecido por realizar o traslado da imagem peregrina de Nossa Senhora de Nazaré durante o Círio Fluvial. Um culto ecumênico celebrado no local reuniu a família naval e frequentadores da Estação das Docas. A Banda de Música e o Pelotão Silencioso do 2º Batalhão



Equipes de saúde atenderam ao público com vacinação gratuita

de Fuzileiros Navais fizeram apresentações paralelas aos atendimentos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

9ª DN REALIZA AÇÃO DE PRESEÇA NOS RIOS NEGRO E BRANCO

A Marinha do Brasil (MB), por intermédio do 9º Distrito Naval, realizou, em maio e junho último, levantamento hidrográfico, operação de assistência hospitalar (Asshop) e ação de presença nos rios Negro e Branco, nos Estados do Amazonas e de Roraima.

Inicialmente, o Aviso Hidroceanográfico Fluvial (AvHoFlu) *Rio Negro*, subordinado ao Serviço de Sinalização Náutica do Nordeste, realizou o levantamento hidrográfico e a sondagem do Rio Branco. Com isso, a Flotilha do Amazonas pôde designar para a comissão o Navio de Assistência Hospitalar (NASH) *Oswaldo Cruz*, que, subsidiado por esses conhecimentos operacionais, complementados pelas informações obtidas com os práticos e comunidades locais, assim como pelo emprego das boas técnicas de navegação e manobra, navegou nos rios de forma precisa e segura.

O NASH *Oswaldo Cruz* realizou, de 2 a 17 de junho, uma Asshop às populações



AvHoFlu *Rio Negro* e NASH *Oswaldo Cruz* navegando no Rio Branco



Assistência Hospitalar à comunidade de Vista Alegre

ribeirinhas desses rios, com atendimentos médicos, odontológicos e de enfermagem, além da realização de exames laboratoriais, vacinação, distribuição dos medicamentos prescritos e palestras educativas sobre higiene bucal e infecções sexualmente transmissíveis, entre outras. O NAsH percorreu os rios Negro e Branco, atendendo nas seguintes localidades: Panacarica, Vista Alegre, Santa Maria do Boiaçu, Sacai e Tapunarua. Ao todo, foram realizados 881 atendimentos, 1.524 procedimentos médicos, 1.473 procedimentos odontológicos e 208 exames laboratoriais.

O período coincidiu com o momento em que a Agência Fluvial de Caracarái completou um ano de ativação e com a comemoração alusiva à Batalha Naval

do Riachuelo – Data Magna da Marinha, em 11 de junho.

A comissão representou um marco por renovar a capacidade dos meios subordinados ao Comando da Flotilha do Amazonas de operar nesse trecho de difícil navegação no Estado de Roraima e navegar por águas interiores no Hemisfério Norte, contribuindo para o incremento da presença da MB nessa região. Os rios têm características peculiares que dificultam a navegação. O Rio Branco, particularmente, possui um leito pedregoso, com uma linha sinuosa, considerável corrente, bancos de areia aflorados e baixas profundidades, o que obriga o navegante a estudá-lo profundamente e a mudar de margem constantemente durante a navegação.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NA PARÁ REALIZA AÇÃO CÍVICO-SOCIAL EM BREVES

O Navio Auxiliar *Pará*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte (ComGptPatNavN), realizou de 11 a 13 de julho, atendimentos à população na cidade de Breves (PA). Durante a Ação Cívico-Social (Aciso), foram feitos 499 atendimentos médicos, entre consultas, exames laboratoriais, orientações nutricionais e exames de mamografia, e 899 procedimentos odontológicos, além da distribuição de 5.676 medicamentos.

A Aciso fez parte do Programa Abraço o Marajó, projeto do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos em parceria com diversos órgãos públicos e que tem como propósito levar

atendimentos médico-hospitalares, odontológicos e ações de resgate à cidadania às comunidades ribeirinhas da Ilha do Marajó.

A ministra Damares Regina Alves esteve presente ao local de atendimento e conheceu os serviços prestados pela Marinha, pelo Tribunal de Justiça do Pará e pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região. Os órgãos públicos parceiros, embarcados no navio, realizaram 349 atendimentos, entre concessão de benefícios de aposentadoria, registro



Navio Auxiliar *Pará* atracado em Breves

civil extemporâneo, reconhecimento de união estável e voluntário de paternidade, divórcio consensual e orientações jurídicas, entre outros. A atuação da

Justiça Federal na concessão de benefícios proporcionou a arrecadação de aproximadamente R\$ 600 milhões com pagamentos de direitos atrasados.

Durante a operação, a Marinha também apoiou a visita da Ministra Damares e sua comitiva ao município de Portel, provendo o deslocamento por aeronave UH-15, pertencente ao

Núcleo de Implantação do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte. O evento contou, ainda, com a participação do Navio-Patrolha *Bracuí*, que atracou na cidade e prestou apoio e segurança tanto para a comitiva quanto para o pouso e a decolagem da aeronave na área.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

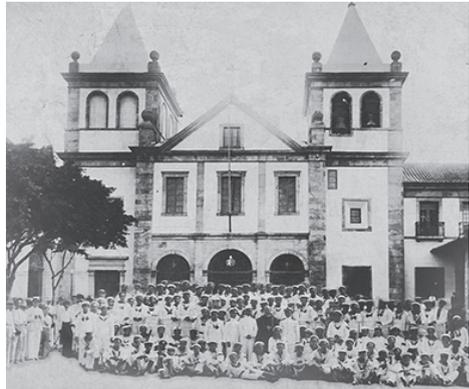
14º FESTIVAL ÂNCORA SOCIAL NAS COMEMORAÇÕES DOS 100 ANOS DO AMN

Em continuidade às comemorações do centenário do Abrigo do Marinheiro (AMN), foi realizado pela Diretoria de Assistência Social da Marinha, em 20 de julho último, o 14º Festival Âncora Social. O evento aconteceu na Casa do Marinheiro, na cidade do Rio de Janeiro, com a participação de Organizações Militares e instituições civis parceiras.

Cerca de 4 mil pessoas participaram do evento, voltado para militares, servidores civis e familiares, e que constou de sorteio de brindes, prestação de serviços, orientações, prevenção à saúde, entretenimento, brinquedos, jogos de realidade virtual e simulador de paraquedas, entre outras atrações. O festival contou, ainda, com a participação especial do cantor Lui Medeiros, finalista do programa televisivo *The Voice Brasil*; do Coral da Unidade Integrada de Saúde Mental; do Pelotão de Ordem Unida Silenciosa e da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais, além de aulas de dança. No estande do Abrigo do Marinheiro e do Departamento das Voluntárias Cisne Branco, os participantes puderam conhecer os projetos e serviços de Assistência Social oferecidos pela Marinha do Brasil.

Os presentes aprenderam também sobre os meios navais, por meio da expo-

sição de carros de combate e dos projetos estratégicos da Marinha.



Missa no Mosteiro de São Bento, em 1919



Missa no Mosteiro de São Bento, em 2019

As comemorações pelo Centenário do Abrigo do Marinheiro tiveram início em 16 de maio, com missa de Ação de Graças no Mosteiro de São Bento (Rio de Janeiro-RJ), berço histórico da associação, celebrada pelo abade Dom Filipe da Silva. A ocasião rememorou o instante em que, há quase 100 anos, o abade Dom Pedro e oficiais de Marinha criaram o AMN, passando a utilizar as próprias instalações do Mosteiro como primeira sede para a associação.

Fundado em 12 de outubro de 1919, o Abrigo do Marinheiro surgiu para atender às dificuldades sociais enfrentadas pela Família Naval após a Primeira Guerra Mundial. Na época de sua criação, a associação era composta pelas seguintes seções: recreativa, instrutiva, financeira, abrigo noturno e beneficente. Por sua excelente prestação de serviços, fora então reconhecida nacionalmente como uma entidade de utilidade pública federal por meio do Decreto nº 4.287, de 29 de junho de 1921.

Classificado como associação sem fins lucrativos, o Abrigo permanece prestando assistência em serviços e benefícios à Família Naval. Sua filosofia permanece a mesma, complementando a atuação da Diretoria de Assistência Social da Marinha nas ações necessárias em busca do bem-estar de todos os militares e civis da Marinha do Brasil, ativos e veteranos, bem como seus dependentes e pensionistas.

Com o passar dos anos, o AMN cresceu e hoje conta com 24 Áreas Recreativas, Esportivas e Sociais; 12 Departamentos Regionais espalhados por todo o País; um Departamento de Serviços Sociais; um Departamento Educacional e um Departamento Cultural. Há, ainda, um Departamento de Voluntariado, o qual coordena o emprego das Voluntárias Cisne Branco nos inúmeros projetos e ações sociais.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DIA NACIONAL DO VOLUNTARIADO

Foi celebrado, em 28 de agosto último, o Dia Nacional do Voluntariado. Na Marinha do Brasil, a data foi lembrada especialmente pelo Departamento Voluntárias Cisne Branco (VCB), que há dez anos reúne voluntários que, por meio de trabalho presencial, a distância ou com doações, atua exclusivamente junto à família naval. Além disso, a data também marca a assinatura da nova Norma Interna do Departamento VCB, cujo propósito é o fortalecimento, por meio de mais capacitação e valorização na atuação dos voluntários e mais apoio da Assistência Social.

Desde o início deste ano, a diretoria do Departamento VCB vem trabalhando



Voluntárias Cisne Branco em visita à Seccional São Paulo

com esse intuito, realizando uma série de ações, entre elas visitas às Seccionais VCB espalhadas pelo País. A última aconteceu nos dias 19 e 20 de agosto

último, na Seccional São Paulo, com a presença da diretora do Departamento, Sra. Leoniza Barbosa.

Mais detalhes sobre o trabalho do De-

partamento VCB podem ser conhecidos por meio de suas redes sociais e do *site* www.abrigo.org.br/vcb.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MUSEU EM FÉRIAS E VISITANDO A HISTÓRIA

Foi realizada, em 24 e 25 de julho último, no Museu Naval (Rio de Janeiro-RJ), a 6ª edição do evento Museu em Férias, voltado para crianças e jovens dependentes de servidores civis e militares. Com o tema “Arraiá no Museu Naval”, a programação contou com diversas atividades educativas e recreativas distribuídas pelas faixas etárias de 4 a 6 anos, de 7 a 10 anos e de 11 a 14 anos, além da escolha do melhor traje caipira.

O evento foi promovido pela Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), que, além da programação, distribuiu lanche para os participantes.

Além desta ação, a DPHDM vem mantendo, desde 2010, o projeto Visitando a História, que fomenta a consciência marítima por meio de visitas mediadas aos espaços expositivos sob tutela da Diretoria. O projeto funciona de terça a



Museu em férias em sua 6ª edição

sexta-feira, das 13 às 16 horas, com cada visita programada para durar uma média de duas horas e meia. Outros detalhes podem ser obtidos pelo telefone (21) 2104-6851 ou pelo *e-mail* dphdm.educativo@marinha.mil.br.

(Fonte: Bono nº 578, de 11/7/2019, e 612, de 22/7/2019)

LANÇAMENTO DO LIVRO *VENTOS E MARÉS*

Foi lançado em 13 de julho último, na sede esportiva do Clube Naval (Piraquê), na cidade do Rio de Janeiro, o livro *Ventos e Marés – respingos de ondas memoráveis*, de autoria do Comandante Sergio Oliveira de Araújo.

A obra consta de 19 crônicas que narram fatos vividos em diversas comissões de seu tempo de oficial da ativa na Marinha. No textos, são revividos acertos, erros, ensinamentos, apreensões, recomeços, dúvidas e alegrias de sua memória de marinheiro.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

