

RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 140 n. 01/03
janeiro/março 2020

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. 140	n. 01/03	p. 1-320	jan./mar. 2020
-----------------	----------------	--------	----------	----------	----------------

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 (Ref^o) *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*

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 / 2104-5506 - R. 5493 ou 1496 / 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 resolver 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

8110-1496 (Retelma)

Assinatura e alteração de dados:

E-mail: rmbassinatura@marinha.mil.br

Intranet: dphdm-rmbassinatura

8110-5493 (Retelma)

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

- 8 **NOSSA CAPA**
INTENDÊNCIA DA MARINHA – 250 anos de história (1770-2020)
Jayme Teixeira Pinto Filho – Vice-Almirante (IM)
Criação da Intendência da MB. Estruturação do Serviço de Intendência. Suporte logístico e administrativo
- ★ ★ ★
- 15 **A CIÊNCIA ANTÁRTICA COMO FERRAMENTA GEOPOLÍTICA PARA O BRASIL**
Leonardo Faria de Mattos – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Paulo E. A. S. Câmara – Professor Doutor
O território antártico. Política Nacional de Defesa. Ciência e preservação do meio ambiente. Nova Estação Antártica Comandante Ferraz
- 24 **MINISTRO EUCLIDES QUANDT DE OLIVEIRA**
Claudio da Costa Braga – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Carreira na Marinha do Brasil. Ministro das Comunicações de 1974 a 1979
- 35 **HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte IV: Nelson e Sir John Jervis no Mediterrâneo**
Francisco Eduardo Alves de Almeida – Capitão de Mar e Guerra (Ref²)
Biografia de Lorde Nelson. Sua carreira e percepções de autores sobre o almirante
- 50 **A BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS: A última fronteira da hidrografia brasileira**
Walid Maia Pinto Silva e Seba – Capitão de Fragata
Estudos hidrográficos da Região Norte do País. Coleta de dados e apoio à navegação. Fenômenos hidrográficos e seus efeitos. Navios hidrográficos da Marinha do Brasil
- 67 **LIÇÕES DE LIDERANÇA DO GRANDE VELEIRO DA AMÉRICA**
Jeff Janaro – Capitão de Corveta (USCG-EUA)
Julio Cezar Perrota Machado – Capitão de Mar e Guerra (Tradução e Adaptação)
Planejamento e preparo para manobras em veleiros. Colisão. Treinamento e comportamento em crises
- 71 **NAVIO 1000 – Uma ideia de 25 anos de sucesso**
Alvaro Dória Orselli Junior – Capitão de Cabotagem
Programa de Qualidade Total. Segurança da navegação e proteção ambiental. Auditoria marítima
- 90 **POLÍTICA EXTERNA E FORÇAS ARMADAS NO JAPÃO DO SÉCULO XXI: Entre o pacifismo e a assertividade**
Marcos Paulo dos Reis Quadros – Cientista Político
Karine Arnholdt – Bacharel em Relações Internacionais
Expansionismo territorial japonês. O Japão no pós-guerra. Olimpíadas de 2020. Projeções futuras

- 103 **ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS – Uma alternativa**
Geert J. Prange – Engenheiro Naval
Controle e gestão. O papel da Diretoria de Portos e Costas como representante da Autoridade Marítima Brasileira. Organização Marítima Internacional (IMO)
- 108 **DA PERIFERIA AO “CENTRO DO MUNDO”: O ingresso do Brasil na Primeira Guerra Mundial em uma perspectiva global**
Carlos Roberto Carvalho Daróz – Historiador
História global. Desenvolvimento e escalada da Primeira Guerra Mundial. Os ataques alemães a navios brasileiros. Fatores e acontecimentos que levaram o Brasil a aderir à guerra
- 126 **INOVAÇÕES GERENCIAIS E LOGÍSTICAS DO EXÉRCITO RUSSO (SÉCULO XVII A XX)**
Esley Rodrigues de Jesus Teixeira – Capitão-Tenente (FN)
Expansionismo territorial. Evolução das Forças Armadas russas. Revolução e reformas do Exército russo
- 149 **ECONOMIA DA DEFESA NO DESENVOLVIMENTO DOS MUNICÍPIOS**
Guilherme Penha Pinto – Capitão-Tenente (IM)
Gustavo Inácio de Moraes – Professor Doutor
Indicadores socioeconômicos. Defesa nacional. Análise econômica na indústria de Defesa
- 163 **AMAZÔNIA AZUL E A MENTALIDADE MARÍTIMA NO ESCOPO DA COMUNICAÇÃO**
Maria Alice Meirelles – Especialista em Inteligência Estratégica e Defesa
Edwaldo Costa – Primeiro-Tenente
Espaço marítimo e biodiversidade. O uso do mar. Abordagem da Amazônia Azul nos meios de comunicação
- 177 **MAR LIMPO É VIDA – Poluição por óleo nas AJB**
Lorrany C. Moura de Andrade – 2º Oficial de Náutica
Petróleo e seus impactos ambientais. Legislação Nacional. Fiscalização e controle. Ecossistema marinho
- 189 **AS PRINCIPAIS TRADIÇÕES NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL**
Gustavo Barbosa da Silva – Guarda-Marinha
Símbolos Nacionais. Cerimoniais e costumes. Conceitos e valores na MB
- 198 **INFLUÊNCIA DAS TRADIÇÕES NAVAIS NA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL**
Cristiane Carvalho Silva Cardoso – Segundo-Sargento (PD)
A influência naval em Ladário. Costumes e tradições regionais. Projetos socioculturais da MB na comunidade sul-mato-grossense. Religião e patrimônio cultural

212 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

215 **DOAÇÕES À DPHDM**

218 **CARTA DOS LEITORES**

225 **NECROLÓGIO**

238 **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

251 **REVISTA DE REVISTAS**

Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior

257 **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



INTENDÊNCIA DA MARINHA – 250 anos de história (1770-2020)

JAYME TEIXEIRA PINTO FILHO*
Vice-Almirante (IM)

SUMÁRIO

Formação histórica
Atuação da Intendência da Marinha
Desafios futuros

FORMAÇÃO HISTÓRICA

O dia 3 de março do ano de 2020 marcou os 250 anos de existência da Intendência da Marinha. Sobre este importante marco histórico, cumpre relembrar sua história, bem como refletir sobre a importância do trabalho realizado pelos oficiais, praças e servidores civis

que dedicam seus esforços às atividades desempenhadas, conforme já ilustrava a seguinte reflexão:

“Muito se tem falado da Intendência (...)

Não nos alargaremos na demonstração dessa these; bastar-nos-há provar quanto é crescido, afanoso e

* Diretor do Centro de Apoio a Sistemas Logísticos de Defesa (Caslode).

variado o serviço que corre pela Intendência, *trabalho esse superior às forças do pessoal n'ella empregado*". (DA COSTA, 1888, p. 77)¹

As origens de nossa Intendência da Marinha remontam ao período denominado Brasil Colônia. Nesse contexto, em 3 de março de 1770, o rei de Portugal, D. José I, e o primeiro-ministro, D. Sebastião José de Carvalho e Mello, Marquês de Pombal, assinaram o alvará de criação do intendente da Marinha, no Arsenal da Bahia, estabelecendo procedimentos para a Administração Fazendária da Colônia e definindo as atribuições da Junta da Administração da Fazenda na mesma capitania.

Em 1796, criou-se a nova Real Junta de Fazenda, cujo presidente era o ministro e secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos. Dando continuidade à estruturação do Serviço de Intendência na Marinha, foi criada em 7 de janeiro de 1797, também por Alvará Régio, a função de comissário em cada um dos navios de guerra, quando armados.

Na nova estrutura, cada Esquadra portuguesa passou a ter uma Junta Especial de Fazenda, composta pelo comandante em chefe e seu major-general, por três comandantes de navios e pelo comissário-geral. Assim, o intendente era um administrador específico, subordinado apenas à Real Junta de Fazenda da Marinha, órgão destinado a planejar e fornecer o necessário à construção naval.

Com o sucesso destas medidas, em 12 de agosto do mesmo ano foi estendido o cargo de intendente da Marinha e seus Armazéns Reais a todos os Arsenais

de Marinha das capitanias da América. Replicando a estrutura no Brasil, por meio do Alvará de 13 de maio de 1808 foram criados a Contadoria da Marinha no Arsenal Real da Marinha – primeira organização militar de Intendência – e os cargos de contador, escriturário, comissário, escrivão, almoxarife, fiel, pagador e tesoureiro-geral das tropas.

Em continuidade ao ciclo de evolução da atividade de Intendência, o Decreto nº 703, de 1890, reorganizou o Corpo de Fazenda da Armada, tendo nele instituído uma Brigada de Fiéis (praças) para auxiliar os comissários nos diversos serviços de que eram incumbidos a bordo dos navios de guerra e nos estabelecimentos da Marinha do Brasil (MB).

Após a reorganização, o Corpo de Fazenda ficou composto de um comissário-geral (equiparado a capitão de fragata), quatro comissários de primeira classe (capitão-tenente), 14 comissários de segunda classe (primeiro-tenente), 34 comissários de terceira classe (segundo-tenente) e 38 comissários de quarta classe (guarda-marinha), totalizando 91 oficiais. Com o intuito de incrementar a qualificação técnica desses profissionais, em 1893 a Lei nº 191B estabeleceu o orçamento anual, autorizando o Poder Executivo a anexar o Curso de Aspirante a Comissário no currículo da Escola Naval.

Em 1907, foi iniciado um novo processo de reestruturação, que culminaria na forma atual do Corpo de Intendentes da Marinha (CIM). Naquele ano, a Contadoria da Marinha foi reorganizada, tendo sido transformada na Diretoria-Geral de Contabilidade da Marinha. Posteriormente, em 1933, a denominação

1 DA COSTA, M. Carneiro. "Considerações sobre o Serviço em Geral da Intendência da Marinha". *Revista Marítima Brasileira*, vol. XV, Ano 8, nº 1 a 3, Rio de Janeiro: Lombaerts & C. Editores, set. 1888. (Texto original)

comissário da Armada foi substituída pela de intendente naval, sendo assim criado o Corpo de Intendentes Navais, em substituição ao Corpo de Comissários da Armada. Nesse momento, observa-se um importante passo em direção a maior profissionalização dos serviços e capacitação técnica do pessoal, como ilustra a reflexão a seguir:

“Sim, meus senhores, os comissários de então, transmudados nos intendentes atuais, durante muitos anos porfilaram por ideais elevados, à margem de vaidade e interesses pessoais, norteados tão somente pelo amor à Marinha. E esses ideais consistiam em dotá-la de um perfeito serviço de intendência, superintendido, dirigido e executado por Oficiais Intendentes capazes, mediante uma prévia preparação técnica e intelectual”. (MARTINELLI, 1943, p. 100)²

Finalizando o processo, a Lei nº 1.531, de 1951, determinou a fusão do Quadro de Contadores Navais com o Corpo de Intendentes Navais, formando o Corpo de Intendentes da Marinha. Em ato contínuo, foi criada a Secretaria-Geral da Marinha (SGM), estabelecida em 1952 para trazer à estrutura organizacional um Órgão de Direção Setorial (ODS) responsável pelo preparo e pela aplicação do Poder Naval no tocante às atividades relacionadas com o CIM, a saber: orçamento, economia e finanças, logística (abastecimento), patrimônio imobiliário e histórico-cultural, sistemas administrativos, administração geral, documentação, controle, contabilidade, pagamento de pessoal e habitação.

ATUAÇÃO DA INTENDÊNCIA DA MARINHA

O trabalho realizado pelos oficiais, praças e servidores civis que atuam na Intendência contribui, fundamentalmente, para o cumprimento da missão da Marinha. Trata-se de um campo de atuação versátil, que engloba atividades de suporte logístico e administrativo aos meios operativos e demais organizações militares, bem como assessoramento técnico nas suas diversas áreas de atuação.

A bordo, entre outras tarefas, os oficiais e praças da Intendência são responsáveis pelo abastecimento dos navios com os gêneros, sobressalentes e demais materiais necessários à condução de suas atividades, sendo fundamentais para o cumprimento das missões operativas. Não obstante, atuam na gestão dos recursos financeiros, nas atividades de pagamento de pessoal e na manutenção do conforto, fundamentais à manutenção do elevado moral das tripulações. Analogamente, trabalham nas organizações militares terrestres, sendo indispensáveis ao bom curso de suas atividades.

Nas Diretorias Especializadas, os oficiais, praças e servidores civis operam na condução de atividades técnicas, bem como no estabelecimento de normas e procedimentos, prestando assessoramento de alto nível na execução das atividades de abastecimento, administração, finanças, orçamento, controle interno, pagamento de pessoal, patrimônio histórico e cultural e habitação, entre outras.

É relevante mencionar, ainda, o papel exercido pela Intendência no assessoramento à Alta Administração Naval

2 MARTINELLI, Máximo. “O Corpo de Intendentes Navais e os Serviços de Fazenda”. *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXIII, nº 1 a 3, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, jul./ago./set. 1943.

para a tomada de decisões que podem impactar nos rumos estratégicos da Marinha. Seus membros atuam também no apoio à articulação e na interlocução dos interesses da MB junto ao Ministério da Defesa e aos demais órgãos governamentais nos assuntos relacionados a planejamento, orçamento, economia, programação financeira, operações de crédito e contabilidade.

DESAFIOS FUTUROS

A partir do século XX, o mundo passou a experimentar um processo de evolução pautado por rápidas transformações econômicas, sociais e tecnológicas, tornando, assim, essencial a constante absorção de conhecimento e a profissionalização contínua do seu pessoal.

Este cenário gera desafios a serem enfrentados, refletidos na incessante busca

por qualificação profissional e atualização tecnológica, possibilitando a captura de melhores práticas do mercado, da academia e de outros órgãos do setor público para a Força. Busca-se, portanto, formar capacidades adaptativas que permitam aos seus profissionais ajustarem-se às novas circunstâncias. Tal cenário traz o desafio contemporâneo de desenvolver a arte de provisionar e manter a máquina militar em seus diversos níveis.

Aos oficiais, praças e servidores civis, de ontem e de hoje, que labutaram e labutam nas diversas atividades desempenhadas pela Intendência, são devidos os reconhecimentos e as homenagens ao indispensável trabalho realizado ao longo de dois séculos e meio, vindo, assim, a “Prestar o melhor serviço à Marinha”, seguindo o legado de proficiência, desprendimento e honradez do Almirante Gastão Motta, patrono do Corpo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Intendência; Organização Administrativa;

MENSAGEM DO COMANDANTE DA MARINHA

O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, emitiu mensagem relativa à comemoração do 250º Aniversário do Corpo de Intendentes da Marinha:

“A necessidade de um gestor para exercer o controle dos recursos necessários ao funcionamento dos arsenais instalados na Colônia levou o Rei D. José I e o Primeiro-Ministro D. Sebastião José de Carvalho

e Mello, o Marquês de Pombal, a assinarem o alvará de criação do Intendente da Marinha no Arsenal da Bahia, em 3 de março de 1770, nascendo, assim, uma das carreiras mestras da nossa instituição.

Após 250 anos de profícua navegação, a Marinha do Brasil presta uma justa homenagem pelo transcurso do aniversário do Corpo de Intendentes da Marinha e enaltece o profissionalismo e o comprometimento daqueles que são responsáveis pela logística da Força Naval, assegurando o sucesso do cumprimento

de nossa missão, seja em mares tranquilos ou encapelados.

A magnitude das riquezas dos 5,7 milhões de quilômetros quadrados da nossa Amazônia Azul, correspondente a 67% da nossa área continental, e dos nossos 22 mil km de hidrovias representa fonte de prosperidade para os brasileiros, ao mesmo tempo que exige adequadas medidas para garantir seu monitoramento, controle e proteção.

Nesse contexto, tendo como símbolo a folha de acanto, inspirada na *Íliada* de Homero e nas *Legiões Guerreiras* de Roma, os intendentess, cõscios de sua responsabilidade no preparo e na aplicação do Poder Naval, contribuem para a manutenção de uma Marinha moderna e capaz de se contrapor às ameaças que desafiam os interesses nacionais.

Com a atenção voltada também para o futuro, fiel ao seu lema de prever para prover e consoante à Estratégia Nacional de Defesa, a Intendência da Marinha tem um papel fundamental no planejamento e na administração, que possibilita a nossa instituição manter o rumo seguro na consecução dos seus principais Programas Estratégicos: Capacitação do nosso Pessoal, Construção do Núcleo do Poder Naval, Obtenção da Capacidade Operacional Plena, Desenvolvimento da Mentalidade Marítima, Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, Programa Nuclear da Marinha e Ampliação da Capacidade de Apoio Logístico para os Meios Operativos.

Prezados intendentess da Marinha, tenham a convicção de que os desafios vindouros também serão árduos. Inspirados em vosso Patrono, Almirante Gastão Motta, mantenham sempre como norte a honra, o comprometimento, a constante preocupação com a capacitação pessoal e o zelo pelo bem público. Atributos esses que são marcas registradas de sua história

e que a faz ser digna de louvor e reconhecimento por parte de todos os militares e civis da nossa Força. Ajustem as velas e continuem, sempre, a Todo Pano!

Bravo Zulu!

Viva o Corpo de Intendentess da Marinha! Tudo pela Pátria!”.

ORDEM DO DIA DO DIRETOR DO CASLODE

O diretor do Centro de Apoio a Sistemas Logísticos de Defesa (Caslode), Vice-Almirante (IM) Jayme Teixeira Pinto Filho, emitiu Ordem do Dia alusiva à comemoração:

“O Brasil, ainda em seu período colonial, iniciou um processo de profissionalização da gestão das contas públicas, com o propósito de melhorar a acurácia dos registros e do nível de controle da arrecadação de impostos e tributos. Nesse contexto, há exatos 250 anos, no dia 3 de março de 1770, o rei de Portugal, D. José I, e o primeiro-ministro, Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, assinaram um alvará criando o cargo de Intendente da Marinha e Armazéns Reais para atuar, a princípio, no Arsenal de Marinha da Bahia, em Salvador, tendo como principais tarefas: realizar vistorias nos navios da Marinha Real antes das comissões, para avaliar se estavam devidamente abastecidos; tomar dos capitães o termo de fiança; e conduzir vistorias em obras reais pertinentes à Marinha.

Dezessete anos após, em 1797, diante da necessidade de estabelecer uma forma de arrecadação e despesa dos suprimentos para o provisionamento das embarcações de guerra, foi criado o posto de comissário, dando início ao embarque de intendentess nos navios da Marinha.

Desde então, comissários da Armada, intendentess navais, contadores navais e

intendentes da Marinha, com muita competência e resiliência, foram ampliando as áreas de atuação da Intendência, em um processo contínuo de aprimoramento das gestões administrativa, logística, financeira, orçamentária, patrimonial e contábil, contribuindo para a crescente valorização do papel dos intendentes em nossa Marinha.

Destacar fatos relevantes ocorridos em 250 anos de nossa história exigiria um vasto texto. A dimensão alcançada pela Intendência assevera a excelência do alicerce de nossa venturosa trajetória, legado daqueles que nos antecederam, motivo de orgulho dos intendentes de hoje.

A Intendência da Marinha vivencia uma fase exitosa, cabendo destacar algumas realizações recentes, como a criação de novos cargos para almirantes intendentes, atualmente totalizando 14, sendo cinco de vice-almirantes; as ativações dos Centros de Distribuição de Uniformes na Base de Abastecimento da Marinha no Rio de Janeiro e no Comando do 1º Distrito Naval, dirigidos por capitães-tenentes, um antigo sonho dos Centros de Intendência de Niterói e de Parada de Lucas, e, em breve, do Centro Logístico de Material, ampliando os cargos de direção para oficiais intendentes; a efetiva participação nos projetos estratégicos da Marinha, ressaltando a estruturação de um modelo econômico inovador, que viabilizará o Projeto Classe Tamandaré e os futuros projetos de nossa Força; a implementação de uma nova metodologia de apuração de custos, contribuindo para o aprimoramento do processo decisório da Alta Administração Naval; a evolução da sistemática do Plano Diretor, promovendo o alinhamento da estratégia com a programação orçamentária, definindo um novo padrão de planejamento; a aplicação de tecnologia de ponta no armazenamento e

acondicionamento de itens de fardamento; o lançamento de empreendimentos imobiliários, concretizando o sonho da casa própria da família naval; o pioneirismo das aspirantes intendentes na Escola Naval; e a máxima priorização da capacitação, com uma expressiva participação de intendentes em intercâmbios e cursos de pós-graduação.

Vasto é o campo de atuação dos intendentes, a bordo dos navios, homens e mulheres, guarnecendo, além das gestorias, os passadiços e os convoos; vestindo camuflado, prestando apoio logístico aos fuzileiros navais; de boina azul, participando das missões de paz; nas capitânias, realizando inspeções navais; no Continente Antártico, atuando nos ‘navios vermelhos’ ou na Estação Antártica Comandante Ferraz; ocupando cargos no Ministério da Defesa; no Gabinete do Comandante da Marinha; no Órgão de Direção Geral; nos Órgãos de Direção Setorial; nas nossas empresas estatais Amazul e Emgepron; nos Distritos Navais; nas Organizações Militares de Engenharia, da Saúde, do Ensino e da Hidrografia; e em organizações no exterior. Estamos sempre prontos para apoiar a Força Naval, seja lá onde for.

Discrição, sólidos valores éticos e morais, profissionalismo e amor à Marinha são alguns dos atributos inerentes àqueles que se destacam nas lides da Intendência. Nesses 250 anos, não foram poucos os intendentes que fizeram a diferença, que brilharam no desempenho de seus cargos e funções, contribuindo sobremaneira para a destacada posição alcançada pelo Corpo de Intendentes da Marinha. Em nome desses notáveis intendentes, presto tributo ao nosso patrono, Almirante Gastão Motta, ilustre oficial intendente que, em 1951, inspirado em conhecimentos obtidos junto à Marinha norte-americana,

desenhou uma grande reestruturação da nossa Intendência, com reflexos ainda nos dias atuais.

Neste momento solene, apresento meus agradecimentos aos ministros da Marinha, comandantes da Marinha, secretários-gerais da Marinha e demais chefes navais pelo apoio e pela confiança, que foram essenciais às realizações auferidas pela Intendência ao longo de sua existência.

Nesta data especial, releva também destacar o papel desempenhado por servidores civis e militares, oficiais e praças, de todos os demais Corpos e Quadros da Marinha, que diuturnamente executam tarefas típicas da Intendência, contribuindo para a qualidade da gestão de nossa Força.

Neste diapasão, faz-se mister uma vez mais reiterar nossos agradecimentos à importante contribuição daqueles que já ostentam o título de Intendente Honorário, e de transmitir boas-vindas e cumprimentos àqueles que, a partir de hoje, passam a integrar este seletivo grupo, merecendo o reconhecimento e o respeito do Corpo de Intendentes da Marinha.

Marinheiros que ostentam a ‘Folha de Acanto’ em seus uniformes e aqueles que a têm no coração, esses 250 anos nos deixam muito orgulhosos, por tudo que

foi conquistado, mas ainda temos metas, que certamente também serão atingidas a seu tempo, sem ansiedade, alinhadas às necessidades do serviço e à dinâmica da Marinha.

Mais do que nunca, nossas prioridades devem ser capacitação, excelência na gestão e plena dedicação à Marinha, pois os desafios do século XXI serão cada vez mais complexos, exigindo soluções inovadoras, alinhadas às tendências tecnológicas e econômicas. Assegurar a disponibilidade dos navios da classe *Tamandaré*, do Submarino de Propulsão Nuclear e dos meios doravante incorporados à Marinha exigirá um ‘prever para prover’ diferenciado, em todas as suas vertentes, que demandará o desenvolvimento de novos sistemas, processos e métodos de gestão.

Intendentes da Marinha, inspirados nos bons exemplos das gerações que nos antecederam, não esmoreçam diante dos desafios, os transformem em energia e motivação, amem nossa Instituição, sejam felizes e tenham sempre como farol o nosso lema: ‘Prestar o melhor serviço à Marinha’.

Parabéns Corpo de Intendentes da Marinha!

Viva a Marinha! Tudo pela Pátria!”.

A CIÊNCIA ANTÁRTICA COMO FERRAMENTA GEOPOLÍTICA PARA O BRASIL

LEONARDO FARIA DE MATTOS*

Capitão de Mar e Guerra (RM1)

PAULO E. A. S. CÂMARA**

Professor Doutor

SUMÁRIO

Introdução

O Tratado Antártico e o interesse inicial do Brasil

Antártica, um exemplo de ciência como ferramenta geopolítica

Dois atores do Proantar

Avanços esperados com nossa nova estação

Considerações finais

INTRODUÇÃO

Em setembro de 2013, foi aprovada uma nova versão da Política Nacional de Defesa (PND), que, diferentemente de suas duas versões anteriores (1996 e 2005), passou a considerar a Antártica como parte do entorno estratégico brasileiro, conceito este que somente surgiu na versão de 2005. Isso significou que este conti-

nente passou a fazer parte, oficialmente, da região do planeta onde o Brasil "quer irradiar sua influência e liderança diplomática, econômica e militar" (Fiori, 2013).

Coincidentemente, naquele mesmo ano (2013) foi lançado o Edital nº 64/2013 – Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTI)/ Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)/Fundo

* M.Sc., Encarregado do Setor de Geopolítica da Escola de Guerra Naval, RJ.

** Prof. D.Sc., Departamento de Botânica, Universidade de Brasília, DF. Pesquisador do Programa Antártico Brasileiro.

Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) – Ação Transversal – Programa Antártico Brasileiro, destinando o montante de 13,8 milhões para financiar, por três anos, projetos de pesquisa científica exclusivamente no continente antártico, permitindo o financiamento de 20 projetos científicos.

Podemos afirmar que ambos os eventos passaram despercebidos pela maior parte da população brasileira, porém ainda mais intrigante é o fato de que a comunidade científica não estava e ainda não está totalmente inteirada sobre a PND, e muitos sequer sabem do que se trata. De forma semelhante, a maior parte da comunidade de Defesa, em especial os segmentos mais envolvidos na logística das operações antárticas, desconhece a importância do referido edital (e outros que se sucederam) para o País e para a própria consecução dos objetivos da PND, ou seja, da própria inserção do Brasil e da irradiação de sua influência e liderança diplomática, econômica e militar na Antártica.

A Antártica é a única região do planeta onde as questões de soberania não foram definidas. Embora existam sete países que reivindicaram território naquele continente (Argentina, Austrália, Chile, França, Noruega, Nova Zelândia e Reino Unido), antes da assinatura do tratado, em 1959, nenhum país tem autorização para exercer qualquer tipo efetivo de soberania, prevalecendo a cooperação científica e a preservação do meio ambiente e mantendo-se afastado qualquer tipo de teste com arma-

mento, exercícios militares ou instalação de bases militares dos países que lá estão. Para que o Brasil possa se tornar um dos protagonistas dentre os países membros consultivos do Tratado Antártico – atualmente são 29 países –, é importante que os dois grupos (Ciência e Defesa) se conheçam mutuamente e entendam claramente o papel do outro na questão da geopolítica para o Sexto Continente. Em 2048, o Protocolo do Meio Ambiente, ou Protocolo de Madri, assinado em 1991, instrumento que atualmente proíbe qualquer exploração comercial das riquezas existentes na Antártica, pode ser revisto. Com o aumento do consumo mundial de energia, acreditamos que um território, só menor em dimensões do que a Rússia, dificilmente será mantido preservado como é hoje. Alguns dos maiores consumidores e importadores de energia, China e Índia, já estão presentes na Antártica, respectivamente, com quatro e duas estações científicas.

A Antártica é a única região do planeta onde as questões de soberania não foram definidas. Prevalecem a cooperação científica e a preservação do meio ambiente e afasta-se a instalação de bases militares

Mas, afinal, como esses dois atores (cientistas e militares envolvidos com o Programa Antártico) se comunicam e como pode ser incrementada a percepção sobre a importância mútua de ambos para o programa? Como poderia o Brasil expandir sua influência e liderança na Antártica por meio da Ciência?

Tentando responder a essas questões de pesquisa de que trataremos neste trabalho, iniciaremos com uma sintética descrição sobre o Tratado da Antártica e o interesse inicial do Brasil naquele continente, com foco no período entre 1957 (início do Ano

Geofísico Internacional) e 1983 (ano que o Brasil se tornou membro consultivo do tratado com direito a voto). Em seguida abordaremos as possíveis razões para a desconexão entre os agentes e o papel dos militares e dos cientistas brasileiros na Antártica, incluindo algumas considerações sobre o que pode ser feito para melhorar a percepção sobre a importância das atividades realizadas por eles naquele continente e sobre os avanços esperados com nossa nova Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF).

O TRATADO ANTÁRTICO E O INTERESSE INICIAL DO BRASIL

A Antártica trata-se da região mais inóspita do planeta, a mais fria, mais ventosa, mais alta, mais seca e mais desabitada. Tais adjetivos lhe valeram o título de “Continentes dos Superlativos”. Com aproximadamente 14 milhões de km², o Sexto Continente possui cerca de 70% de toda a água doce do planeta (e não a Amazônia como comumente se pensa), além de riquezas minerais ainda intocadas, como petróleo e gás natural, entre muitos outros (Mattos, 2015).

Em virtude das tensões políticas da Guerra Fria (1947-1991) e temendo a expansão soviética também pelo continente gelado, no Ano Geofísico Internacional (AGI) de 1957/1958, os Estados Unidos da América (EUA) convidaram outros 11 países com influência e interesses na Antártica para uma conferência em Washington D.C., e em 1º de dezembro de 1959 é assinado o Tratado da Antártica, que entra em vigor em 23 de junho 1961, após a ratificação por todos os respectivos parlamentos.

O Brasil não foi convidado para participar da conferência nos EUA, já que

na época participou do AGI, realizando apenas pesquisas no seu próprio litoral, sem instalar ou enviar expedições para a Antártica. A Marinha não possuía experiência em navegações polares, e a comunidade científica estava mais interessada na pesquisa em nossa extensa área terrestre e marítima. Na verdade, o primeiro brasileiro de que se tem notícia de ter pisado na Antártica foi o médico Durval Rosa Borges, que escrevia matérias sobre alimentação para uma coluna na revista *Visão* e estava buscando informações sobre como era essa questão da alimentação no continente gelado. Durval conseguiu ser convidado pelo programa antártico dos EUA e visitou, em 1958, a estação científica norte-americana de Mc Murdo, até hoje a maior estação científica do continente, com a capacidade de receber até 1.300 pessoas no verão. Em seu livro sobre a viagem, publicado em 1959, afirmou:

A atitude do Brasil é de omissão (...). O Brasil, pela importância que vem assumindo em todo mundo (...), não pode se omitir de um continente e de uma filosofia, perto de seus limites, e aproximados de sua vocação (Borges, 1959, p.118-119).

Em novembro de 1961, o meteorologista Rubens Junqueira Vilela, da Universidade de São Paulo (USP), foi o primeiro brasileiro a pisar no Polo Sul, a convite do programa antártico dos EUA, após já ter visitado as estações de Mc Murdo e Scott (Nova Zelândia). Vilela fez parte da primeira expedição brasileira à Antártica, em 1982/1983, a bordo do Navio de Pesquisa *Professor W. Besnard*, da USP.

Nos anos 1960, o Chile convidou o Brasil a mandar três oficiais da nossa Marinha para acompanhar três expedições

chilenas à Antártica (1963-1964, 1964-1965 e 1966-1967). Não há mais detalhes sobre o resultado dessas missões, pois o tema foi considerado sigiloso na época, mas aqueles foram os primeiros militares brasileiros a pisar no continente antártico (Mattos, 2015).

O Tratado Antártico define toda a área do planeta localizada acima do paralelo 60°S como território internacional, congelando todas as pretensões territoriais e destinando essa parte do planeta para fins puramente pacíficos e de pesquisa científica, proibindo seu uso militar. O tratado prevê, ainda, em seu artigo IX, que os países que desejarem se tornar membros consultivos, ou seja, com direito a voto e veto, devem realizar ali substancial pesquisa científica. Isso fica evidente quando o Brasil adere ao tratado, em 1975, durante o governo do Presidente Ernesto Geisel, mas se torna membro consultivo apenas em 1983, com a criação do seu programa de

pesquisas antárticas, o Programa Antártico Brasileiro (Proantar) e a realização da primeira expedição brasileira e dos planos para construção de nossa primeira estação científica (inaugurada em fevereiro de 1984, na Ilha Rei George).

Dessa forma, vemos que a manutenção do *status* de membro consultivo do tratado está diretamente ligada à realização de pesquisas científicas. A Holanda, por exemplo, é um dos membros consultivos, mas não possui estação científica própria na Antártica, nem navios polares,

utilizando instalações e navios de outros países para seus cientistas realizarem as pesquisas. Atualmente, apenas 29 países têm direito a decidir o destino dos cerca de 8% do planeta regidos pelo tratado, entre eles o Brasil.

ANTÁRTICA, UM EXEMPLO DE CIÊNCIA COMO FERRAMENTA GEOPOLÍTICA

Poderíamos afirmar que a ciência sempre serve a um propósito geopolítico e que desconhecer este fato não muda a situação. Infelizmente, essa ignorância tem levado os governos brasileiros, ao longo

de séculos, a verem a ciência como um custo e não como um investimento. Cortes na pasta de Ciência e Tecnologia têm sido a regra em nosso país. O próprio edital mencionado anteriormente (64/2013) deveria ter tido a duração de três anos, mas somente no final de 2018 tivemos um novo edital, ou seja, os recursos para três

anos tiveram que ser empregados em cinco anos de pesquisas na Antártica. Podemos citar como exemplos de programas de pesquisas científicas que possuem conexão entre ciência e geopolítica no Brasil o Proantar, o Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Proarquipélago) e o Programa de Pesquisas Científicas da Ilha da Trindade (Protrindade), mas neste artigo vamos falar sobre o Proantar, uma vez que o mesmo é um exemplo clássico de como a ciência tem um papel decisivo no jogo político internacional.

O Tratado Antártico define a área acima do paralelo 60°S como território internacional, congelando pretensões territoriais e destinando-a para fins puramente pacíficos e de pesquisa científica, proibindo seu uso militar

Conforme já argumentamos aqui, o próprio Tratado da Antártica prevê que a pesquisa científica será o critério utilizado para que um país tenha direito a voto nas decisões sobre o tratado, podendo decidir em igualdade com as demais nações consultivas os destinos da maior reserva de água doce do mundo e de aproximadamente 14 milhões de km² ainda muito pouco explorados. A falta de recursos para pesquisa verificada após a publicação do Edital 64/2013 poderia ter ameaçado a posição do País no Tratado, embora esta visão não tenha sido privilegiada pelos gestores públicos e altos escalões do governo brasileiro. O Proantar possui sua logística financiada pelo Ministério da Defesa, por meio da Marinha do Brasil (MB) e da Força Aérea Brasileira (FAB), enquanto que as pesquisas são financiadas pelo MCTIC, por meio do CNPq.

A viabilidade das pesquisas científicas se dá graças à parceria entre o Ministério da Defesa (por meio da MB e da FAB) e o MCTIC (por meio do CNPq). Isso torna possíveis a existência e a manutenção de pesquisas em locais remotos e de difícil acesso, onde a Marinha fornece a logística (transporte, alimentação e hospedagem) e o CNPq recursos de capital, custeio e bolsas para a execução de pesquisas.

Sabemos que estudos importantes foram e continuam sendo desenvolvidos na Antártica. Resta saber qual o interesse do Brasil em manter um programa de logística tão complexo. Trata-se, obviamente, de um interesse geopolítico (Câmara & Melo, 2018), embora muitos cientistas desconheçam este fato ou tendam a ignorá-lo.

DOIS ATORES DO PROANTAR

Após esta explanação, parece-nos claro que a consecução dos propósitos da PND e da Estratégia Nacional de Defesa (END)

no entorno estratégico do Brasil só poderá advir por meio de uma intensa atividade de pesquisa científica. No entanto, a quase maioria dos cientistas brasileiros (em especial os das áreas das ciências exatas e biológicas) desconhece esse fato, da mesma forma que a grande maioria dos nossos militares envolvidos no Programa Antártico desconhece o que a ciência brasileira faz lá.

Sabemos que nosso país possui em sua agenda temas fundamentais a serem ainda tratados, tais como fome, educação, saúde e segurança, que, somados ao fato de não possuímos reivindicações territoriais na Antártica, têm deixado o tema da presença do Brasil naquele continente como uma agenda secundária e muitas vezes negligenciada. No entanto, faremos aqui uma breve análise sobre a desconexão entre a visão política e a científica do ponto de vista dos cientistas.

Para tal, vamos recorrer ao filósofo alemão Max Weber (1864-1920). Weber, em sua obra *Ciência e Política: duas vocações* (Weber, 1919), afirma que a ciência é uma vocação alicerçada na especialização. Mesmo escrito há mais de cem anos, a visão da obra continua muito atual. O mercado de trabalho para o cientista exige cada vez mais essa especialização, em particular nas áreas de ciências naturais e exatas, em que, ao galgar os níveis de mestrado e doutorado acadêmicos (hoje isso duraria cerca de seis anos, no mínimo), mais especializado se torna o profissional, fato este previsto por Weber quando afirma: "A ciência entrou num estágio de especialização antes desconhecido, e esta situação irá persistir para sempre" (Weber, 1919, p. 8). Assim sendo, temos um cenário desfavorável a uma visão mais ampla do papel político que a ciência possui; afinal, "do professor universitário nunca

se poderá exigir mais do que probidade intelectual” (Weber, 1919, p. 22). Dessa forma, fecha-se um ciclo em que o cientista fica preso e corre constantemente para se manter atualizado e produtivo, sobrando pouco tempo e pouco incentivo para expandir seu olhar para outras áreas do conhecimento. Podemos citar, por exemplo, que um professor de botânica que publique um artigo de geopolítica em revista, mesmo especializada e indexada, não terá nenhum ponto acrescentado em seu currículo, não havendo, portanto, incentivo a que o mesmo ande em outras searas que não a sua.

A participação dos militares brasileiros em nosso Proantar é restrita aos da Marinha e aos da FAB. Em outros países, como é o caso de Argentina, Espanha e Chile, para citar alguns, também militares de suas respectivas Forças Armadas participam de seus programas antárticos. Os militares da MB são os responsáveis pela manutenção e condução dos dois navios antárticos que permanecem na região entre novembro e março, e da Estação Antártica Comandante Ferraz, guarnecida ininterruptamente, além de toda estrutura da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), voltados ao Programa Antártico, entre outros programas importantes para o Brasil. Já a FAB fica com a responsabilidade pelos voos de apoio para a Antártica, normalmente dez por ano, a fim de transportar carga e pesquisadores do programa. Por natureza, os militares são formados para cumprirem com a missão a eles determinada. No caso do Proantar, e seguindo o previsto no Tratado Antártico, cabe aos militares o apoio logístico ao programa. Em razão disso, percebe-se que os militares envolvidos, na sua grande maioria, sabem da importância geopolítica da Antártica para o Brasil, pois recebem

esse tipo de instrução em seus cursos de formação e pós-graduação, mas desconhecem sobre o papel do cientista como um vetor para a geopolítica brasileira para a Antártica.

Em face do acima mencionado, cabe ao Estado brasileiro, possivelmente por intermédio da Secirm, em coordenação com os ministérios que participam da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), da Escola Superior de Guerra (ESG) e de demais escolas de altos estudos militares das três Forças, incentivar ações no sentido de mudar esse quadro de desconhecimento mútuo. Os cientistas devem saber da importância de suas pesquisas não apenas para manutenção do Brasil como membro consultivo do tratado, mas também como um instrumento para elevar o País a um patamar de maior protagonismo dentre os demais países membros. E os militares devem entender que tudo o que fazem ligado ao Proantar está diretamente relacionado com o sucesso das pesquisas científicas, bem como com o protagonismo anteriormente mencionado para nosso país, entre aqueles que estão na Antártica.

AVANÇOS ESPERADOS COM NOSSA NOVA ESTAÇÃO

Dentro desse contexto, foi inaugurada em janeiro de 2020 a nova Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), que possui nada menos que 17 laboratórios, sendo 14 no bloco leste, onde constituem toda uma ala (Ala Rocha Campos), e mais três laboratórios externos à EACF em módulos próprios (Meteorologia, Very Low Frequency – VLF e Lavagem de Sedimentos). Os laboratórios internos são: Microbiologia, Biologia Molecular, Química, Microscopia, Uso Comum, qua-

tro de Biociências e quatro de Bioensaios, além de áreas para *ultrafreezer*, paiol, sala de autoclaves, triagem de material, banheiros e sala de secagem. Entre esses laboratórios, a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) montou um laboratório próprio para ali realizar suas pesquisas aplicadas especificamente à saúde humana.

Todos os laboratórios estão plenamente aparelhados com equipamentos novos e de última geração para apoiar os 19 projetos de pesquisa atualmente em andamento no Proantar. Além disso, a nova EACF poderá alojar 64 pessoas, sendo 48 cientistas e 16 integrantes do Grupo-Base responsável pela operação da mesma. A estação conta, ainda, com um centro de saúde com consultório médico e dentário e um pequeno centro cirúrgico. Os módulos externos destinados a pesquisa conhecidos como Punta Plaza e Ipanema, que já existiam antes do sinistro, continuam operacionais e somam-se aos já citados 17 novos laboratórios.

Dessa forma, com esses laboratórios, podemos afirmar que a nova EACF é a maior estrutura de pesquisas antárticas presente na região da Península Antártica e, provavelmente, uma das três estações melhores equipadas para pesquisa em todo o continente. Em termos de número de laboratórios, pouquíssimas estações antárticas superam a EACF.

Somam-se a isso os recursos injetados pelo novo edital, de nº 21/2018 (CNPq/MCTIC/Coordenação de Aperfeiçoamen-

to de Pessoal de Nível Superior (Capes)/FNDCT), no valor de R\$ 18 milhões, incluindo bolsas, custeio e capital, que possibilitou a entrada de 19 projetos de pesquisa no Proantar por quatro anos, com diversas instituições superiores de pesquisa de prestígio e de várias regiões do País.

Dessa forma, com a nova estação, e desde que sejam garantidos os recursos necessários para a manutenção da mesma e da pesquisa que se faz no âmbito do Proantar, pode-se esperar um salto qualitativo na ciência antártica brasileira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A nova EACF é a maior estrutura de pesquisas antárticas presente na região da Península Antártica e, provavelmente, uma das três estações melhores equipadas para pesquisa em todo o continente

Esperamos ter demonstrado aqui que a atividade científica presta-se como valioso instrumento geopolítico, com realizações bem práticas como no caso do Proantar, em que nosso *status* de membro consultivo é garantido pela atividade científica. A comunidade científica, por não

possuir formação na área de defesa e por, em geral, não nutrir interesse no tema, o vê de forma tangencial. Os dirigentes dos altos escalões e legisladores do Brasil atribuem, igualmente, baixa prioridade a ele, e, como consequência, temos o contínuo corte de recursos em áreas estratégicas da ciência. Precisa ser entendido que esses cortes afetam a segurança nacional e a própria permanência do Brasil em tratados internacionais e podem nos levar à perda de prestígio e recursos.

Aos militares também cabe entender melhor a importância dos cientistas e

de seus experimentos para que o Brasil possa galgar posições de maior protagonismo entre os membros do Tratado Antártico, tendo uma voz mais respeitada nas discussões sobre o destino de um espaço geográfico tão importante para nosso país.

Enquanto a comunidade científica desperta lentamente para essa realidade, voltamos a Max Weber:

O problema, assim, já não é só o da vocação para a ciência, o do significado que a ciência, enquanto profissão, tem para aquele que a ela se dedica; trata-se já de outra coisa: Que é a vocação da ciência dentro da vida inteira da humanidade? E qual o seu valor? Como demonstrarei que sou algo mais do que um simples “especialista”? (Weber, 1919, p. 19)

Ao Brasil não interessa, ainda, explorar os recursos vivos e não vivos do continente antártico, pois já os possuímos em abundância em nosso próprio território. Entretanto, essa não é a realidade

para muitos dos países presentes naquele continente, com um volume de recursos empregados muito superior ao nosso. Com o aumento da população mundial, do consumo de energia e de outros minerais, parece-nos que será muito difícil manter o continente antártico isolado da exploração comercial. Não há como garantir que o Protocolo de Madri não será

quebrado antes de 2048. Qualquer alteração pode causar relevantes impactos no meio ambiente e no equilíbrio climático daquele continente, vindo a afetar todo planeta, em especial os países mais próximos, como é o caso dos sul-americanos. Tendo o agronegócio como um dos destaques da ba-

Parece difícil isolar a Antártica de exploração comercial, que pode causar impacto no meio ambiente e no clima do planeta. Para o Brasil, pode trazer consequências para o agronegócio e a balança comercial

lança comercial brasileira, qualquer mudança climática pode vir a afetar nossas lavouras. Uma maior e melhor presença do Brasil no continente antártico pode contribuir para evitar esse desastre. Com cientistas e militares entendendo e respeitando as peculiaridades e relevâncias do outro, o caminho para chegarmos lá parece-nos mais fácil, e a nova EACF vem somar nesse contexto.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Antártica; Estação Antártica Comandante Ferraz;

BIBLIOGRAFIA

- CÂMARA, P. E. A. S. & Melo, R. B. “Brasil Na Antártica – os próximos 30 anos”. *Revista da Escola Superior de Guerra*, v. 33, nº 68, p. 64-81, 2018.
- FARIA, A. L. A., Carvalho-Silva, M., Costa, D.P. & Câmara, P. E. A. S. “The bryophytes of Trindade Island, South Atlantic, Brazil”. *Acta Botanica Brasilica* 26 (4): 785-795, 2012.
- FIORI, José Luís. “O Brasil e seu “entorno estratégico na primeira década do século XXI”. In: Sader, Emir (org.). *10 anos de governos pós-neoliberais: Lula e Dilma*. São Paulo: Boitempo, 1ª edição, 2013.
- MATTOS, L. F. *O Brasil e a adesão ao Tratado da Antártica: uma Análise de Política Externa no Governo Geisel*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos (PPGEST) da Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, RJ, 2015.
- WEBER, M. *Ciência e Política: duas vocações*, 1919.

MINISTRO EUCLIDES QUANDT DE OLIVEIRA

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

SUMÁRIO

Introdução
Início da vida naval
Seus momentos durante a guerra
Vida civil
No ministério das comunicações
Momentos, selecionados por ele próprio, que marcaram sua vida

INTRODUÇÃO

Em 28 de março de 2013, na comemoração do Dia das Comunicações Navais da Marinha do Brasil (MB), a festa foi abrilhantada pela presença, como convidado especial, do Capitão de Mar e Guerra Euclides Quandt de Oliveira, ministro das Comunicações no período de 15 de março de 1974 a 15 de março 1979, no governo do Presidente Ernesto

Geisel. Antes, no governo do Presidente Castelo Branco, foi presidente do Conselho Nacional de Telecomunicações (Conutel) e em 1972 foi o primeiro presidente da recém-criada Telebras.

A cerimônia homenageava o Vice-Almirante Tácito Reis de Moraes Rego, Patrono das Comunicações Navais da Marinha do Brasil. A adiantada idade de 93 anos do ministro Quandt de Oliveira, somada à longa distância do Rio de Ja-

* 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.*



Euclides Quandt de Oliveira,
ministro das Comunicações

neiro, pois morava em Petrópolis, não foi impedimento para que aceitasse o convite e se fizesse presente nas comemorações do Dia das Comunicações Navais.

Posso afirmar que foi uma grande satisfação para todos. Primeiramente para o ministro, que teve a oportunidade de se confraternizar com amigos de longa data, já que a distância e a idade avançada tinham se tornado um empecilho para encontros sociais “marinheiros” no Rio de Janeiro, que tanto marcaram a sua vida naval. Satisfação também para todos nós, das áreas de Comunicações e Tecnologia da Informação, por podermos desfrutar da companhia de tão ilustre pessoa, representativa das nossas atividades de trabalho na MB. E em especial para mim, que há tantos anos exerço atividades na área das Comunicações Navais, agora incorporada com os avanços da Tecnologia da Informação (TI), que pude recebê-lo e acompanhá-lo em todo o evento e, com isso, desfrutar de diálogos e recordações que a saudade contribuiu

para que ele comigo compartilhasse. Foram poucas horas, mas muito agradáveis e engrandecedoras em conhecimentos e detalhes por ele vividos quando ministro das Comunicações.

Há muito tempo iniciei alguns escritos sobre o Comandante Euclides Quandt de Oliveira e somente agora resolvi terminá-los, não com o viés de um pseudo-historiador, mas sim descrevendo palavras do próprio historiado. Diversos foram os militares da MB que se destacaram, também além do círculo da Força, sendo um deles o Comandante Quandt de Oliveira, sobre quem nestas poucas linhas pretendo discorrer.

Dividirei a descrição da vida do Comandante Euclides Quandt de Oliveira em três partes significativas, divisão que ele próprio fazia: do seu nascimento até entrar para a Marinha do Brasil; na Marinha do Brasil; e após sua saída da Marinha do Brasil.

Na primeira parte nasce o pequeno Euclides, no bairro do Andaraí, Rio de Janeiro, em 23 de novembro de 1919. Filho de Ignácio Francisco de Oliveira e Ida Quandt de Oliveira, ele engenheiro de ferrovias e filho de fazendeiro do café em São Mateus, no Espírito Santo, e Dona Ida filha de agricultores imigrantes alemães na área rural de Joinville, Santa Catarina. Seu pai era 30 anos mais velho que sua mãe e faleceria quando Euclides ainda era jovem, com 13 anos. Pai e mãe se conheceram quando Ignácio fora trabalhar em uma ferrovia em Santa Catarina.

Euclides era o caçula de cinco irmãos, todos homens. Iniciou seus estudos na Escola Goiás, no Encantando, bairro em que seu pai estabeleceu a residência da família, priorizando a escolha a uma outra casa na Avenida Nossa Senhora de Copacabana, esquina com Sá Ferreira, com o mesmo tamanho e preço.

Após os cinco anos do Curso Primário (como era denominado na época, hoje parte do Ensino Fundamental), em 1931 prestou concurso de admissão ao Ginásio (hoje da 5ª à 9ª série do Ensino Fundamental), ingressando no Colégio Pedro II após se classificar em 1º lugar. Ele consideraria este o maior êxito escolar da sua vida.

No entanto, seu pai o matriculou no Colégio Nacional, na Estação de Todos os Santos, próximo à casa no Encantado. Em junho de 1933 faleceria seu pai, de tuberculose, ficando a família em situação financeira bastante precária. No final do terceiro ano ginasial, sua mãe não podia mais custear seus estudos, que não foram interrompidos graças a bolsa de estudo recebida do Colégio Nacional. Também fora marcante a sua infância, muito isolada em seu quintal, restrita das brincadeiras nas ruas com outras crianças de sua idade. Somente quando na escola primária passaria a ter mais contato com outros colegas, no período das aulas. No Ginásio, o relacionamento com outros amigos fora maior, principalmente pelo fato de o horário escolar se estender das 9 às 16 horas.

Salutares são suas lembranças de Itacuruçá, cidade na Baía de Sepetiba, que passara a frequentar em decorrência de prescrição médica, a fim de exercitar os pulmões com a natação. Nessa época, relata Euclides, era muito magro, e graças às práticas de exercícios que ali realizara houve uma mudança sensível em seu físico, tornando-se alto e forte. Itacuruçá marcaria para o resto da sua vida os 12 anos maravilhosos que lá frequentara.

INÍCIO DA VIDA NAVAL

Ainda no Ginásio, seu desejo era estudar Medicina. Em decorrência do aperto financeiro que a família passou a viver

após a morte de seu pai, tal sonho seria postergado, pois, terminando o curso ginasial, fora procurar emprego como balconista de loja.

Por influência da prima Eurídice, muito amiga de sua mãe, casada com o Almirante Américo Vieira de Mello, sua vida iria mudar. Em novembro de 1936 foram visitá-la na Ilha das Enxadas, na época sede da Escola Naval, dirigida pelo Almirante Américo, que lá morava em residência funcional. Durante a visita, pôde participar de uma cerimônia de recepção de guardas-marinha franceses, todos fardados de branco, o que o deixara muito bem impressionado e estimulado para entrar naquela escola. Faltavam apenas três meses para o concurso. Grande foi seu esforço, conseguindo sucesso e passando em sétimo lugar.

Em 1937, o curso seria na Ilha das Enxadas; em 1938, na nova Escola Naval, recém-construída, na Ilha de Villegagnon. O período escolar foi de cinco anos, entremeados com viagens de instrução em navios da Marinha de Guerra, como era então denominada.

Quando cursava a Escola Naval, por intermédio e influência de Nilza, cunhada do seu irmão, iniciaria um namoro com Maria de Lourdes. A ela sempre se referia com muito carinho, reconhecimento e amor. Relutara muito em ser a ela apresentado por considerá-la de condição social muito superior à sua. Maria de Lourdes era filha do General Pedro Aurélio de Goes Monteiro, que, na época, tinha destaque tanto na área militar como na política. O namoro, que era somente aos sábados e por poucas horas no cinema, na Cinelândia, prosperou e, anos mais tarde, vieram a se casar. Em suas palavras, definia Maria como “a mulher da sua vida”, sempre referindo-se a sua eterna companheira com muito carinho.

Em 24 de dezembro de 1941, foi declarado guarda-marinha. Após vários cursos expeditos, em 6 de abril de 1942, embarcou no Navio-Escola *Almirante Saldanha* e, em 19 de julho, iniciou viagem de instrução para Montevidéu. O mundo estava em guerra. Nesse porto, uma notícia triste abateu os guardas-marinha: a da morte da mãe do amigo, e também guarda-marinha, Carlos Auto de Andrade. Ela estava embarcada em um navio de passageiros torpedeado nas proximidades da costa do Nordeste. Carlos Auto de Andrade alcançaria o posto de almirante de esquadra e seria ministro do Superior Tribunal Militar.

O regresso do *Almirante Saldanha* já seria em outras condições, agora como navio de guerra, não mais pintado de branco, mas sim de cinza.

SEUS MOMENTOS DURANTE A GUERRA

Em 13 de outubro de 1942 atracaram no Rio de Janeiro. Em 16 de outubro foi nomeado segundo-tenente e em 22 embarcou no Tênder (navio-oficina) *Belmonte*, onde assumiu a função de encarregado de Comunicações. Em 26 de janeiro de 1943, o *Belmonte* partiu para o Recife, escoltado pelas corvetas *Carioca* e *Rio Branco*, chegando em 2 de fevereiro, quando foi incorporado à Força Naval do Nordeste.

O Tenente Quandt não estava satisfeito com a função que exercia. Desejava embarcar nos navios de guerra que faziam as escoltas dos demais navios. Assim, em 28 de março foi movimentado para a Corveta *Carioca*, após realizar o curso de ataque antissubmarino.

Em 6 de maio, quando de regresso ao Recife, foi novamente movimentado e retornou para o Comando da Força Naval do Nordeste. Sua vontade de voltar a servir

nos navios-escoltas seria atendida em 22 de novembro de 1943, quando embarcou na Corveta *Rio Branco*, assumindo a função de encarregado do Armamento e de oficial de Ataque Antissubmarino, até julho de 1944.

Como a guerra estava por terminar, ele e Maria marcaram o casamento para 12 de dezembro de 1944. Entretanto, mais uma vez seria surpreendido com uma movimentação inesperada, embarcando, em 9 de julho, no contratorpedeiro americano *Alger*, nos Estados Unidos da América (EUA), a fim de se aprimorar nas técnicas de ataque antissubmarino. Em 11 de setembro, desembarca do *Alger* para estudos e treinamento em Miami (EUA), para o recebimento de navios recém-adquiridos pela Marinha.

Em decorrência das incertezas que surgiam, ele e Maria adiaram o casamento para 4 de abril de 1945. A cerimônia aconteceu na Igreja de Nossa Senhora da Paz, no bairro carioca de Ipanema. Após o casamento e a lua de mel em Petrópolis, foram morar no Nordeste.

Em 11 de dezembro de 1944, já estava de regresso a Natal, com ordem para assumir funções no Recife. Como havia três anos que estava sem férias, estas foram autorizadas e gozadas no Rio de Janeiro, junto com seus familiares e sua noiva Maria de Lourdes. De regresso ao Nordeste, em 10 de janeiro de 1945, assumiria a oficina radar da base de reparos da Marinha dos EUA (US Navy) no Recife, pois, devido à proximidade do término da guerra na Europa, todo o pessoal técnico que nela trabalhava estava sendo transferido para a área do Oceano Pacífico. Terminada a guerra, todos os navios foram deslocados para o Rio de Janeiro, onde chegaram em 21 de novembro de 1945.

Em depoimento muitos anos depois, já recolhido em Petrópolis, Euclides Quandt

de Oliveira declararia que sua vida havia sido muito marcada pela guerra, em especial na parte técnico-profissional, em que trabalhara dia e noite na nova área tecnológica que foi a Eletrônica, pioneira na Marinha, da qual o comandante tinha muita satisfação de ter participado.

Em novembro de 1945 já estavam no Rio de Janeiro acompanhando a recuperação do sogro, General Goes Monteiro, que em outubro liderara a deposição do ditador Getúlio Vargas. Com o sogro se recuperando e Maria grávida de gêmeos, decidiram morar em apartamento ao lado dos pais de Maria, no Posto 6, em Copacabana. Sua nova função não seria mais embarcado e sim no Departamento Rádio da Diretoria de Eletrônica da Marinha.

Logo nasceriam os gêmeos Pedro e Euclides. Teriam ainda mais quatro filhas. A todo momento Euclides não deixa de externar elogios a Maria, como mãe extraordinária que criou e educou todos os filhos de forma elogiável; esposa excepcional, fora o suporte essencial para a sua vida. Após a morte de Maria, em 2004, sempre se referia a ela com muita saudade e amor.

Sua nova função, em maio de 1947, seria a participação da criação da Escola de Eletrônica no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), para oficiais e praças. Foram dois anos de intenso trabalho e muito esforço, que ficariam marcados em suas memórias, considerando-se ele e seus companheiros como os pioneiros do ensino da Eletrônica na Marinha.

Com os filhos crescendo, a vinda de mais filhas e as restrições do sogro, mudaram-se todos, em 1948, para uma casa na Rua Adolfo Lutz, na Gávea. O Presidente Dutra, muito amigo do general (agora senador), ia toda semana conversar com ele.

Em agosto de 1950, assumiria a função de oficial de Eletrônica do Comando da

Flotilha de Contratorpedeiros, ocupando-a até o início de 1951. Em 25 de janeiro desse ano, seguiu para a cidade de Filadélfia (EUA), a bordo do Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*, lá chegando em 12 de fevereiro, a fim de participar do recebimento do Cruzador *Tamandaré*, recém-adquirido pela Marinha. Nos EUA o navio era batizado de *Saint Louis* e possuía forte tradição pelo fato de ter sido um dos poucos navios que conseguiu desatracar de Pearl Harbour, quando do bombardeio japonês, e reagir ao ataque. O comandante designado do Cruzador *Tamandaré* era o Capitão de Mar e Guerra Paulo Bosísio, anos mais tarde ministro da Marinha.

Nesse tempo na Filadélfia, a família o acompanhou, estando agora aumentada para quatro filhos. Foram momentos difíceis para sua esposa, em decorrência dos longos afastamentos que a comissão impunha a Euclides. Nesse período, aconteceu uma lacuna em Washington, quando foi cedido para acompanhar seu sogro, agora ministro-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, numa negociação que o Brasil e os EUA elaboravam para estabelecer um Tratado Militar.

De volta ao Cruzador *Tamandaré*, este iniciaria uma fase operativa. A família voltaria ao Brasil, e Quandt só a encontraria cinco meses mais tarde. Seu período servindo no *Tamandaré* viria a ser definido por ele como um dos mais marcantes em sua vida naval.

Em dezembro de 1952 fora promovido a capitão de corveta, continuando a servir no navio até abril de 1954, quando embarcou na Diretoria de Eletrônica da Marinha. Seus dois anos na Diretoria de Eletrônica se encerrariam em fevereiro de 1956, quando fora nomeado comandante do Contratorpedeiro *Bracuí*, assumindo o comando em 24 de fevereiro. Seu tempo no comando do *Bracuí* seria reduzido,

pois em agosto de 1956 fora enviado à Inglaterra, acompanhado de outros oficiais, a fim de inspecionar um porta-aviões que a Marinha desejava comprar. Somente dois meses depois, em novembro de 1956, reassumiria o comando do *Bracuí*, mas logo passando o comando do navio, em 1º de dezembro de 1956.

Pouco antes de voltar ao Brasil, em 26 de outubro, seu sogro falecera. Ficaria alocado à Comissão Fiscal da Construção de Navios na Europa (CFCNE). Retornaria à Inglaterra em janeiro de 1957, como chefe da Divisão de Eletricidade, aqui também incluída a Eletrônica.

Depois de muita análise, decidiu-se pela compra do porta-aviões, designado *Minas Gerais*, sendo que o reparo e o preparo do navio seriam realizados no Estaleiro Verolme, próximo a Roterdan, Holanda. Sua família o acompanharia à Inglaterra e, seis meses depois, à Holanda, fixando residência em Haia por um ano e meio. No final da comissão, quando do regresso ao Brasil, fariam uma viagem pela Europa. Entretanto, ocorreu a necessidade de sua ida aos EUA. Esse regresso seria bem tumultuado: em dezembro nasceu sua sexta filha, Margarida. Em fevereiro de 1959, partiram de Haia, em trem, até Veneza, depois Florença, Roma e Nápoles, com seis filhos, sendo que Margarida estava com apenas dois meses. Em fevereiro de 1959, embarcou sua família em Nápoles com destino ao Brasil. Dois dias depois embarcou para Nova York, lá chegando em 10 de março. Regressaria à Holanda em 4 de abril e ao Brasil em 11 de maio.

Designado para comandar a Escola de Marinha Mercante do Pará, para lá embarcou em 1º de julho de 1959, chegando em Belém no dia 6. Foi nessa época, em Belém, que teve um desentendimento sério com o comandante do 4º Distrito Naval,

Contra-Almirante Ernesto Mello Batista. Foi ameaçado de prisão e, a partir daquele momento, não existiriam mais relações sociais entre os dois, apenas as obrigatórias e protocolares. Também nessa época, em Belém, travaria seu primeiro contato com o General Castelo Branco, comandante da Região Militar.

Em 20 de dezembro de 1960 retornariam ao Rio de Janeiro, onde iria realizar o curso de Comando e Estado-Maior. Ao retornar ao Rio, voltaram a morar na casa da Gávea, onde Dona Conceição, sua sogra, continuara residindo.

O ano de 1961 foi dedicado ao Curso de Comando e Estado-Maior, findo o qual foi indicado para ser instrutor na Escola de Guerra Naval, não tendo sido aceito pelo seu diretor, Almirante Aarão Reis, pelo fato de não se coadunar com as regras e práticas pedagógicas da Escola. Foi, então, designado para a Diretoria de Eletrônica da Marinha, apresentando-se para lá servir em 15 de janeiro de 1962, sob as ordens do Almirante Adalberto de Barros Nunes.

Em 22 de novembro de 1962, foi designado comandante da Força de Patrulha Costeira Sul. Esse comando seria muito curto, pois em 21 de dezembro, um mês depois, seria destituído em decorrência de ter solicitado seu desligamento da Ordem do Mérito Naval por discordar que Leonel Brizola fosse merecedor de tal honraria. Voltaria para a Diretoria de Eletrônica. Seguiram-se os períodos no Estado-Maior da Armada e como oficial de Logística da Esquadra, sob o comando do Almirante Adalberto, todas com permanência meteórica.

Em abril de 1964, Castelo Branco era o Presidente do Brasil; o Almirante Mello Batista, ministro da Marinha. Partindo a decisão do próprio Presidente e a desgosto de Mello Batista, que tentou de todas as formas impedir, foi servir no Gabinete

Militar da Presidência da República, sob a chefia do General Ernesto Geisel. Sua nomeação para o Gabinete Militar da Presidência da República aconteceria numa fase em que seus filhos estavam estudando em escolas e universidades no Rio de Janeiro. Assim, decidiu não levar a família para Brasília. Entretanto, todos os finais de semana vinha para o Rio de Janeiro.

No Gabinete Militar, o Comandante Quandt era o único com experiência em Comunicações e Eletrônica, sendo a ele levados todos os problemas referentes a esses assuntos, muitos deles na área das comunicações nacionais: a constituição da Embratel, a venda da Companhia Telefônica Brasileira (CTB), a urgente necessidade de se implementar uma eficiente rede telefônica em âmbito nacional e tantos outros. Euclides esteve envolvido em todos eles e mais tarde declararia que o seu envolvimento teria sido a principal razão para que, na saída do Gabinete Militar, tivesse sido designado para o Contel, após ser promovido a capitão de mar e guerra em 1965 e estar vaga a Presidência daquele órgão. Segundo Quandt de Oliveira, o Presidente Castelo Branco lhe dera três tarefas prioritárias a realizar à frente do Contel: promover a constituição da Embratel, sem mais perda de tempo; promover imediatamente a nacionalização da CTB; e promover a preparação e a implementação das normas de classificação de espetáculos de radiofusão. Em 14 de julho de 1965 assumiu a Presidência do Contel e em 16 de setembro foi realizada no Ministério da Fazenda, no Rio de Janeiro, a Assembleia de Constituição da Embratel.

Quanto ao assunto CTB, o governo decidiu adquirir todas as ações da companhia de posse da Brazilian Traction e, assim, passar a controlá-la. E deste modo foi tratado, ficando a Embratel como empresa de capital misto responsável pela transação.

Para a terceira tarefa, classificação etária dos programas de televisão, foi solicitada a cooperação do Juizado de Menores do então Estado da Guanabara. O Contel aprovou o trabalho apresentado pelo Juizado.

Durante a Presidência do Contel voltaria a morar no Rio de Janeiro. Em 9 de março de 1967 deixaria a Presidência do órgão e no dia 14 do mesmo mês assumiria o comando do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*. Antes de assumir, contava o CMG Euclides Quandt de Oliveira que fora alertado de que havia uma oposição muito grande ao seu nome para a assunção do comando do *Minas* e que seria bem provável que o novo ministro da Marinha, Almirante Rademaker, que tomaria posse no dia seguinte, em 15 de março, poderia destituí-lo do comando caso assumisse. Nada aconteceu, e o Almirante Rademaker o manteve no comando.

Em 1º de abril de 1968, transmitiu o comando do *Minas Gerais*. Ao desembarcar, foi surpreendido com uma significativa homenagem de seus oficiais superiores, que o transportaram em um escaler remado por eles até o hoje conhecido como Cais da Bandeira.

Durante os próximos dez meses serviria na Comissão de Construção Naval da Marinha do Brasil. Durante o período servindo nessas duas Organizações Militares, seus filhos se casariam: Pedro com Marilena e Euclides com Maria Helena.

O ano de 1968 fora um ano angustiante no que se refere às questões financeiras. A família grande, seis filhos em universidade ou próximo a entrar, com despesas elevadas. Ao mesmo tempo, recebia notícias de amigos de que havia grupos que se opunham à sua inclusão no quadro de acesso ao almirantado. Ele não desejava deixar o serviço ativo da Marinha. Em depoimento, disse: “Eu estimava a Marinha de uma ma-

neira especial e a considerava como sendo responsável pelo meu progresso na vida. Refleti muito sobre a situação, sempre aflito com os problemas, mas os discutindo com a minha querida esposa Maria”.

Assim sendo, e após muito meditar e considerar, em 2 de janeiro de 1969 requereu a transferência para a reserva remunerada. Em 3 de março entregou as funções ao seu substituto e definitivamente deixou o serviço ativo da Marinha, “com muitas saudades e lembranças dos bons momentos vividos”, diria ele anos mais tarde.

VIDA CIVIL

Logo surgiram convites para trabalhar. O amigo João Carlos Bahiana ofereceu-lhe o cargo de diretor de Telecomunicações da Siemens do Brasil ou de encarregado do Centro de Estudos de Telecomunicações da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – o famoso e respeitado Cetuc. Roberto Campos convidou-o para participar da direção da Plessey do Brasil. Após alguma reflexão, optou pela Siemens.

“Foi difícil deixar a carreira na Marinha, porém tomei a decisão firme de olhar para frente e enfrentar uma vida diferente daquela que vinha tendo”, assim declararia Quandt de Oliveira.

Iniciaria suas atividades na Siemens do Brasil em abril de 1969, quando assumiu o cargo de diretor de Telecomunicações. Inicialmente, deveria aprender a língua alemã, sendo matriculado no Goethe Institute numa pequena aldeia ao sul de Munique, na Alemanha. No seu período na Siemens, necessitou transferir residência para São Paulo, só o fazendo após o término do ano letivo, em decorrência do seu afastamento para o curso na Alemanha – o dele começara em maio, e o da sua esposa em julho.

Ao voltarem, em setembro, Maria ficaria no Rio e Euclides ia para São Paulo na segunda-feira e voltava na sexta-feira. Quando foram morar em São Paulo, suas filhas retornaram aos estudos, exceto a mais velha, Tereza, que iniciara trabalho no jornal *O Estado de S. Paulo*.

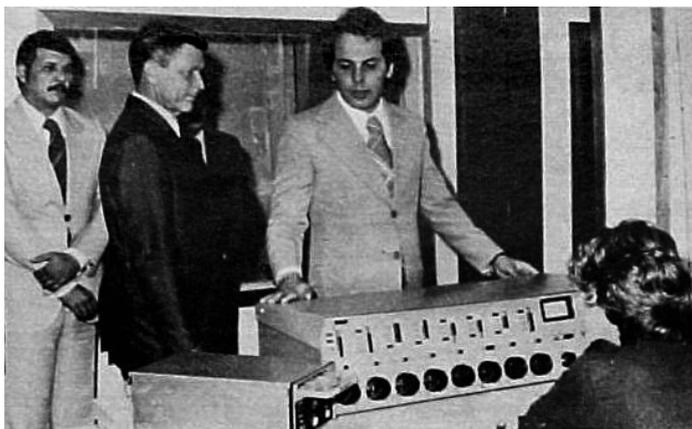
Em 1971, a filha “Tita” (Maria) casou-se com Francisco Alberto Campana. Nessa época, nasceriam seus três primeiros netos: Rafael, filho de Tita; Pedro Alberto, filho de Pedro e Mariana, filha de Euclides.

Na Siemens ficaria até setembro de 1972, quando o ministro das Comunicações, Hygino Corsetti, convidou-o para presidir a Telecomunicações Brasileiras S.A. – Telebras, assumindo em 9 de novembro de 1972, como seu primeiro presidente. Na presidência da Telebras, sua primeira prioridade foi a estruturação empresarial, tendo a Embratel como sua única empresa subsidiária.

Os trabalhos na Telebras foram muito intensos, agora com a determinação governamental para formar um grupo empresarial sob seu controle, cobrindo todos os Estados e Territórios. Com apenas um ano de existência, a Telebras já possuía 22 subsidiárias e cinco empresas associadas. No início de 1973, estabeleceu residência em Brasília, primeiro em um apartamento alugado, depois ocupando a residência funcional da diretoria da Telebras.

NO MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Com a eleição de Ernesto Geisel à Presidência da República, Euclides Quandt de Oliveira é convidado para ser o ministro das Comunicações. Euclides relata que tentou demovê-lo da ideia e deixá-lo na Telebras. Geisel não concordou e insistiu no convite. Em 15 de março de 1974,



Ministro Euclides Quandt na inauguração da Rádio Universal FM
(17 de janeiro de 1977)

assumiu o Ministério das Comunicações, mudando-se para a Península dos Ministros, residência oficial.

Geisel havia sido seu chefe no Gabinete Militar e no Contel e com ele mantivera posteriores relações de amizade. Euclides daria continuidade à política de telecomunicações que vinha sendo implementada pelo seu antecessor, Hygino Corsetti, pois a conhecia bem, em decorrência de seu trabalho na Telebras.

Durante a sua gestão no Ministério, incrementou a nacionalização de equipamentos de telecomunicações, organizou o Sistema Nacional de Telecomunicações, criou o Grupo Executivo da Indústria de Componentes (Geicom) e o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (CPqD) e dirigiu esforços para o início da fabricação no Brasil dos equipamentos de comunicações mais usados. Durante esse período, Euclides teve grande preocupação e envolvimento no trato da radiodifusão.

Em 1975, iniciaria a construção de sua casa própria, projetada pelo filho Euclides, em um dos terrenos que comprara com a venda do apartamento em São Paulo. Logo se mudariam para a nova casa. Enquanto em Brasília, nasceriam mais cinco

netos: Luiz Guilherme, filho de Pedro; Cristina e Clara, filhas de Euclides; e Gabriel e Bernardo, filhos de Tita.

Em 15 de março de 1979, transmitiu o cargo de ministro das Comunicações para Haroldo Corrêa de Mattos, que fora o presidente da Embratel durante o seu tempo no Ministério. Nos últimos dias

no Ministério, receberia alguns convites ou consultas para trabalho: presidente da Cosipa, da Vasp ou da Eletropaulo. Quase aceitou a Eletropaulo, recusando por ter vislumbrado um viés político, que não lhe agradaria.

Depois recebeu convite para presidir a Transit, empresa produtora de semicondutores, com fábrica em Montes Claros, Minas Gerais. Aceitaria pelo fato de se tratar de assunto em que possuía experiência e considerava como uma área essencial para a consolidação e evolução das telecomunicações no Brasil.

Mais uma vez voltaria ao ritmo de vida da semana na cidade de trabalho, agora Belo Horizonte, e o final de semana com a família em Brasília. As filhas Tereza e Margarida estudavam na Universidade de Brasília (UNB). Em julho todos se mudaram para BH. Em outubro de 1980 sairia da Transit.

Em 1981 participaria, a convite da Unesco, de um grupo de trabalho que se reuniria em Quito, Equador, com a finalidade de elaborar um conjunto de normas e regras com o propósito de assegurar aos povos dos países em desenvolvimento o direito de acesso a uma imprensa livre.

Depois dessas experiências empresariais, Quandt de Oliveira se dedicaria a trabalhos de assessoria em diversos setores industriais e empresariais voltados às telecomunicações. Destacam-se os realizados na Splice do Brasil Telecomunicações e Eletrônica Ltda, em Sorocaba (SP); na Secretaria Especial de Informática e na TV Bandeirantes.

Em 1983 a Splice adquiriu o controle de uma empresa construtora de redes de cabos telefônicos e passou a se chamar Serviços Elétricos e Telefônicos – Selte. Assumiu a direção dessa empresa e passaria a dedicar a ela a maior parte de seu tempo. Exerceria, ainda, a Presidência da Editora de Catálogos Telefônicos do Brasil S.A. e a Presidência do Conselho Diretor, cargo este que manteve até 1999, quando cessaria definitivamente todas as suas atividades profissionais.

No início de 1982 decidiu sair de BH e mudar-se para o Rio de Janeiro, em apartamento alugado na Gávea. Manteria um apartamento alugado em São Paulo e voltaria à ponte aérea Rio-São Paulo-Rio. Sua filha Margarida ficara em BH trabalhando no Banco do Brasil e já casada. No período de BH, ganharia mais três netos: Eduardo Henrique, filho de Pedro; Maria, filha de Rosa; e Elisa, filha de Tita. Eram agora 11 netos.

Em 1984 decidiu fixar-se definitivamente no Rio de Janeiro, vendeu sua casa em Brasília e adquiriu um apartamento na Gávea, indo morar com sua esposa Maria e o neto Rafael. E em 1985 decidiu ficar mais tempo junto com sua querida esposa, fechando o apartamento em São Paulo e concentrando os trabalhos no Rio de Janeiro.

Em 1991 decidiu reduzir mais ainda suas atividades e, juntamente com João Ferreira Durão, criou a firma QDP Assessoria, com sede no bairro do Engenho Novo, cidade do Rio de Janeiro.

Em 1996 sua querida esposa Maria de Lourdes tivera um pequeno acidente vascular que, somado a problemas cardíacos, ao mal de Parkinson e à arteriosclerose, o fez abandonar suas atividades profissionais e passar a se dedicar a ela.

Em 1997 voltaram para Petrópolis, para o mesmo apartamento onde passaram as suas luas de mel. Levariam uma vida de integral dedicação um ao outro. Maria faleceria em 2004, deixando muitas saudades.

Euclides Quandt de Oliveita era um homem de hábitos simples, que tratava com especial bondade as pessoas que o serviam. Gostava de fazer longas caminhadas e ler.

MOMENTOS, SELECIONADOS POR ELE PRÓPRIO, QUE MARCARAM SUA VIDA

Um deles foi a entrada para a Escola Naval, onde se adaptara muito bem à disciplina e aos padrões éticos e de conduta que lhe foram ensinados. Considerava que os bons resultados que alcançara na vida foram conseqüências dessa preparação inicial e desses ensinamentos.

Os primeiros anos da vida naval, especialmente a de bordo, marcaram sua formação pessoal e profissional. “Aprendi que sozinho ninguém é capaz de realizar trabalhos de grande importância. São sempre indispensáveis a cooperação e a participação, direta ou indireta, de outras pessoas, e os bons resultados obtidos devem ser sempre atribuídos a todas elas”, comentava.

Outro grande aprendizado, também advindo da Marinha, foi que, ao se receber uma incumbência, deve-se fazer o máximo de esforço para levá-la a cabo, mesmo que nos pareça que ela está além da nossa própria capacidade.

Destaca a instalação e a montagem da Escola de Eletrônica no CIAW, outro

grande marco, assim como o seu período de recebimento e embarcado no Cruzador *Tamandaré* e a sua participação no processo de aquisição e reforma do NAE L *Minas Gerais*. Por fim, a participação no “renascimento” das telecomunicações brasileiras, com a criação do Contel, do Fundo Nacional de Telecomunicações, da Telebras e da Embratel.

Veio a falecer na madrugada de 19 de julho de 2013, aos 93 anos de idade. Nos últimos anos de sua vida, deixaria registrado o quanto devia à Marinha por tudo o que a instituição lhe ensinou e proporcionou, e à sua querida amada esposa Maria, sustentáculo de sua vida pessoal e de quem tinha tantas saudades.

Teve seis filhos, 11 netos, dez bisnetos e inúmeros amigos, deixando muitas saudades em todos. Em seus 93 anos,

preservou como bens mais preciosos sua integridade e honestidade. E sua dedicação ao setor resultou em um trabalho extraordinário de interligação do Brasil pelas telecomunicações.

Em documentário realizado no ano de 2012, em sua homenagem, pela Telebrasil (acesso no portal www.telebrasil.org.br), Quandt cita o poeta Francisco Octaviano: “Quem passou pela vida em branca nuvem, e em plácido repouso adormeceu; quem não sentiu o frio da desgraça, quem passou pela vida e não sofreu, foi espectro de homem, não foi homem, só passou pela vida, não viveu”.

Foi muito fácil e prazeroso escrever sobre Euclides Quandt de Oliveira. O Brasil lhe será eternamente grato por tudo o que pôde deixar de legado para o desenvolvimento das telecomunicações brasileiras.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PESSOAL>; Carreira; Corpo da Armada; Reserva; Servidor Público;

HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte IV: Nelson e Sir John Jervis no Mediterrâneo

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)

O *Agamemnon* permaneceu em Livorno para completar seu ciclo de reparos, o que era enervante para Nelson, que declarou estar seu “coração quase partido”¹ pela inatividade². Como sempre, querendo proteger seu herói, Mahan comentou que era desagradável para um desavisado observar em Nelson uma insistência em se autoelogiar ou reclamar dos outros. O ser humano tinha a tendência de olhar atravessado para um incorrigível reclamante; no entanto, no caso de Nelson, segundo Mahan, deveria

ser lembrado que esses rompantes de autoelogios e reclamações foram observados em cartas para sua mulher, Frances, e para amigos próximos e que só se tornaram conhecidos depois de sua morte, em razão de sua fama.³ Ele realmente buscava a fama, o reconhecimento e a exaltação, que era o fator mais importante e universal no campo militar. Sua procura e sua ambição por glória e honra mostraram seu lado fraco; a emulação nobre, a devoção e a ação heroica eram o seu lado forte, para Mahan.⁴

* Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval (1978). Graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (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. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

1 Nelson utilizou a expressão *my heart is almost broken*.

2 MAHAN, Alfred. *Life of Nelson*. v. 1, *op. cit.*, p. 151.

3 Idem.

4 *Ibidem*, p. 152.

No início de 1795, a situação no Mediterrâneo era a seguinte: as tropas da França atravessaram os Pireneus em direção à Espanha. Ao norte dos Alpes e no vale do Pó, os franceses eram combatidos pelos piemonteses do Reino da Sardenha e pelos austríacos senhores de Milão e Mantua. Veneza, Gênova, Toscana e os Estados Papais mantinham-se neutros, embora tivessem simpatia pelos opositores dos franceses. A região da Riviera estava sendo ocupada pelos franceses e seria um local de penetração na península italiana. Nice foi ocupada e Gênova, até então neutra, ameaçada. O Reino das Duas Sicílias continuava alinhado com a Grã-Bretanha (GB), que agora tinha uma importante posição estratégica na Córsega. O controle das linhas de comunicação era fundamental para o predomínio britânico no Mediterrâneo, e esse controle significava destruir a esquadra francesa no mar.

Em número de meios, as esquadras se equivaliam: os franceses com 15 navios de linha, os britânicos com 14 e um napolitano. Além de Marselha, os franceses mantinham Toulon como base para sua força. Muitos transportes franceses foram agrupados para um desembarque que poderia ocorrer próximo a Gênova ou na própria Córsega. Para que pudessem passar com segurança, os franceses necessitavam de uma batalha decisiva que lhe trouxesse a vitória sobre a Royal Navy (RN).

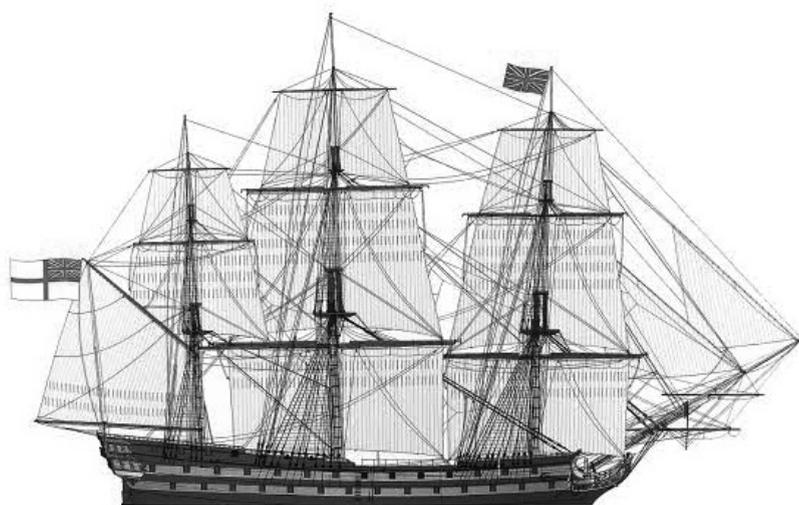
Em 8 de março de 1795, o Almirante Hotham, estacionado em Livorno, recebeu a informação de que os franceses estavam no mar. O *Agamemnon* já estava em condições de combater e, assim, se agregou à força de 14 navios de linha que suspendeu para interceptar os navios franceses. A partir do dia 9, as forças se avistaram e assim permaneceram por mais dois dias,

sem contato. No dia 13, a força britânica formou a linha de batalha e começou a perseguir os franceses, que se retiraram para o Oeste. Hotham sinalizou “perseguição geral”, o que indicou uma liberdade de ação aos comandantes britânicos na perseguição. Nelson, como sempre, ofereceu-se ao combate e correu em direção ao *Ça Ira*, um navio de linha com 84 canhões que, em razão de uma colisão com outro navio francês, ficou avariado e passou a desenvolver baixa velocidade.

O comandante francês determinou que outros dois navios de linha de sua força e uma fragata auxiliassem o *Ça Ira*. Nelson começou então a atirar na popa do inimigo, evitando engajá-lo pelo través, pois sabia que era menos poderoso que o francês. Seus tiros foram precisos e avariaram tremendamente o *Ça Ira*. No dia seguinte, pela manhã, o navio francês estava reduzido a ruínas e rendeu-se. As baixas francesas atingiram 350 homens no *Ça Ira* e 250 no *Censeur*, que também foi abordado pelos britânicos. O *Agamemnon* teve apenas 13 homens feridos na ação.⁵ Laughton, mais discreto em seu enaltecimento a Nelson, disse que o herói inglês percebeu que, apesar de mais poderosos, os franceses não queriam combater e que esses oficiais desconheciam o seu ofício. Acabaram não aproveitando a oportunidade oferecida para destruir o *Agamemnon*. Considerou também tímidas as medidas tomadas pelo Almirante Hotham, seu comandante. Em carta para Frances, Nelson disse o seguinte:

Desejei ser um almirante e no comando de uma força inglesa... claro estou de que, se eu comandasse nossa esquadra no dia 14, ou a força francesa estaria pranteando o meu triunfo ou eu

5 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. op. cit.*, p. 65.



AGAMEMNON
by gaza, Third-rate Ship of the Line, 1781

HMS *Agamemnon* em 1781, um dos navios preferidos de Nelson

estaria em um casco destruído. Fui a bordo [do navio] de Hotham... propor deixar os nossos dois navios avariados [*Captain e Bedford*], as duas presas [*Ça Ira e Censeur*] e quatro fragatas e perseguir o inimigo, no entanto ele [Hotham] é mais frio que eu e disse: “estamos alegres. Lutamos muito bem”, mas se tivéssemos apresado dez navios e permitido que o décimo primeiro fugisse... não poderia chamar isso de bem feito. Teríamos um dia, que acredito não houve, nos anais da Inglaterra.⁶

Mahan, embora concordasse com Nelson a respeito da continuação da perseguição, considerou que os riscos seriam altos, conforme reconhecido pelo próprio

Nelson alguns dias depois, ao afirmar que “tivesse nosso bom almirante seguido o vento [a perseguição] provavelmente teríamos feito mais, mas o risco era muito grande”.⁷ Ambos os comandantes, Hotham e o francês Martin, não queriam provocar uma batalha decisiva, afirmou Mahan. Esses dois chefes navais não perceberam, como Nelson percebeu, que destruir a esquadra inimiga era o melhor resultado na ação, e não preservá-la para futuras operações. Nelson, disse Mahan, mais pela pura intuição de gênio do que resultado de um cálculo premeditado, percebeu claramente que destruir os franceses era o motivo pelo qual a esquadra britânica lá se encontrava, e essa ação afetaria decididamente o curso da guerra.⁸

6 Carta de Horatio Nelson para Frances Nelson escrita em Fiorenza, em 1^a de abril de 1795. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 204.

7 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*. v. 1, *op. cit.*, p. 170.

8 *Ibidem*, p. 171.

Laughton comentou, por sua vez, que Nelson tinha firmeza de propósito e uma perfeita percepção do objetivo principal: destruir o inimigo.⁹

Nelson estava orgulhoso de suas ações no combate de 14 de março. Diria posteriormente para Frances que todos concordaram em lhe dar os lauréis que podiam ser reconfortantes a ele até o último momento de sua vida.¹⁰ Sentia também imensa falta de Hood como comandante. “Espero ver logo Lorde Hood”, dizia sempre. “Perdemos muito por Lorde Hood ir para a Inglaterra” foi outra frase sempre repetida. Em carta a seu irmão, disse ele que “então veio a notícia da demissão de Lorde Hood. Oh, Almirantado miserável! Eles forçaram o primeiro oficial de nossa Marinha a se afastar do comando!”¹¹ Em 26 de junho, em outra carta a William, disse que a ausência de Lorde Hood era uma “grande perda nacional”.¹²

Outro fato deixou Nelson muito preocupado. Os franceses conseguiram transferir seis navios de linha de Brest para Toulon, tornando sua força naval superior à dos britânicos – uma falha grave do Almirantado, segundo Nelson, compensada depois pela designação de uma força de também seis navios sob o comando do Almirante Man, provindo da GB¹³. Outra fonte de ansiedade para o herói foi a possibilidade de ser promovido a almirante brevemente. O Mediterrâneo possuiria muitos almirantes após a lista de promovidos, e certamente ele seria

transferido para a GB e ficaria possivelmente a meio soldo, uma lástima para ele. O rumor é que haveria uma grande lista de capitães promovidos em 1º de junho de 1795, sendo ele o número 46 na lista. Ao final, a lista de promovidos realmente abarcou muitos capitães; no entanto, o último promovido a almirante foi o número 39, o que permitiu que Nelson continuasse no *Agamemnon*.¹⁴

Um ponto interessante de discussão foi a análise de Mahan a respeito da relação de Nelson com Frances até aquele junho de 1795. Sua correspondência com ela era intensa, terna e afetuosa. Dizia ele que ela estava sempre em seu pensamento. Em carta a Frances antes da ação de 14 de março, disse Nelson o seguinte:

Qualquer que seja o destino, não tenho dúvidas em minha mente de que minha conduta será tal que não trará um rubor nas faces de meus amigos... as vidas de todos estão nas mãos Dele, que sabe melhor como preservá-las ou não, e a Ele eu me resigno. Meu caráter e bom nome são o meu próprio modo de ser. Vida em desgraça é temível. Uma morte gloriosa deve ser invejada”.¹⁵

Frances era sua grande confidente, e nela ele depositava todos os seus segredos. Mahan procurou, assim, descrever o homem Nelson com sentimentos, angústias e vida íntima. Laughton, por outro lado, nada citou sobre seu relacionamento

9 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *op. cit.*, p. 42.

10 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson* v1., *op. cit.*, p. 172.

11 Carta de Horatio Nelson para William Nelson, escrita de Port Mahon em 8 de junho de 1795. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and despatches*. *op. cit.*, p. 81.

12 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *op. cit.*, p. 67.

13 Idem.

14 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 177.

15 Carta de Horatio Nelson a Frances Nelson, escrita a bordo do *Agamemnon* em 10 de março de 1795. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 199.

com sua esposa. Era como se Nelson não tivesse vida social para o velho historiador inglês. Até aqui nada sobre Lady Hamilton e pouco, muito pouco, sobre Frances Nelson. A Laughton interessava suas conquistas militares e nada mais até esse ponto da carreira de Nelson.

Hotham designou para Nelson, agora um dos capitães mais antigos do Mediterrâneo, um grupo de seis navios menores para cooperar com os austríacos próximos a Gênova. Na Riviera, Nelson e seu grupo encontraram uma grande esquadra francesa, composta de 17 navios de linha, que logo iniciou uma perseguição ao grupo deste, que imediatamente rumou célere para San Fiorenzo, onde estava fundeada a força de Hotham. Depois de intensa perseguição, Nelson entrou nesse porto e alertou Hotham sobre a força francesa. Este determinou o suspender de seus navios e passou a seguir a força francesa, que agora se retirava, evitando, como sempre, o combate. Depois de algum tempo de corrida, Hotham determinou o regresso de seus navios ao porto, desistindo de atacar o inimigo. Para Mahan, houve um erro na avaliação de Hotham ao embarcar no *HMS Britannia*, um navio de linha muito lento. Dessa maneira, em razão de ir se afastando de seus navios mais rápidos e, assim, não controlar a perseguição, Hotham resolveu suspender a caça aos franceses. Outra chance perdida, segundo Nelson.¹⁶

Hotham determinou, logo após essa ação, que Nelson, com o seu grupo de navios, se dirigisse para a costa de Gênova e lá bloqueasse qualquer tráfego marítimo francês na costa, altamente dependente

de abastecimento para a Riviera, já em seu poder. Ao mesmo tempo, Nelson deveria impedir o transporte marítimo de tropas francesas naquela região do Mediterrâneo. Gênova era teoricamente neutra; no entanto, se submetia aos ditames estabelecidos por Paris. Hotham, ao designar Nelson para essa missão, determinara cuidado para não ofender os genoveses e os estados neutros na contenda, tendo, assim, a preocupação de só confiscar cargas francesas. Nelson tinha consciência de que os genoveses, temerosos das tropas francesas, permitiam o tráfego de pequenas embarcações abastecedoras das tropas da França na área. O que ele desejava realmente era bloquear todo o tráfego na região, inclusive o dos neutros. Ele contava com o auxílio de Sir Gilbert Elliot, depois Conde Minto, o ministro inglês na Córsega que o aconselhava sobre o melhor modo de resolver questões diplomáticas com os genoveses. Nelson comentara com seu colega Capitão Collingwood: “Nosso almirante, *entre nous*, não tem coragem política e está alarmado na menção de uma ação mais incisiva”.¹⁷

Seguindo um costume próprio, Nelson desobedeceu Hotham, francamente determinando a interrupção total do tráfego marítimo costeiro na região. Disse que estava agindo sem as ordens de Hotham; no entanto, era apoiado por Elliot, além dos ministros britânicos em Turim e na própria Gênova, Sir Trevor e Sir Francis Drake, respectivamente. Estava consciente de que fazia o melhor para o “rei e o país”.¹⁸ Para ele, a coragem política de um oficial afastado de seu

16 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*.v1. *op. cit.*, p. 179.

17 Carta de Horatio Nelson para Cuthbert Collingwood, escrita de Vado em 31 de agosto de 1795. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 87.

18 Expressão usada por Nelson: *for King and Country*.



Almirante Sir William Hotham, 1º Barão Hotham, 1736-1813

país era tão necessária quanto a coragem militar.¹⁹ A semelhança com as ações nas Índias Ocidentais contra Hugues é evidente. Nelson era um indisciplinado quando as condições exigiam. Mahan procurou justificar a posição de Nelson afirmando que “a justificativa [para tomar o passo de ir contra as ordens superiores] se coloca não sobre o que ele pensa, mas sobre as circunstâncias ambientais que prova que ele está certo; se estiver errado... ele precisará assumir toda a responsabilidade de seu erro, honestamente como deve ser”²⁰. Para Mahan, essas ações de desobediência de Nelson demonstraram “claramente” a grande coragem profissional e a sagacidade

de que ele assumia e que mostrava que, ao final, ele estava correto²¹. Hotham, ao perceber que Nelson estava apoiado pelos dois ministros britânicos, concordou com as ordens de apertar o bloqueio.

O bloqueio passou a ser total, e nenhum navio abastecedor francês, neutro ou genovês passou pela sua força naval. Somente pequenas embarcações costeiras passaram suprimentos para as tropas francesas. Por possuir navios com maiores calados, Nelson não pôde interromper esse fluxo pequeno, mas contínuo. Suas embarcações miúdas, orgânicas dos navios da força, tentaram atacar essas investidas, porém obtiveram pouco sucesso. Ousado como sempre, Nelson propôs ao general austríaco De Vins, comandante das forças da Áustria próximas a Gênova, um desembarque em San Remo, no

qual apoiaria com o fogo naval de seus navios. Acreditava que, tomando San Remo, poderia interromper aquele fluxo contínuo de suprimentos. De Vins concordou inicialmente, mas depois tergiversou, alegando outras operações mais importantes. Ao final, recusou tomar San Remo, mas propôs um desembarque mais a oeste, entre Nice e Var. Nelson concordou plenamente com essa ação; contudo Hotham, cauteloso, recusou cooperar nessa operação.²² Nelson chegou a pedir a Hotham que lhe fornecesse navios-transporte para cooperar com os austríacos no desembarque. Hotham negou, o que foi criticado por De Vins, o qual reclamou que deveria

19 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 190.

20 *Idem*.

21 *Ibidem*, p. 191. Existia por parte de Mahan uma admiração pelo sucesso de Nelson que se refletiu em seu texto. Não só os subordinados de Nelson o admiravam, mas também, e especialmente, Mahan.

22 *Ibidem*, p. 195.

existir cooperação entre as forças aliadas e que nem isso era conseguido²³. Mahan criticou o plano de tomada de San Remo por considerá-lo muito arriscado, pois as tropas austríacas lá desembarcadas estariam cercadas por forças francesas que cada vez mais se fortaleciam. O tempo, assim, passou a ser elemento decisivo. Para os franceses, quanto mais tempo passasse, melhor seria. Os navios ingleses pouco poderiam fazer para proteger os austríacos, e mesmo a retirada dessas forças em tal posição exposta estaria fadada ao fracasso.²⁴ Mahan aproveitou para enfatizar a necessidade de se conhecerem os princípios de estratégia para a tomada de decisão, mesmo para “gênios” como Nelson. O estudo desses princípios era fundamental para o comandante militar, e somente a experiência e o tempo seriam capazes de demonstrar a Nelson que tais princípios deviam ser seguidos.²⁵ Certo é que Mahan culpou Hotham pela falta de apoio a Nelson e cooperação com seus aliados austríacos. Nelson chegou a solicitar que Hotham se encontrasse com De Vins para combinarem uma melhor cooperação entre a RN e as forças austríacas, sem sucesso. A alegação de Hotham de não poder apoiar o pequeno grupo de navios subordinados a Nelson centrou-se na necessidade de vigiar a Esquadra francesa baseada em Toulon, embora ele continuasse fundeado em Livorno²⁶. Laughton, nesse ponto, concordou com a visão estratégica de Mahan de que Hotham perdera diversas oportunidades de trazer os franceses a uma batalha decisiva

e que essa indefinição foi desastrosa para a GB. Para Laughton, com a Esquadra francesa derrotada, a Riviera estaria assegurada, o abastecimento dos aliados seria mantido, a Itália não poderia ser invadida, a elevação de Napoleão não aconteceria, a história da Itália pelos próximos 20 anos teria outro desfecho, a Espanha permaneceria aliada da GB e a expedição francesa para o Egito continuaria a ser um sonho²⁷. Para Laughton, a ascensão e o engrandecimento de Napoleão se deveram à irresolução de Hotham.²⁸ Essa afirmação de Laughton, imputando a Hotham todas as falhas resultantes da falta de percepção estratégica britânica, parece simplista e generalizante. A culpa imputada a apenas um fator, o Almirante Hotham, e não a percepção genial de Napoleão e as ações pragmáticas da força naval francesa que recusou o combate naval com os britânicos, indicou parcialidade nas conclusões tanto de Mahan como de Laughton. Ao mesmo tempo em que criticou Hotham pelas falhas na campanha, Laughton procurou, dentro de seu pragmatismo, justificar Hotham quatro anos depois de escrever sua biografia de Nelson, em seu *The Nelson Memorial*, edição de 1899, ao dizer que não existiam dúvidas de que Hotham sentira o peso da responsabilidade pelo comando e “que não se compreende” o quanto ele estava “sobrecarregado”.²⁹ Segundo palavras de Laughton, Hotham tinha lutado duas batalhas, obtido duas vitórias e destruído três navios de linha inimigos. Em 1797, ele foi elevado ao pariato como Barão Hotham; contudo, não

23 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. op. cit.*, p. 71.

24 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson, v. 1, op. cit.*, p. 195.

25 *Ibidem*, p. 213.

26 *Ibidem*, p. 198.

27 LAUGHTON, John Knox. *Nelson, op. cit.*, p. 73.

28 *Idem*.

29 A palavra usada por Laughton foi *overburdened*, que foi traduzida para “sobrecarregado”.

obteve mais nenhum comando, vivendo na reserva, feliz até 1813³⁰. Laughton, sempre no estilo conciliador, bem próprio do período vitoriano, procurou amenizar suas duras críticas a Hotham feitas quatro anos antes. Parece ter se arrependido das críticas, “compreendendo” o fardo pesado de Hotham naquela campanha. Atitude típica de um historiador vitoriano.

Mahan, por sua vez, sendo estrategista naval, considerou que a existência da força francesa como “esquadra em potência” impediu que a força britânica dominasse os mares. O forçamento de uma batalha decisiva para quem não quisera ou puder combater é uma tarefa difícil de se realizar, e, no caso, os franceses não queriam combater, talvez em razão da necessidade de preservar seus navios para outras ações. A leitura de Mahan dessa impossibilidade de controlar o mar pelos britânicos

em razão da postura evasiva francesa parece enviesada. Os britânicos realmente dominavam os mares, pois inexistia qualquer força naval inimiga a contestá-los, e seus navios transitavam pelo Mediterrâneo impunemente. Parece que Mahan, com essa postura, se impregnou do pensamento analítico e ofensivo de seu herói Nelson, que não admitia a existência de qualquer outra força naval inimiga na região operacional³¹. Para Nelson, inex-

istia o domínio naval britânico, pois os franceses ainda deveriam ser eliminados dos mares mediterrâneos.

Mahan, como sempre admirador da postura de Nelson, revelou que sua conduta indicou eficiência, cuidado e bom senso, tendo sido até congratulado por Elliot, que afirmou: “Permita-me, meu caro senhor [Nelson], congratulá-lo pelo apoio do *Agamemnon* em todas as ocasiões, a mesma reputação que sempre esse navio obteve desde que cheguei no Mediterrâneo”.³²

Em novembro de 1795, um relatório do secretário de Assuntos Estrangeiros

correu os navios britânicos sob o comando de Nelson, afirmando que os seus comandantes fizeram vista grossa para as embarcações francesas e neutras que se evadiram do bloqueio estabelecido em Gênova. Como era de seu feitio,

Nelson tomou para si a responsabilidade de contestar esse relatório calunioso a seus oficiais. Em resposta ao secretário, Nelson escreveu o seguinte:

Eu, por isso, em meu nome e de meus ofendidos irmãos, exijo que a pessoa, qualquer que ela seja, que escreveu ou encaminhou esse relatório a V. Exa. traga os fatos e comprovações explicitamente... duvidamos que

Os britânicos realmente dominavam os mares, pois inexistia qualquer força naval inimiga a contestá-los, e seus navios transitavam pelo Mediterrâneo impunemente

30 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. op.cit.*, p. 45.

31 Nesse ponto, Mahan, a partir das decisões e atitudes de Nelson, parece ter formalizado a sua visão teórica da esquadra em potência e sua ênfase na ofensiva. Aparece aqui pela primeira vez o herói Nelson surgindo como justificativa para uma formulação teórica. Esse modo de analisar essa concepção por parte de Mahan viria a ser contestado alguns anos depois por Sir Julian Corbett.

32 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson*, v. 1, *op.cit.*, p. 203.

consiga... Se ele não puder fazê-lo, eu humildemente imploro que Sua Majestade muito graciosamente acione o promotor-geral para processar esse infamante nas cortes de justiça... Se forem falsas as acusações, nada pode ser tão pesado para o vilão que ousou permitir que sua pena escrevesse tal relatório... Eu libero completamente todos os meus irmãos capitães de qualquer combinação e requeiro que eu seja o único responsável pelo que ocorreu sob o meu comando... Em duas guerras, tive mais de 140 combates e batalhas no mar e em terra; perdi um olho e sangue por lutar contra os inimigos de meu Rei e meu país... Tenho a honra de ser o mais obediente e humilde servidor de V. Exa., Horatio Nelson.³³

No ano seguinte, tanto o secretário de Assuntos Estrangeiros quanto o primeiro lorde do Almirantado concordaram com as alegações de Nelson e desqualificaram o relatório.³⁴ Nelson diria, posteriormente, que “o próximo pedido se refere muito mais a minha honra do que outros de meu interesse, provar ao mundo e para o meu almirante ou a qualquer outra pessoa que perguntar por que permaneci em Gênova”³⁵. Mahan, sempre cioso em defender seu biografado, destacou que Nelson estava ansioso, segundo palavras do próprio herói, por “ter provas que empregou até a última consequência o *Agamemnon* como julgado benéfico para

a causa comum”³⁶. Laughton, em sua biografia, nada citou sobre esse fato.

No final de 1795, Hotham solicitou ao Almirantado sua substituição do comando do Mediterrâneo, em razão de más condições de saúde. Para o seu lugar foi designado o Almirante Sir John Jervis, de 60 anos, comandante da força das Ilhas de Sotavento, subordinado à Esquadra das Índias Ocidentais – uma promoção muito merecida a um almirante que até ali se distinguira em combate. Para Nelson, uma mudança primordial. O comando do Mediterrâneo mudaria de ares com Sir John.

SIR JOHN JERVIS ASSUME O COMANDO EM CHEFE DO MEDITERRÂNEO

Sir John Jervis era bem diferente de Hotham. Tão corajoso quanto o último, segundo palavras de Laughton, Jervis tinha mais coragem moral e aptidão para assumir maiores responsabilidades. Serviu com distinção nas guerras dos Sete Anos e da Independência dos Estados Unidos da América. Fora capitão do *HMS Foudroyant* e tivera uma brilhante atuação na batalha de Ushant, em 1778³⁷, sob o comando do Almirante Keppel, e na espetacular captura do navio francês *Pégase*, em 1782. Normalmente um exigente disciplinador, Jervis era o exemplo do que deveria ser um comandante de navio e de força. Os jovens *midshipmen* eram mandados ao *Foudroyant* para observarem o que era realmente um navio

33 *Ibidem*, p. 205.

34 *Ibidem*, p. 206.

35 *Ibidem*, p. 212.

36 *Idem*.

37 A batalha de Ushant foi travada perto de Brest entre uma força britânica de 30 navios de linha, sob o comando do Almirante Keppel, contra 27 franceses do Conde d'Orvilliers. A batalha terminou indecisa, tendo os britânicos perdido 500 homens, enquanto os franceses perderam 700. Fonte: PEMSEL, Helmut. *op. cit.*, p. 71.



Almirante Sir John Jervis, 1º Conde de St Vincent, 1734-1823 –
Quadro do Royal Museum Greenwich

de guerra.³⁸ Como almirante, fora comandante em chefe das Ilhas Sotavento e, em 1794, tinha capturado Martinica, Guadalupe e Santa Lúcia. Sua conduta exemplar nas Índias Ocidentais já o apontara para substituir o próprio Hood no Mediterrâneo; no entanto, a atitude do

Almirantado em permitir que Hotham assumisse o comando atrasou sua designação. Sua chegada na esquadra marcou “o início de uma nova era”, segundo Laughton.³⁹

Em 29 de novembro de 1795, Jervis assumiu oficialmente o comando em chefe do Mediterrâneo, como vice-almirante da Esquadra Branca⁴⁰. Não houve mais movimentos furtivos da esquadra. Logo ao assumir o comando em San Fiorenzo, determinou que todos os navios suspendessem e se dirigissem às estações de bloqueio próximas a Toulon. Outro grupo de navios, sob o comando do Almirante Man, permaneceu próximo a Cadiz e um segundo grupo sob o comando do almirante Waldegrave permaneceu em frente a Tunis. Eram, no total, 25 navios de linha britânicos sob o seu comando⁴¹. Um novo senso de disciplina foi estabelecido, e Nelson aprovou imediatamente esse novo comandante. Jervis era um produto da velha escola: se não obedecido por afeição, era por medo.⁴² Apesar de dis-

ciplinar, Jervis sabia reconhecer os méritos de outros oficiais, tal como no caso do Capitão Faulknor, quando este era comandante da chalupa *HMS Zebra*, nas Índias Ocidentais. Na tomada de Martinique, Faulknor assaltou o forte da cidade com sua tripulação sem esperar o

38 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. op. cit.*, p. 46.

39 *Ibidem*, p. 47.

40 Os vice-almirantes possuíam três categorias por antiguidade: azuis, brancos e vermelhos.

41 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. op. cit.*, p. 75.

42 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial. op. cit.*, p. 48.

restante da esquadra e conseguiu imediato sucesso, com surpresa total no inimigo. Disse Jervis para a mãe de Faulknor: “Nenhuma palavra minha pode expressar o mérito do Capitão Faulknor nessa ocasião... Vejam o herói conquistador chegar! Tais cumprimentos exemplares não existem na Marinha”. Por sua coragem, Faulknor foi promovido por Jervis de mestre e comandante a capitão, assumindo o comando de uma fragata tomada dos franceses que levou o nome sugerido por Jervis de *HMS Undaunted*⁴³. Faulknor viria posteriormente a falecer no comando do *HMS Blanche* em combate com o navio francês *Pique*.⁴⁴ Interessante notar que, embora Mahan tenha enaltecido Jervis, ele não se aproximou dos elogios explícitos proferidos por Laughton, que utilizou três páginas em seu *The Nelson Memorial* para descrever Jervis. Em sua biografia de Nelson, Laughton gastou duas páginas para descrevê-lo. Pode-se deduzir que Laughton tinha grande admiração pessoal por Jervis, maior que a de Mahan, que centrou seus elogios em Nelson. Jervis, embora grande almirante para Mahan, atuou como um coadjuvante na biografia de seu herói de Burham Thorpe.

No primeiro encontro entre Nelson e Jervis, o último ofereceu dois navios maiores para o primeiro. Nelson, muito agradecido, declinou do convite e pediu para permanecer no *Agamemnon*, ao mesmo tempo em que concordou que, apesar de estar exausto pelas contínuas operações no mar, teria o maior prazer em continuar sob o comando de Jervis no Mediterrâneo. Posteriormente, Nelson diria que Jervis o considerava mais um associado do que um subordinado.⁴⁵ Logo

após o encontro, Jervis determinou que ele fosse para Toulon e depois para Gênova, a fim de impedir qualquer passagem de navios franceses com tropas.

O ambiente político indicava que a Espanha iria se aliar à França, e o temor da GB era que o Reino de Nápoles se juntasse aos franceses, o que faria com que Livorno e os portos da Riviera italiana caíssem sob o jugo republicano. A única base aliada da GB seria a Córsega. Se a Córsega caísse, a única opção estratégica dos britânicos seria a retirada do Mediterrâneo.

Em março de 1796, Nelson foi promovido a comodoro. Seu temor de ser promovido a contra-almirante ainda era grande, pois sabia que poderia ser chamado de volta à Inglaterra e colocado a meio-soldo. Assumiu, por ordem de Jervis, um esquadrão composto de seu navio, o *Agamemnon*; do navio de 64 canhões, o *HMS Diadem*; e duas fragatas para auxiliar os austríacos que lutavam contra os franceses na Riviera, principalmente entre Nice e Gênova, e atacar qualquer tráfego francês que abastecesse suas forças em terra. Nelson estava muito satisfeito em estar sob o comando de Jervis. A esquadra parecia ter renascido com este oficial-general, pensava Nelson. O *Agamemnon* já se encontrava em péssimas condições operacionais e necessitava urgentemente de reparos na Inglaterra. Jervis, percebendo isso e querendo que Nelson permanecesse com ele no Mediterrâneo, determinou que ele transferisse o seu pavilhão para o *HMS Captain*, um navio de linha com 74 canhões, cujo comandante estava doente e desejoso de voltar à Inglaterra. Esse oficial, então, transferiu-se para o *Agamemnon* e o levou para casa. Este navio foi o mais

43 Em inglês, *undaunted* significa intrépido.

44 *Ibidem*, p. 49.

45 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 216.

representativo do estilo de comando de seu condutor, e mais ainda Nelson permaneceu a ele ligado até o final de sua vida. Em junho de 1796, Nelson assumiu o comando do *Captain*, levando consigo a maioria de seus oficiais e algumas praças escolhidas do *Agamemnon*, o que era comum na época, aguardando a chegada do seu comandante efetivo, já que, como comodoro, era sua função assumir o comando de esquadões de navios e não o de apenas um navio. Seu sucessor só chegaria no *Captain* dois meses depois, em agosto⁴⁶. Até lá, Nelson acumulou as funções de comandante do *Captain* e do esquadão de navios, determinado por Jervis.

Logo em seguida, Nelson seguiu para Livorno, já ameaçada pelas forças francesas que haviam derrotado os austríacos. Lá chegando, encontrou o *HMS Inconstant*, sob o comando do Capitão Sir Thomas Fremantle, que retirara todos os ingleses residentes na cidade. Em breve, Livorno cairia em poder da República francesa. Imediatamente foi estabelecido por Nelson o bloqueio do porto. Na Córsega, a situação estava se deteriorando, já que muitos corsos se identificavam com Bonaparte e estavam se rebelando contra os britânicos lá estacionados. Tanto os Estados Papais quanto Nápoles ainda eram aliados dos britânicos, esperando-se que reagissem mais fortemente aos franceses, que se aproximavam de suas fronteiras. No entanto, tal esperança não se configurou, pois as forças francesas sob Bonaparte bateram os austríacos e avançaram rapidamente pelo ocidente da Itália, levando o Papado e o Reino das Duas

Sicílias a assinar um armistício em junho de 1796. Dois aliados a menos para a GB.

A Córsega passou a ser a preocupação de Jervis e Nelson. Livorno em poder dos franceses trazia insegurança aos aliados dos britânicos na ilha. Seguindo a orientação de Sir Gilbert Elliot, Nelson atacou e tomou a Ilha de Elba, permanecendo a condução política nas mãos de administradores toscanos. Essa ocupação foi apenas militar, como um ponto de apoio para os navios da RN. Em carta a seu pai, Nelson escreveu o seguinte: “A única consequência para nós [de uma guerra com a Espanha] poderá ser a necessária evacuação da Córsega, e nossa esquadra deverá recuar no Mediterrâneo. Os espanhóis sofrerão muito pela sua tolice, se forem tão tolos de irem à guerra para agradecer aos franceses”⁴⁷.

As forças ficariam desbalanceadas caso a Espanha entrasse em guerra contra a GB. Jervis dispunha de 22 navios de linha, enquanto os franceses e espanhóis de 35. No entanto, para Nelson, Jervis venceria os dois juntos.⁴⁸ A guerra só foi declarada pela Espanha em 5 de outubro de 1796, embora já existisse uma aliança com a França e a proibição de navios britânicos fundearem em portos espanhóis.⁴⁹ Jervis continuou com seus navios bloqueando tanto Toulon como Livorno, porém a situação estava se tornando insustentável para a Marinha britânica, agora dependente apenas da Córsega e da pequena Ilha de Elba. Logo em seguida, Gênova fechou seus portos aos navios de Jervis. Enquanto isso ocorria, o Almirante Man continuava bloqueando o porto espanhol de Cádiz. Jer-

46 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 230.

47 Carta de Horatio Nelson para Edmund Nelson, escrita do *HMS Captain* em 19 de agosto de 1796. Fonte:

LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 105.

48 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*. *op. cit.*, p. 79.

49 *Ibidem*, p. 80.

vis determinou então que Man se juntasse a ele, reabastecendo-se antes em Gibraltar.

Em setembro de 1796, Jervis recebeu ordens do Almirantado para abandonar a Córsega, se retirar do Mediterrâneo e levar sua esquadra de volta à Inglaterra.⁵⁰

Nelson ficou indignado e envergonhado com essas ordens. Considerava que a GB não podia deixar seus aliados em situação crítica, principalmente o Reino das Duas Sicílias. Mesmo sendo este um aliado vacilante, não havia

dúvidas de que seu coração estava em Nápoles, afirmou Mahan.⁵¹ Em carta para seu comandante, Almirante Jervis, Nelson escreveu: “O que me atinge mais como um maior sacrifício que a Córsega é o Reinado de Nápoles... esse reinado estará indubitavelmente

arruinado”.⁵² Para Mahan, esse tipo de preocupação de Nelson não era influenciado pela atração física por Lady Hamilton, mas sim pelo afeto que sentia pela corte e pelos reis napolitanos.⁵³ Acreditava também que a agregação do grupo de navios de Man trazia a força naval britânica para 22 vasos de guerra contra 35 dos franco-espanhóis, o que é um sucesso garantido

em combate. Além disso, Jervis, segundo ele, era “o comandante em chefe capaz de liderar [os ingleses] à glória”.⁵⁴ Em outra carta para Frances, escreveu:

Minha querida Fanny, estamos nos preparando para a evacuação do Mediterrâneo, uma medida que não posso aprovar. Aí em casa eles [os ingleses] não têm ideia do que nossa esquadra é capaz de fazer, qualquer coisa e todas

as coisas. Muito do que me orgulha que a Inglaterra possa fazer, em caráter privado, lamento em grande penitência⁵⁵ nossas ordens presentes, tão desonrosas à dignidade da Inglaterra.⁵⁶

A Ilha de Elba permaneceu nas mãos dos britânicos, enquanto a Córsega

foi evacuada, para alegria dos aliados de Bonaparte. Em outubro, os franceses desembarcaram e foram recebidos com festa pelos corsos. Gênova aliou-se formalmente aos franceses e ofereceu suas bases aos navios de guerra desse país. Nada mais restou a Jervis que se dirigir com toda a sua esquadra para Gibraltar, lá ancorando em dezembro de 1796.

**Nunca perdi a oportunidade
de me distinguir, não só
como um homem galante,
mas por ter cérebro; de
numerosos planos que
idealizei, nenhum deixou
de ocorrer**

Almirante Nelson

50 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 247.

51 *Ibidem*, p. 247.

52 Carta de Horatio Nelson para Sir John Jervis, escrita do *HMS Captain* em 30 de setembro de 1796. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 109.

53 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 248.

54 *Idem*.

55 Interessante esta passagem, pois na carta Nelson utiliza uma expressão idiomática forte, *in sackcloth and ashes*, que significa “grande penitência”.

56 Carta de Horatio Nelson para Frances Nelson, escrita do *HMS Diadem* em 13 de outubro de 1796. Fonte: NAISH, *op. cit.*, p. 305.

Nesse meio termo, o almirante espanhol Don Juan de Langara, comandante da força com 19 navios de linha, dez fragatas e navios menores, suspendeu de Cádiz e se dirigiu a Cartagena, onde se agregaram mais sete navios de linha, perfazendo um total de 26, uma força considerável. De Cartagena, Langara rumou para Toulon, onde se juntou à esquadra francesa lá estacionada⁵⁷. O Mediterrâneo pertencia agora às forças navais franco-espanholas.

Para Mahan, o desempenho de Nelson até ali demonstrou um pendor natural para a liderança pessoal, o espírito ofensivo e a busca incessante pela glória, muitas vezes a qualquer custo. Na visão do historiador norte-americano, a genialidade era uma coisa e ser um oficial bem preparado era outra coisa. Não existia, no entanto, nenhuma incompatibilidade entre os dois, muito pelo contrário. Para a primeira virtude, a natureza fazia a sua parte; na segunda, o reconhecimento dos princípios de estratégia, praticado pela observação de toda a situação e suas circunstâncias, balanceando com importância relativa de cada circunstância, transformava o combatente em um grande chefe militar.⁵⁸ Isso foi Nelson adquirindo conforme ia ganhando experiência. No início de sua carreira militar, Mahan reconheceu a superioridade de Napoleão sobre Nelson, fruto exatamente da percepção do curso com os princípios de guerra, ao contrário de Nelson, que só os percebeu com o tempo e a experiência. Que Nelson era um oficial ambicioso, Mahan não tinha dúvidas. Em carta a seu irmão, Nelson diria que “se o crédito e a honra na

Marinha são desejáveis, eu tenho minha parte de responsabilidade. Nunca perdi a oportunidade de me distinguir, não só como um homem galante, mas por ter cérebro; de numerosos planos que idealizei, nenhum deixou de ocorrer”.⁵⁹ Nelson tampouco utilizou sua pouca modéstia com seu amigo Duque de Clarence, filho de Jorge III e seu companheiro nas Índias Ocidentais. Disse ele para o duque que a guerra dera frequentes oportunidades de mostrar o quanto ele, Nelson, era um oficial confiável. Disse que tivera grande sorte de ser notado na linha de combate, mas também de obter a confiança e a aceitação dos ministros ingleses em Turin, na Córsega, em Gênova e em Nápoles por sua conduta e que seu julgamento, em diversas circunstâncias, foi formado pelo bom senso e que “nunca errara”⁶⁰. Nesse ponto, Mahan criticou a atitude infantil e vaidosa de Nelson, que, muitas vezes, se encontrava no centro das atenções exacerbadas pela bajulação de Lady Hamilton e da corte de Nápoles⁶¹. Mahan já começava a criticar Lady Hamilton muito antes do relacionamento entre os dois.

Em relação à vida afetiva de Nelson, Mahan apontou que existiam muitas reservas sobre a vida privada de seu herói. Sua afeição discreta por Frances Nelson e por seu pai Edmund eram declaradas sempre em suas cartas à esposa e ao genitor, que, inclusive, moravam juntos. Nelson estava claramente feliz em estar afastado, e o propósito de defender sua honra e distinção eram mais importantes que a companhia de sua esposa. Não existia em suas cartas qualquer crise de pensamen-

57 LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Despatches*. *op. cit.*, p. 110.

58 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 234.

59 *Ibidem*, p. 255.

60 *Ibidem*, p. 256.

61 *Idem*.

to sobre os dois caminhos, a glória ou Frances. A glória tinha prevalência. Não sentia saudades nem solidão, e suas cartas terminavam sempre assim: “*With kindest remembrances to my father, believe me ever your most affectionate husband, Horatio Nelson*”.⁶² Um sentimento ascético, formal e pouco apaixonado, diria Mahan. Com Lady Hamilton, tudo mudaria.

Há que se considerar que Laughton não discutiu até esse ponto o aspecto

sentimental e privado de Nelson, permanecendo nos assuntos essencialmente militares, táticos e estratégicos. Pode-se perceber a relutância do mestre inglês em mergulhar no íntimo de Nelson e em seu relacionamento com Frances, preferindo ater-se aos aspectos profissionais.

Em breve Nelson estaria envolvido, junto com Jervis, no seu primeiro grande combate de sua carreira, a batalha naval do Cabo São Vicente.

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

62 A tradução desse trecho é “com as mais generosas lembranças para o meu pai, acredite-me sempre seu mais afeiçoado marido, Horatio Nelson”.

A BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS: A última fronteira da hidrografia brasileira

WALID MAIA PINTO SILVA E SEBA*
Capitão de Fragata

SUMÁRIO

Introdução
A região de estudos
O levantamento da Barra Norte do Rio Amazonas ontem e hoje
Conclusão

INTRODUÇÃO

Em um conceito moderno, a Hidrografia como ciência congrega atividades de diversas áreas das geociências. Deste modo, e como hoje também pode ser caracterizada, a Hidrografia pode ser assim conceituada: “Ciência e técnica que tem por objeto principal a coleta de dados, a construção e a atualização de cartas náuticas e do conjunto de documentos

necessários à segurança da navegação”. Ou, como define a Organização Hidrográfica Internacional (OHI): “É o ramo das ciências aplicadas que lida com a medição e a descrição das características dos mares e de áreas costeiras com o propósito de atender à navegação e a outras atividades marítimas, incluindo-se, *inter alia*, trabalhos *offshore*, serviços de previsão e investigação e proteção do meio ambiente” (Pub OHI. S-32). A Hidrografia envolve

* Hidrógrafo, comandante do Navio Hidrográfico *Sirius* desde 27 de julho de 2018. Mestre em Meteorologia, com ênfase em Previsão do Tempo, pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe).

diversas ciências e técnicas, tais como: astronomia, marés, magnetismo, geodésia, topografia, sondagem e cartografia.

Sob um ponto de vista amplo, em que estão incluídas a oceanografia, a acústica e a geologia marinha, a Hidrografia apresenta novos desafios, dentre os quais se destacam os recentes levantamentos da Elevação do Rio Grande (ERG), bem como novas pesquisas que visam ao maior conhecimento do potencial científico, ambiental e econômico de nossa Amazônia Azul.

Entretanto, ao analisarmos e retomarmos o conceito tradicional da hidrografia, relacionado aos desafios da cartografia náutica, encontramos uma região sempre presente nas prioridades da segurança da navegação apresentada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN): a Barra Norte do Rio Amazonas. Esta área, presente nos levantamentos hidrográficos brasileiros desde a década de 50, sempre foi um desafio para gerações de hidrógrafos, devido às suas peculiaridades, seja pela região inóspita que a caracteriza, seja pelas dificuldades técnicas em aplicar pesquisas em função das especificidades geográficas da área amazônica.

O constante desafio da Hidrografia na Amazônia encontra no lema da Hidrografia a explicação adequada da perenidade da missão imposta naquela região: “Restará sempre muito o que fazer”. A necessidade constante de atualização e aperfeiçoamento dos trabalhos hidrográficos na Barra Norte do Rio Amazonas

torna-se um desafio perene; desta maneira, não se poderia encontrar um melhor exemplo de sua aplicação ao citado lema da Hidrografia. Assim, esta fronteira é e, provavelmente, continuará sendo um dos mais almejados e desafiantes objetivos de nossa Hidrografia.

A REGIÃO DE ESTUDOS

A Região Norte do Brasil, com dimensões territoriais maiores que muitos países europeus, mas com baixíssima densidade demográfica, é caracterizada também como importante polo de diversas matérias-primas e, para sua exploração comercial, necessita de vias para escoamento até os mercados consumidores.

Esta área, detentora de uma infinidade de rios navegáveis, é também caracterizada pelo seu potencial em utilizar rotas fluviais para o escoamento de seus produtos.

Entre os rios que compõem a bacia hidrográfica amazônica, o Rio Ama-

zonas, o mais caudaloso do mundo, com 209.000.000 l/s, destaca-se por seu potencial navegável. O rio tem sua nascente nos Andes e corta toda a Amazônia, de oeste para leste, desembocando no Oceano Atlântico. Em todo o seu trajeto, é navegável desde o seu afluente, Rio Solimões, na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), e liga todos os polos produtores. Alguns portos de relevância ressaltam em seu trajeto, como Manaus (AM), Santarém (PA) e Santana (AP). As atividades que se destacam no seu per-

**Aos navios mercantes
que operam nas águas
do Amazonas, cada
centímetro de calado
ganho para a navegação
segura representará muitas
toneladas a mais de carga
a serem transportadas**

curso são a mineração, o escoamento da soja produzida na Região Centro-Oeste, a celulose (madeira) e os produtos manufaturados do polo industrial de Manaus. Seu tráfego mercante é expressivo e com rotas distantes que ultrapassam Tabatinga (AM) – Rio Solimões – e vai até Iquitos, no Peru. Aos navios mercantes que operam em suas águas, cada centímetro de calado ganho para a navegação segura representará muitas toneladas a mais de carga a serem transportadas.

O rio tem comportamentos distintos em função do período da seca ou cheia. Seu volume de água acompanha esse ciclo. O rio, diferente do mar, não tem influência de maré, mas é sentida em sua foz até um trecho mais a jusante devido à grandiosidade da sua força. No Rio Amazonas, a influência da maré vai até Santarém, quase a metade da rota do trajeto da foz até Manaus.

Assim, não basta fazer apenas a sondagem no período da cheia e monitorar seu período de seca para conhecer as profundidades mínimas. É também necessário um cuidadoso estudo de maré, ainda mais em virtude dos calados das embarcações serem limitados por um alto-fundo, de profundidades inferiores a 10 metros e a cerca de 30 milhas na entrada da foz, denominado "quebra-mola do Amazonas". É este obstáculo natural que limita quais embarcações conseguirão navegar pelo Rio Amazonas e seus afluentes.

Alcançar o desafio em epígrafe permitirá a navegação em seu curso para navios com calados superiores a 10 metros. Essa disponibilidade tem um papel fundamental no fortalecimento da economia, permitindo um significativo aumento da tonelage de escoamento e, possivelmente, uma redução nos preços de frete marítimo.

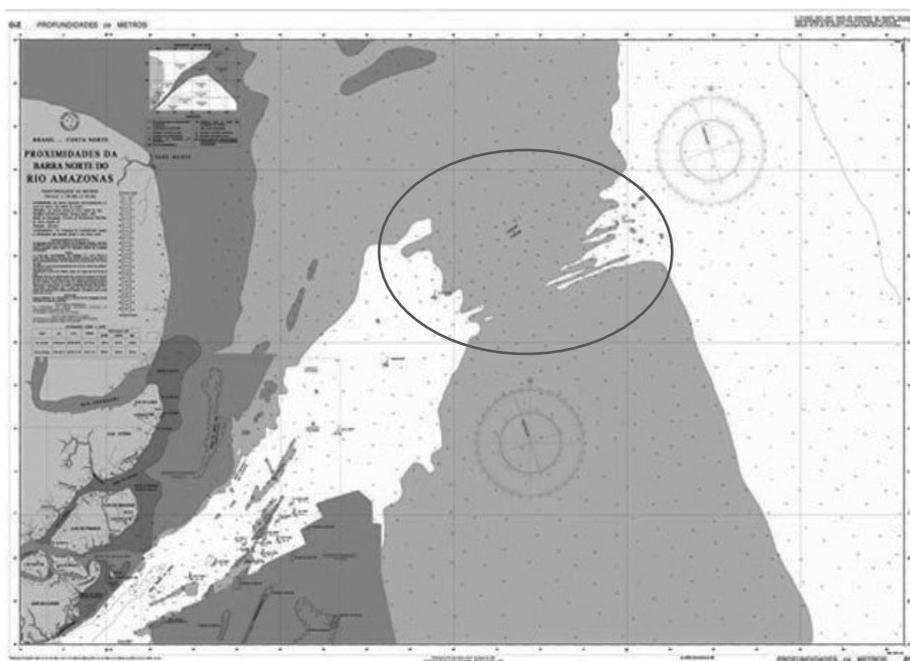


Figura 1 – A última versão da carta náutica 210 – Proximidades da Barra Norte do Rio Amazonas. Em destaque, o "quebra-mola do Amazonas", maior obstáculo aos navios mercantes que navegam no rio

O LEVANTAMENTO DA BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS ONTEM E HOJE

Há 67 anos suspendia do histórico molhe da Ilha Fiscal o lendário Navio Hidrográfico (NH*i*) *Rio Branco*, sob o comando do então Capitão-Tenente Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, com destino ao porto de Macapá (AP), tendo como tarefa realizar pela primeira vez o levantamento hidrográfico da Calha Norte do Rio Amazonas. O referido levantamento tornar-se-ia, após seus 342 dias de realização, grande efeméride na história da Hidrografia de nosso país.

Em junho de 2019, o Navio Hidrográfico *Sirius* e o Navio Oceanográfico (NO*c*) *Antares* suspenderam do Complexo Naval da Ponta da Armação, tendo como destino a mesma calha Norte.

Apesar dos momentos históricos distintos entre os dois levantamentos no que tange à realidade político-econômica do País, é possível estabelecer um paralelo entre as comissões. Tal paralelo não visa apenas ao contexto histórico dentro de nossa Marinha, mas também a uma comparação dos aspectos técnicos no que concerne às ciências empregadas nas rotinas de um levantamento hidrográfico.

A Epopeia da Barra Norte de 1952 – A maior efeméride da Hidrografia brasileira

A gênese deste levantamento advém da realidade econômica brasileira do final da década de 40: o pós-guerra e a implementação do Plano Marshall. Tal realidade trouxe a necessidade de reestruturação econômica da Europa e da afirmação dos Estados Unidos da América (EUA) como polo industrial,

incentivando a exportação de matérias-primas de produtos brasileiros.

O ciclo da borracha na Amazônia havia chegado ao fim e, naquele momento, o potencial econômico da região estava especialmente relacionado à descoberta das jazidas de manganês da Serra do Navio e à sua futura exploração. Com a criação do território federal do Amapá, em 1943, havia sido desejada a navegação ao longo do canal norte do Amazonas. Assim, o governo do território sentiu necessidade da utilização desse canal por mercantes de grande porte, que demandassem diretamente a capital, Macapá, para escoamento das jazidas de manganês, com grande economia de distância e, conseqüentemente, tendo a redução do tempo de viagem em dois dias, feita até então pela rota de Belém (PA), com a navegação pelo Rio Pará e estreitos ao sul da Ilha de Marajó.

A necessidade do transporte do manganês para a Europa e os EUA gerou a demanda da realização de um levantamento hidrográfico, com o propósito de viabilizar o tráfego marítimo ao norte da Ilha de Marajó, otimizando o fluxo mercante na região e garantindo a segurança da navegação.

No entanto, as cartas náuticas existentes eram baseadas em levantamentos realizados pelo hidrógrafo francês Tardy de Montravel entre 1842 e 1848 e necessitavam de maior precisão para a abertura da região ao tráfego mercante desejado. Assim, empresas americanas que já faziam a extração de manganês na Serra do Navio apresentaram a oportunidade de realização do levantamento hidrográfico da Barra Norte por um navio americano, que já se preparava para demandar a Região Norte do Brasil.

O Ministério da Marinha, entendendo a relevância deste levantamento, priorizou este serviço hidrográfico para ser realizado por nosso país, vislumbrando que o

mesmo seria marcante para a soberania nacional, bem como mostraria a pretendida autonomia brasileira na atividade de cartografia náutica.

Desta forma, a DHN designou o *Rio Branco* para executar a tarefa a partir de maio de 1952. A referida Comissão produziria a construção de cinco cartas náuticas, sendo três delas, 202, 203 e 204, na escala 1/80.000 e duas, 205 e 206, na escala 1/25.000.

O Navio Hidrográfico *Rio Branco*, construído em 1914, era utilizado pela Guarda-Costeira canadense, denominado *Margareth*. Em 1932, fora comprado pelo governo revolucionário de São Paulo para o transporte de armas para aquele estado. Após a Revolução de 1932 e a derrota das forças são-paulinas, o *Margareth* foi incorporado à Armada.

O *Rio Branco* prestou inestimáveis serviços à Hidrografia, tendo seu convés sido frequentado por inúmeros oficiais das primeiras turmas da especialidade de Hidrografia, criada em 1934. Durante a Segunda Guerra Mundial, foi armado como corveta e capitaneou um dos três grupos de escolta de comboios da Força Naval do Nordeste. Mais tarde, ao fim

da guerra, foi adaptado ao serviço hidrográfico. Entre as adaptações, foi feita a instalação de um ecobatímetro que, pela primeira vez, seria utilizado em levantamentos hidrográficos no Brasil.

À frente deste emblemático navio estava o então Capitão-Tenente Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, um hidrógrafo que marcaria a Hidrografia brasileira contemporânea e que tinha o *Rio Branco* como seu primeiro comando no mar. Navio e homem protagonizariam grande efeméride de nossa Hidrografia: o lendário e pioneiro levantamento da Barra Norte do Rio Amazonas de 1952.

Após 20 anos de incorporação à Armada e tendo passado pela Segunda Guerra Mundial, o *Rio Branco* já se encontrava havia algum tempo sofrendo um longo período de reparos. Na ordem de prioridade do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), o *Rio Branco* ocupava o último lugar. Porém, com o incansável trabalho de seu comandante e de sua tripulação, além de uma pertinente reformulação de prioridades por parte do AMRJ, o navio estava pronto para seu primeiro grande desafio, visando à relevante tarefa que a ele seria imputada.

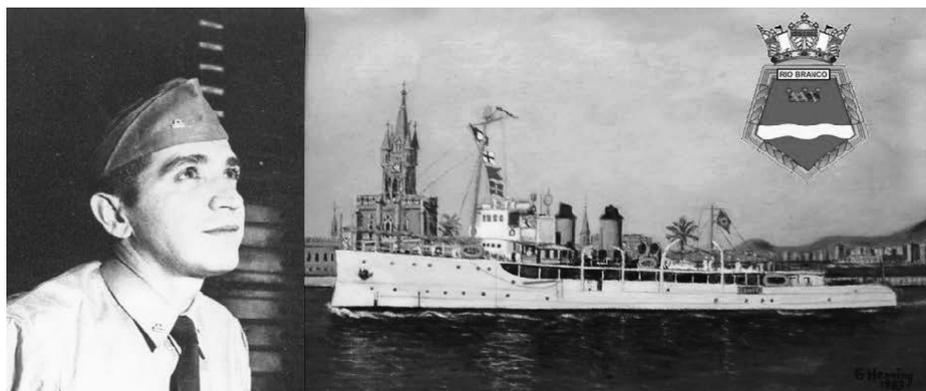


Figura 2 – O Capitão-Tenente Maximiano Fonseca e o NHi *Rio Branco*, protagonistas da “Epopéia da Barra Norte de 1952”

O Levantamento do Canal Norte do Rio Amazonas foi o primeiro do gênero feito pela nossa moderna Hidrografia de então, em um serviço que envolveu todas as fases de um levantamento hidrográfico. A fase de preparação foi intensa. O comandante e o chefe do Departamento de Hidrografia da DHN realizaram uma viagem de dois dias para inspeção prévia, que representa a parte do reconhecimento de um levantamento hidrográfico, fase esta fundamental para a execução da tarefa pretendida. Toda a guarnição foi vacinada contra tifo e febre amarela. A Diretoria de Pessoal Militar da Marinha (DPMM) providenciou um oficial e alguns marinheiros em excesso, haja vista que a substituição de pessoal seria difícil, no caso de grande número de baixas simultâneas, o que de fato ocorreu em algumas ocasiões.

Quanto à execução daquela que ficou conhecida como a "Epopéia da Barra Norte de 1952", é preciso comentar que foram muitas as dificuldades: malária, mosquitos e todos os tipos de animais peçonhentos e silvestres comuns da Amazônia, além das dificuldades inerentes de apoio logístico ao navio e à tripulação. As dificuldades técnicas para um levantamento, feito sem outras referências geográficas naquela região hostil, eram enormes. A tarefa final representava um trabalho hercúleo e de longa duração.

Tais dificuldades eram encontradas em praticamente todas as atividades que concernem a um levantamento hidrográfico. O desafio para estabelecer o posicionamento geográfico dos sinais visuais para o apoio à sondagem batimétrica era agravado pelo baixo relevo e pela inexistência de clareiras nas margens, tornando obrigatória a construção de torres em árvores, muitas delas com seiva cáustica e venenosa. Além disso, o solapamento

das margens pela maré e pelos troncos de árvores provocavam a destruição dos sinais de sondagem. As arraias presentes no Rio Amazonas também causaram bastante dificuldade na execução dos serviços, pois, se enterravam na lama e ao serem pisadas, espetavam os militares com os dardos da sua cauda.

Como mencionado anteriormente, a campanha foi completa, todas as atividades atinentes a um levantamento hidrográfico foram contempladas: o posicionamento geodésico; a topografia; a sondagem batimétrica; a determinação das marés, das correntes e do magnetismo terrestre; a construção do balizamento e a fotografia aérea para fins de contorno da costa.

A parte geodésica do levantamento foi realizada a partir da técnica de astronomia de campo, que permite a determinação das coordenadas geográficas no terreno, usando observações astronômicas. Esta técnica é semelhante à prática da navegação astronômica, sendo a precisão obtida na ordem métrica, possibilitando o estabelecimento de coordenadas de primeira ordem. Utilizava-se como equipamento o teodolito, que possibilitava medições angulares das alturas das estrelas, e, pelo encontro de suas retas de posição, determinava-se a latitude e a longitude do ponto em questão.

Após a propagação das coordenadas de origem, foi realizada a triangulação, que consiste em um método geodésico que, por meio da medição de ângulos no terreno, possibilita a determinação de coordenadas. Porém esse método possuía duas grandes limitações no cenário onde era realizado o levantamento: a densa vegetação amazônica, que por vezes impossibilitava as visadas necessárias, e a larga extensão do Rio Amazonas, que limitava o alcance de visadas de duas estações sucessivas. Neste desafio, a criatividade hidrográfi-

ca foi fundamental. Uma solução foi a construção de torres geodésicas no caule das mais altas árvores da floresta. O topo dessas árvores era pintado de tinta branca para facilitar ainda mais a visualização em longa distância. O serviço de instalação de torres exigia muito cuidado, pois havia o risco de queda das mesmas. Ao todo foram construídas 25 torres geodésicas.

A solução para transportar as coordenadas de uma margem à outra foi obtida pela triangulação entre margem ocidental X navio X margem oriental. Esse método é previsto pelo *Manual de Hidrografia* do Almirantado britânico, porém como uma solução de fortuna, em virtude dos erros de posição propagados no terreno. Devido ao extremo cuidado com que a mesma foi feita, os resultados foram bastante satisfatórios e um dos principais obstáculos do levantamento foi vencido.

A análise de marés foi realizada para a determinação das constantes harmônicas astronômicas, a partir de leituras diretas na régua e comparações. Para a redução de maré foram instaladas duas estações maregráficas: uma em Macapá e outra na Ilha do Curuá. A região é caracterizada por marés superiores a quatro metros de amplitude e com grande defasagem temporal destas duas estações. Esta forte amplitude é um importante fato gerador para correntes intensas na região, em alguns pontos superiores a 5 nós, o que foi mais um grande obstáculo na execução do levantamento.

A correntometria também foi feita por medidores analógicos, nos períodos de vazante e enchente. Apesar da falta de instrumental em bom estado, necessário ao cálculo do magnetismo na área, foram feitas três determinações de declinação magnética ao longo do canal.

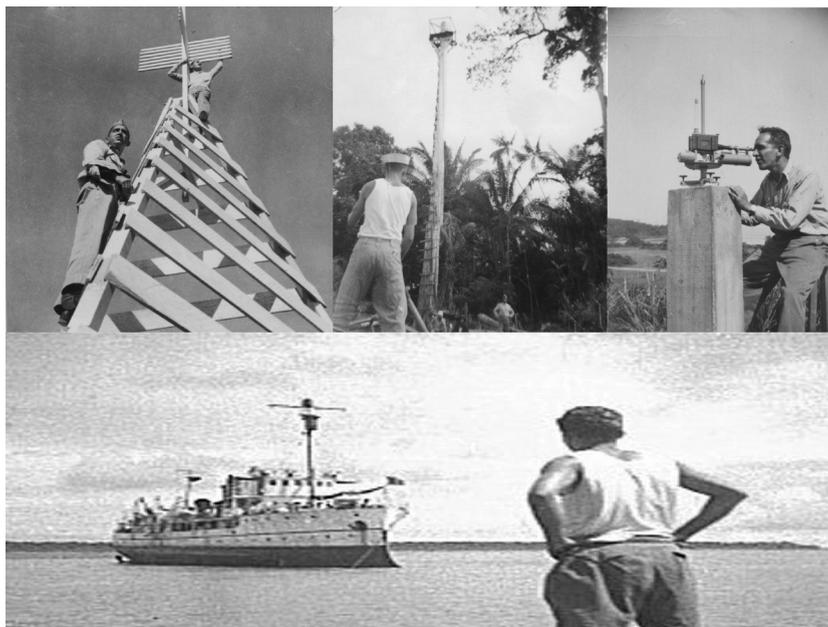


Figura 3 – Imagens da "Epopeia da Barra Norte de 1952": a instalação das torres geodésicas, a derrubada das matas para a triangulação dos vértices geodésicos e as visadas com teodolito para a poligonal topográfica. Abaixo, um tripulante observa o Navio Hidrográfico *Rio Branco* fundeado no Rio Amazonas

Como curiosidade, havia comentários do povo da cidade de Macapá, que imaginava o oficial de Marinha sempre garboso e trajando uniforme branco de forma impecável. Na verdade, o que se via eram militares que trajavam uniformes rústicos. Estes executavam, muitas vezes, serviços próprios de trabalhadores braçais, com atividades que iam do nascer do sol até altas horas da noite e que emendavam durante os finais de semana. No início, o povo da cidade brincava que aquele entusiasmo todo pelo trabalho não teria muito fôlego. Ledo engano! Tanto que o próprio governador do território federal do Amapá, Janary Nunes, pretendendo exortar seu povo ao trabalho, citava o exemplo dado pelo pessoal do *Rio Branco*.

Valendo-se daquela comissão, o Tenente Maximiano e alguns outros hidrógrafos aproveitaram para demarcar a linha do Equador, que corta a cidade de Macapá. A mesma foi estabelecida por triangulação com o uso de teodolitos. Na ocasião, foram erguidos dois pequenos pilares e, fixada a um deles, uma placa de bronze marcava o feito. Na década de 80, o singelo marco improvisado pela tripulação do *Rio Branco* foi substituído por um imponente monumento que hoje é uma atração na cidade, o popular Marco Zero.

Concluídas as ações preliminares que compõem um levantamento hidrográfico, foram iniciadas, em uma segunda etapa, as fainas de batimetria. A maior dificuldade, então, foi a destruição dos vértices geodésicos ocupados, pelas ações da natureza, conforme já comentado.

O contorno da costa foi realizado com o apoio de um avião B-17 da Força Aérea



Figura 4 – Os desafios da Barra Norte: o Tenente Maximiano Fonseca na montagem final da estação maregráfica da Ilha do Curuá

Brasileira (FAB) e que ficou a serviço da DHN. Lamentavelmente, a aeronave, em seu regresso ao Rio de Janeiro, colidiu com uma montanha em Petrópolis. Perderam a vida no acidente o Tenente-Aviador Espíndola, o Sargento Santos Ferreira, o cartógrafo Rego Barros Martins e o fotógrafo Geraldo Farias, sendo esses dois últimos funcionários civis da DHN.

Outro inesquecível protagonista desta epopeia hidrográfica foi o Primeiro-Tenente José Ribamar Castelo Branco, que, tragicamente, tendo o levantamento já sido concluído, perdeu sua vida nas vésperas do retorno do *Rio Branco* ao Rio de Janeiro, em um acidente com a baleeira de bordo que fazia o transporte da tripulação à cidade de Macapá. Em justa homenagem, seu nome é lembrado

em nossa Marinha no costado do Navio-Balizador *Tenente Castelo*, construído e incorporado na gestão do Almirante Maximiano como ministro da Marinha. Outros oficiais hidrógrafos que participaram de momentos emblemáticos da Hidrografia, juntamente com o Almirante Maximiano, também seriam lembrados nesta mesma ocasião.

Assim, durante o levantamento de 1952 foram vitimados cinco participantes daquela comissão, sendo um militar da Marinha, dois militares da FAB e dois funcionários civis da DHN. Com esses valentes brasileiros, a história de nossa Hidrografia tem registrada uma dívida por seus relevantes serviços.

Foram 342 dias, tendo-se levantado cerca de 108 milhas náuticas de canal e realizado 45 mil toques de sondagens. Como resultado, foi possível o acesso de navios de maior porte, permitindo, na época, que o manganês pudesse

escoar numa vazão de 500 mil toneladas por ano. Foram superadas dificuldades de ordem técnica, de segurança do pessoal nas diversas tarefas e também de ordem moral, devido ao longo afastamento de casa. Logo após o regresso ao Rio, em 11 de maio de 1953, o agora Capitão de Corveta Maximiano ficou dedicado à orientação para a construção das cartas e à finalização do Relatório de Fim de Comissão. Após passar o comando, em 3 de julho de 1953, ficou adido ao Departamento de Hidrografia da DHN e deu continuidade à construção das cartas que resultaram do levantamento.

A "Epopéia da Barra Norte de 1952" foi marcada por muitas homenagens ao

Rio Branco, em especial pelo governo e pelo povo do Amapá. Aquela comissão modificou significativamente a economia do extremo norte do Brasil.

Fruto dos serviços bem prestados naquela comissão, o Comandante Maximiano Fonseca e seu imediato no *Rio Branco*, Tenente Valente, foram designados para estágio no United States Navy Hydrographic Office, entre fevereiro e abril de 1954, onde acompanharam novas técnicas de cartografia náutica. Em seguida, entre abril e novembro de 1954, estagiaram no Coast Guard and Geodesic Survey, tendo observado o método de reprodução de cartas com gravação em vidro, que, posteriormente, foi adotada pela DHN. Nesse período,

buscaram conhecer vários equipamentos para determinação eletrônica de posições, o que deixaria o processo empregado em levantamentos hidrográficos muito mais célere e preciso. Essa tecnologia seria incorporada às atividades da DHN

e perduraria como método de cálculo de distância por cerca de 30 anos.

A Barra Norte hoje

Quase 70 anos depois, a realidade do País é outra. Mais de 90% da produção nacional é escoada por via marítima, e a região amazônica abriga importantes portos, utilizando amplamente suas vias navegáveis.

A própria cidade de Macapá, que testemunhou a valentia da tripulação do *Rio Branco* na década de 50 e que na época contava com uma modesta população de 9.700 pessoas, hoje é uma capital estadual

A comissão de levantamento da Barra Norte do Rio Amazonas modificou significativamente a economia do extremo norte do Brasil

com mais de meio milhão de habitantes. Sem dúvida, aquele levantamento em muito mudou a cidade e possibilitou seu crescimento, pois permitiu à mesma tornar-se um terminal portuário de relevância no Norte do Brasil.

A região da Barra Norte do Rio Amazonas possui elevada variabilidade de suas características ambientais, alterando períodos de cheia e seca, com diferentes regimes climáticos e forte interação entre o rio e o mar. Essas características causam um impacto significativo na calha navegável do Rio Amazonas, ocasionando um forte transporte de sedimentos. Em consequência, essa calha varia de posição, sua profundidade é alterada e bancos de areia são formados e desfeitos. Este cenário representa um quadro de risco para a navegação, principalmente para os navios mercantes de maior deslocamento que demandam os portos daquela região. Maior risco para a navegação representa, sem dúvida, aumento no custo do seguro e, por conseguinte, do frete. Além disso, o desconhecimento da profundidade exata limita o uso de navios de maior calado,

que, via de regra, possuem melhor relação custo x benefício.

Diante da necessidade de ter o conhecimento da batimetria, a Marinha realizou diversas missões na região desde o pioneiro levantamento de 1952 do *Rio Branco*. Aquele levantamento, apesar de representar a abertura navegável da região, necessitava ser complementado. As dificuldades de medição de posicionamento por métodos visuais impediam a ampliação das sondagens para a região mais distante da foz. O "quebra-mola do Amazonas", área de menores profundidades, localizada a cerca de 30 milhas a leste da foz do rio, necessitava ser delimitado.

Assim, surgiu a necessidade de novos levantamentos na região. Para tal, muitos navios ainda regressariam para dar continuidade ao trabalho do *Rio Branco* e dar maior confiabilidade às cartas existentes na região. O próprio *Rio Branco* retornaria consecutivamente à Barra Norte, sob o comando de outros dois notáveis hidrógrafos, o então Comandante Bierrenbach e, posteriormente, o Comandante Roxo Freitas.



Figura 5 – Navio *Rio Amazonas* na região da Barra Norte

Estes oficiais, que foram vitais no desbravamento da Calha Norte do Rio Amazonas, juntamente com o Comandante Maximiano, chegariam ao auge de suas carreiras navais nos anos 70 e 80. Todos alcançariam o Almirantado. O Comandante Maximiano seria o ministro de nossa Marinha durante o Governo Figueiredo e marcaria os anos vindouros de nossa Força com ideias inovadoras e propostas estratégicas de grande relevância. O Comandante Bierrenbach seria nomeado ministro do Superior Tribunal Militar pelo Presidente Geisel e, no início da década de 80, seria presidente daquele Tribunal. Já o Comandante Roxo Freitas marcaria sua carreira dentro das lides hidrográficas e alcançaria o posto de vice-almirante. Por mais uma coincidência, estes três hidrógrafos celebram seus centenários de nascimento no corrente ano de 2019 e, por isso, receberam homenagens no âmbito da DHN.

Entre os navios que, conjuntamente com o *Rio Branco*, realizaram levantamentos hidrográficos na Barra Norte desde a década de 50, destacam-se o Navio Hidrográfico *Sirius* e o Navio Hidrográfico *Canopus*, além de navios com sede no

Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA), como o Navio Hidrográfico *Argus*, o Navio Hidroceanográfico *Garnier Sampaio*, o Navio-Balizador *Tenente Castelo* e diversos avisos hidrográficos e avisos hidroceanográficos que atuaram na região.

Estes navios atuaram ali desde os tempos da extinta Comissão de Levantamentos da Amazônia (CoLAM) e hoje contam com a presença do Centro de Hidrografia e Navegação do Norte como organização de execução em atividades hidrográficas na área e sob a égide da DHN.

O Navio Hidrográfico Sirius na Barra Norte

O *Sirius* realizou sua primeira Barra Norte ainda em 1958, no seu primeiro ano de serviço na Armada e tendo como seu comandante o agora Comandante Maximiano, o mesmo tenente que, em seu primeiro comando no mar, o *Rio Branco*, protagonizou a "Epopéia de 1952" e abriu a Calha Norte do Rio Amazonas. Esta seria a primeira de muitas vindas do *Sirius* à Barra Norte.

Na Comissão de 1958, foi feita uma revisão do levantamento da barra do Canal

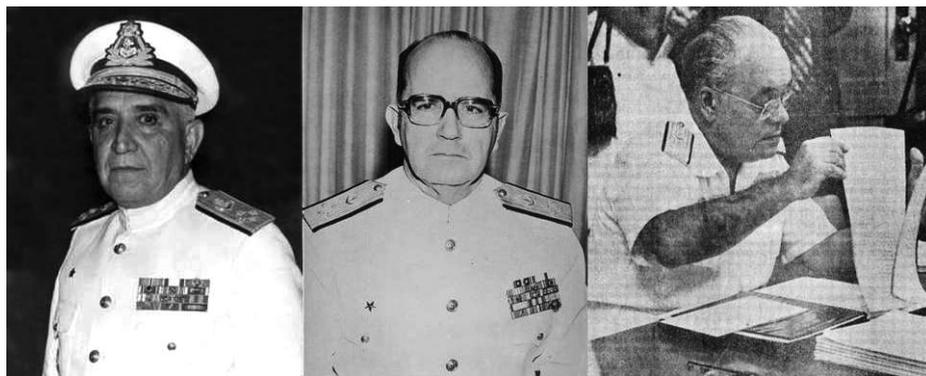


Figura 6 – Os Almirantes Maximiano, Bierrenbach e Roxo Freitas, oficiais que, na década de 50, ocupariam, consecutivamente, o cargo de comandante do NHi *Rio Branco* e realizariam três levantamentos sequenciais na Barra Norte. Mais tarde, nas décadas de 70 e 80, estes almirantes ocupariam cargos relevantes no Almirantado

Norte do Rio Amazonas, da Barra do Rio Pará e do acesso ao porto de Belém. Tal cenário era muito familiar ao Comandante Maximiano.

Para tal tarefa, o *Sirius* já possuía um equipamento de medição de distâncias, o Raydist, aquele mesmo que ele conheceu durante seu estágio no Coast Guard and Geodesic Survey e trouxe para a DHN. Este equipamento tornara os trabalhos muito mais céleres do que na época do *Rio Branco*. Naquela ocasião, ele havia permanecido no Amapá por cerca de dez meses. Voltando ao local com o moderno *Sirius*, o Comandante Maximiano pôde constatar que o trabalho poderia ser, agora, feito na metade do tempo e com maior precisão.

Depois de 1958, o *Sirius* regressaria ao extremo norte do Brasil outras seis vezes, entre as décadas de 50 e 90. Após estes levantamentos, ocorreriam mais quatro comissões do navio na Barra Norte: nos anos de 2006, 2007, 2008 e, a última, no presente ano de 2019.

Assim, o *Sirius*, possuidor de uma rica vida operativa, que totaliza mais de 4.500 dias de mar, marca esta só alcançada em nossa Marinha pelo emblemático Navio-Escola *Almirante Saldanha* (1933-1990), tem, nas comissões da Barra Norte, importantes páginas de sua valorosa história.

Os últimos desafios da Hidrografia na Barra Norte

As novas tecnologias na área de hidrografia e as recentes demandas econômicas refletem em novos horizontes na segurança da navegação. Assim, a região da Barra Norte do Rio Amazonas apresenta continuamente novas necessidades e, com isso, algumas possibilidades.

Em 2017, o Centro de Hidrografia e Navegação do Norte, em parceria com a Cooperativa de Práticos da Zona de Praticagem-1, instalou um marégrafo digital com transmissão por satélite em Ponta do Céu, na Ilha do Curuá. A estação maregráfica de Ponta do Céu está localizada a cerca de 60 milhas náuticas da região do "quebra-mola do Amazonas" e, em conjunto com a observação da variação do nível da coluna d'água realizada naquela área, poderá servir de subsídios para o incremento de calado operacional dos navios mercantes que trafegam na área.

A extensão da área, as condicionantes ambientais, a proximidade com a foz do Rio Amazonas e as características ambientais dificultam, mas não impedem, a realização de novos estudos maregráficos e levantamentos hidrográficos, imprescindíveis à aferição dos parâmetros atualmente praticados que limitam o calado operacional autorizado no canal.



Figura 7 – Em 2019, o NHi *Sirius* deixa a sede mais uma vez com destino à Barra Norte do Rio Amazonas

Em 2019, o *Sirius* retorna mais uma vez à Barra Norte, a fim de realizar estudo de maré na área, que possui características peculiares em virtude do volume de água depositado pelo Rio Amazonas.

Devido às condições meteoceanográficas na região do "quebra-mola", torna-se necessário que a medição da variação do nível da coluna d'água seja conduzida por navios com deslocamento adequado, de forma a filtrar ao máximo os efeitos das forças atmosféricas e hidrográficas locais. Assim, para o levantamento de 2019, a DHN decidiu designar o Navio Oceanográfico *Antares* e o Navio Hidrográfico *Sirius* para realizarem a fase de coleta de dados na região. Estes dados, em conjunto com os gravados na estação maregráfica de Ponta do Céu, servirão de base para a realização de estudos necessários para determinação dos fatores de correção de maré para o "quebra-mola do Amazonas".



Figura 8 – Instalação de uma das estações maregráficas pelo NHi *Sirius*, nas proximidades da Ilha do Curuá, na Comissão Barra Norte de 2006. Apesar dos avanços da tecnologia associada à Hidrografia, os desafios nos trabalhos de campo persistiam.

Os dados batimétricos coletados com os navios fundeados em três pontos distintos, totalizando 45 dias contínuos de coleta, apresentarão a curva de comportamento da maré por meio da definição das suas constantes harmônicas. Assim, se estabelecerá, por meio da análise cruzada de cada ponto com a estação de referência, um novo nível de redução local, além de serem obtidas as informações sobre o zoneamento da maré na região de interesse.

Além desta análise, também foram coletados dados de correntometria com ADCP, de oceanografia, de turbidez e densidade com o CTD, além de coleta de sedimentos superficiais por meio de dragas. Estas coletas foram realizadas por militares do *Sirius* em conjunto com equipe de pesquisadores do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ).

Ao final, ainda foi realizada pelo *Sirius* sondagem batimétrica na região central do "quebra-mola". Após esta atualização batimétrica, em curto prazo de tempo, navios de maior calado já estarão habilitados a navegar na região.

Sob o ponto de vista tecnológico e em comparação ao pioneiro levantamento *Rio Branco*, os levantamentos do século XXI permitiram a realização de diversas fainas de campo em um tempo mais exíguo. Os rastreios estáticos GPS substituíram as longas observações astronômicas a fim de determinar as coordenadas geográficas do terreno, bem como a necessidade de construção de torres geodésicas no caule das árvores mais altas. Já as leituras diretas de réguas de marés foram substituídas por marégrafos precisos, permitindo empregar o pessoal outrora destinado às anotações em cadernetas, em outras tarefas técnicas.

O sistema de posicionamento eletrônico empregado foi o GPS diferencial,



Figura 9 – O Navio Hidrográfico *Sirius* e, ao fundo, o Navio Oceanográfico *Antares*, em 2019, durante levantamento hidrográfico conjunto na Barra Norte do Rio Amazonas

com correção proveniente de estações terrestres na costa e na última versão do levantamento pelo sistema Real Time Gipsy (RTG). Um tipo de posicionamento satélite diferencial, em que o erro de posição é calculado dentro da constelação satélite de referência e não mais por estações costeiras. Este cálculo de posicionamento geodésico permite uma atualização praticamente instantânea da posição dos meios de sondagem e o atendimento da precisão requerida para a ordem de levantamento. Quanto à batimetria, as sondagens eram gerenciadas por modernos *softwares* de aquisição e processamento de dados batimétricos, permitindo registrar dados de posição, profundidade e ondas a cada segundo.

Há também um possível incremento de estudos na área que visa a um aumento ainda maior do calado operacional na região do "quebra-mola do Amazonas". Esta possibilidade é originada a partir de estudos conduzidos por pesquisadores de Oceanografia da Coppe/UFRJ. Este possível incremento de calado operacional baseia-se na possível existência de um fundo lamoso naquela região. Nesse aspecto, ressalta-



Figura 10 – Pesquisadores da UFRJ lançando sensores nas águas do Rio Amazonas

-se que a caracterização da lama fluida é complexa e depende da identificação de parâmetros como, por exemplo, as forças hidrodinâmica e eletrostática reinantes e a viscosidade do fundo lamoso. No entanto, esta opção de navegação sobre a lama fluida, apesar de ser empregada em outros países, necessita de estudos complementares que visem à sua aprovação dentro do País, e que, caso viável, será outorgada pela DHN.

O contexto social da região

Diante de todo este avanço tecnológico, a realidade social da região era um grande contraste. Em um dos pontos de observação de marés, localizado na Ilha do Curuá, mais especificamente na Escola Igarapé Grande do Curuá, vislumbrou-se um pequeno pedaço do Brasil que o próprio País desconhece. Ali estava a pequena vila de Ponta do Céu, uma comunidade bastante carente, distante aproximadamente oito horas de embarcação de Macapá.

Naquela comunidade estabeleceu-se um ponto de apoio aos trabalhos de campo efetuados pelo navio nos levantamentos realizados nos anos 2000. Nessas ocasiões, as condições locais terminaram por sensibilizar e mobilizar a tripulação. O trabalho, inicialmente técnico, logo se transformou em um grande mutirão, com o propósito de tentar melhorar as condições de saúde, higiene e conforto daquela população.

Em uma localidade que muitas vezes é carente dos benefícios e deveres do Estado,

por vezes a presença de um navio de nossa Marinha apresenta àquela população o que é o Brasil e, neste contexto, os valores e as referências necessários ao sentimento de patriotismo e de amor ao país.

Assim, em paralelo aos levantamentos hidrográficos realizados, foram priorizadas assistências de toda a ordem.

Médicos, dentistas e enfermeiros foram incansáveis e não se deixaram abalar com os poucos recursos disponíveis para fazer frente a tantos problemas. Material escolar e de construção foram adquiridos pela tripulação com o intuito de melhorar as condições físicas da escola.

O trabalho no norte do País, inicialmente técnico, logo se transformou em um grande mutirão, com o propósito de tentar melhorar as condições de saúde, higiene e conforto da população



Figura 11 – No levantamento hidrográfico de 2006, o CB-MR Ubiratan, durante um reparo voluntário feito na Escola Igarapé Grande do Curuá, encontra um intervalo para realizar com os alunos o Cerimonial à Bandeira e, assim, transmitir os valores de amor à Pátria àqueles jovens brasileiros.

Na Comissão de 2006, ocorreu uma cena inesquecível no último dia de levantamento. No horizonte, o sol se punha. Um apito longo: navio pronto a partir com mais um levantamento hidrográfico concluído. Na margem, um pai segura o filho em seus braços e grita por apoio. Para o “Velho *Sirius*” ainda há tempo de lançar seu bote e socorrer mais um pequenino brasileiro com o braço quebrado; valente, segurando o choro de dor!

Com a criança medicada e entregue em segurança à família, o *Sirius* então pôde cortar as barrentas águas do Canal Norte do Rio Amazonas a caminho de casa, com o sentimento de dever cumprido.

CONCLUSÃO

Sessenta e seis anos após o pioneiro levantamento da Barra Norte, a região ribeirinha do Rio Amazonas possui hoje importantes cidades portuárias e é caracterizada por uma população em expansão e expressiva no cenário econômico nacional. O levantamento do NHi *Rio Branco* em 1952 permitiu o crescimento exponencial da região, em especial do estado do Amapá. Em Macapá, por exemplo, neste período, sua população aumentou em mais de 5.000 %, passando de 9.700 habitantes para mais de meio milhão de pessoas.

Entretanto, aquele heroico levantamento precisava ser ampliado, permitindo o contínuo aumento do fluxo de mercadorias de forma segura à navegação. Assim, o incremento do calado operacional dos

navios mercantes, visando a um maior escoamento de seus produtos, tornou-se uma condição a ser alcançada.

Em 2019, o NHi *Sirius* retorna à Barra Norte para mais um levantamento hidrográfico. Nesta comissão, após a coleta de dados batimétricos, poderão ser definitivamente determinadas as constantes harmônicas de maré na região do “quebra-mola do Amazonas”, que representa a área limitadora do calado dos navios que navegam pelo Rio Amazonas, por ser a região mais rasa daquela importante via navegável.

A determinação precisa da maré da área, por meio da análise cruzada com a estação de referência de Ponta do Céu, localizada a cerca de 60 milhas náuticas daquela região, complementada pela atualização batimétrica da porção central do “quebra-mola”, permitirá que, em curto prazo de tempo, navios mercantes de maior calado naveguem no Rio Amazonas e em seus afluentes.

O *Sirius* acompanhou, com seus levantamentos na área, toda esta transformação, marcando nas lides hidrográficas sua importância para a região. Desbravador e persistente, ainda participa desta mudança com os resultados de mais um trabalho. Com o sucesso desta campanha, pode ajudar a fomentar a economia com o aumento do calado dos navios que operam na região.

O paralelo entre estes dois levantamentos, separados por décadas na história

Em 2019, o NHi *Sirius* retorna à Barra Norte para mais um levantamento hidrográfico. Assim segue marcando nas lides hidrográficas sua importância para a região. Passado e presente misturam suas efemérides: “Restará sempre muito o que fazer”

da Hidrografia brasileira, é um exemplo que registra o incansável lema dos marinheiros que labutam com dedicação nos levantamentos hidrográficos de nosso

país. Passado e presente misturam suas efemérides e renovam o compromisso e o amor por nossa Hidrografia: “Restará sempre muito o que fazer”.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<APOIO>; Diretoria de Hidrografia e Navegação; Hidrografia;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. Arquivo Fotográfico.
- FONSECA, Maximiano da Silva. *De Taboas a Brasília*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1999.
- NAVIO HIDROGRÁFICO *SIRIUS*. Relatório de Levantamento Hidrográfico 003/06 de 2006.

LIÇÕES DE LIDERANÇA DO GRANDE VELEIRO DA AMÉRICA*

JEFF JANARO**

Capitão de Corveta (USCG-EUA)

Tradução e Adaptação:

JULIO CEZAR PERROTA MACHADO***

Capitão de Mar e Guerra

SUMÁRIO

Introdução

Evitando a tempestade

A colisão na ponte

INTRODUÇÃO

Tive a honra de servir como navegador de um grande veleiro¹ – e não apenas de qualquer grande veleiro. Foi o *Eagle*, da Guarda Costeira, o único veleiro comissionado, totalmente operacional, a serviço do governo.

Fui designado, por dois anos, para o *Eagle*, onde naveguei milhares de milhas enquanto treinava os futuros líderes da Guarda Costeira em uma inigualável sala de aula de liderança no mar. Com uma grande tripulação e sob o olhar atento de um grande comandante, cumpríamos a nossa missão com profissionalismo, de-

terminação e entusiasmo. As coisas nem sempre correram como planejado, é claro. Um incidente em particular me ensinou sobre liderança operacional de uma forma que poucas outras experiências o fizeram.

EVITANDO A TEMPESTADE

O *Eagle* estava em seu atracadouro no Rio Tâmis, em New London, Connecticut, em agosto de 2011, quando a tempestade tropical Irene chegou à costa da Nova Inglaterra. Com o início dos ventos, com força de tempestade tropical, e um atracadouro semi-exposto no lado sul do rio, tínhamos três opções: permanecer

* Republicado com permissão da revista *Proceedings*. Copyright © 2019, U.S. Naval Institute/www.usni.org.

** Oficial da Guarda Costeira dos Estados Unidos da América (U.S. Coast Guard – USCG-EUA). Advogado militar, serviu em quatro navios da instituição, tendo comandado dois. Serviu como oficial de Operações e navegador do USCG *Barque Eagle* e como instrutor de navegação na Academia Naval dos EUA. Graduado pela Academia da Guarda Costeira dos EUA e pela Escola de Direito da George Washington University.

*** Serve no Centro de Inteligência da Marinha do Brasil.

1 O autor utiliza o termo em inglês *tall ship*, usado para designar os grandes veleiros.

onde estávamos; subir o rio até o nosso fundeadouro para tempestades, na Base Naval Submarina de New London; ou nos fazermos ao mar. Depois de uma análise cuidadosa das condições previstas, o comandante do *Eagle* decidiu que o melhor seria conduzir a embarcação ao nosso fundeadouro para tempestades.

O traslado curto exigia que o *Eagle* passasse sob a Ponte Gold Star e uma ponte ferroviária elevadiça recém-construída. As duas pontes estão separadas por apenas alguns metros, e cada uma tem uma altura de 135 pés. O mastro do *Eagle*, quando em sua configuração mais baixa, tem 132 pés de altura. Esta pequena diferença torna passagem precária, mas facilmente gerenciável. Naquela época, porém, o *Eagle* nunca havia passado sob aquela ponte elevadiça.

Na preparação para a movimentação, consultei as tábuas de maré e de corrente aplicáveis e determinei a hora ideal para a nossa passagem, de forma a permitir a máxima folga vertical. Em seguida, telefonei para o operador da ponte elevadiça para solicitar que esta fosse aberta antes da hora programada para a passagem. O operador confirmou o recebimento do nosso pedido e disse que a ponte estaria “completamente aberta” (135 pés) quando da nossa chegada. Como as alturas das pontes cartografadas são calculadas a partir da média de todas as preamares naquele local em relação ao Datum Nacional de Marés Epoch, e estaríamos navegando na baixa-mar, calculei que teríamos aproximadamente seis pés de espaço livre entre os topos dos mastros e as duas pontes.

Na manhã da movimentação, a tripulação executou os preparativos normais para o suspender. A derrota havia sido revisada e aprovada pelo imediato e pelo comandante do *Eagle*, e eu fiz uma verificação final das tábuas atualizadas de maré e de correntes antes de ir para o passadiço. Nossa desatracação do píer foi perfeita, e seguimos para o rio. O operador da ponte elevadiça abriu-a a tempo e confirmou que a mesma estava totalmente aberta. Com essa confirmação, nos aproximamos da primeira ponte.

Quando se está em pé no convés de um grande veleiro e se olha 135 pés para o céu, não se tem a percepção de profundidade necessária para ver as coisas com precisão. Deve-se simplesmente focar em conduzir a embarcação sob o ponto mais alto da ponte e confiar que seus cálculos de folga vertical estejam corretos. O que se tem por certo é que a ponte é, na verdade, tão alta quanto a carta diz que é.

A COLISÃO NA PONTE²

Quando o *Eagle* iniciou a passagem por baixo da ponte elevadiça, ouvi um som alto de estalo, seguido por estilhaçar de vidro, no momento em que o mastro de vante passou por baixo do primeiro trilho. Lembro-me de uma pequena sacudida quando ocorreu o impacto, mas o *Eagle* continuou avançando.

Por ser uma embarcação tipo *barque*, o *Eagle* tem três mastros. Isso significava que o mastro principal e o mastro da mezena ainda precisavam passar por debaixo da ponte. Estávamos fazendo cerca de

2 O termo em inglês que o autor utiliza para colisão é *allision*. Uma *allision* ocorre quando um navio atinge um objeto fixo. O termo geralmente é usado incorretamente como sinônimo de *collision*, que envolve dois objetos em movimento. Para a tradução, foi utilizado o termo em português “colisão”. National Oceanographic and Atmospheric Administration, Office of Response and Restoration, “You Say Allision, I Say Collision; Let’s Sort the Whole Thing Out”, 16 July 2014. <http://response.restoration.noaa.gov/about/media/you-say-collision-i-say-allision-lets-sort-whole-thing-out-.html>.

seis nós sob máquina, então havia alguns segundos entre o choque do mastro de vante e o momento quando o mastro principal passaria debaixo da ponte. Troquei olhares com o comandante, que me instou a não entrar em pânico e manter o motor engrazado. Prendi a respiração enquanto o mastro principal e o mastro da mezena passavam sob a ponte sem incidentes.

No entanto, o alívio foi momentâneo, uma vez que ainda tínhamos que passar sob a Ponte Gold Star. Mais uma vez, olhei para o comandante. Seus olhos estavam fixos na ponte, e sua expressão era estóica. Ele não exalava pânico ou alarme. Passamos em segurança e seguimos para a nossa ancoragem na base submarina.

Após a inspeção, verificamos que a luz de navegação do *Eagle*, o ponto mais alto da embarcação, havia se chocado com a ponte, foi arrancada no impacto e se estilhaçara. Reparar a luz do mastro seria relativamente fácil e barato. Se a maré estivesse três polegadas mais alta, o mastro teria atingido a ponte, provavelmente causando danos enormes ao *Eagle* e danos potencialmente graves para a tripulação no convés inferior.

Apesar do estoicismo do comandante, imediatamente comecei a questionar meus cálculos de maré, imaginando se eu havia colocado o navio e a tripulação em perigo com um erro descuidado. Encontrei o comandante na asa do passadiço e disse a ele que não sabia o que havia acontecido. Fiz o cálculo da folga vertical várias vezes e acreditei que havia lhe fornecido informações precisas. Em vez de repreender-me sobre as minhas pobres habilidades matemáticas, das quais ele poderia, compreensivelmente, ter desconfiado, respondeu com graça e disse que acreditava que o meu cálculo tinha sido preciso e precisávamos descobrir a razão para o acidente.

Teria havido uma maré meteorológica? Em caso afirmativo, por que passamos sob a segunda ponte tão facilmente? O mastro não foi instalado corretamente? Isso era improvável; por causa da maneira como o mastro jaz na enora quando instalado, uma discrepância seria óbvia. Era possível que o operador da ponte não tivesse aberto a ponte corretamente? Essas perguntas me tiraram o sono até a conclusão da investigação.

Quando estávamos atacadados em segurança, imediatamente visitei o sítio de dados de marés da National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA). A estação de maré mais próxima ficava na base da Ponte Gold Star, o que me forneceu um quadro muito preciso do nível da maré no momento em que passamos sob as duas pontes. Fiquei aliviado que os dados indicavam que tínhamos transitado dentro do período de três minutos da baixa-mar, mas agora eu estava mais determinado a descobrir o que havia dado errado.

Vários telefonemas e *e-mails* para as autoridades competentes e, alguns dias depois, fui autorizado a visitar a estação de controle da ponte elevadiça ferroviária. Andei pela ponte com o operador, que a abriu completamente. Chequei os medidores na sala de controle e verifiquei que eles indicavam 135 pés quando a ponte estava totalmente içada. Também coordenei com o operador da ferrovia para que os topógrafos medissem a altura da ponte quando esta estivesse totalmente aberta. Para minha surpresa, os topógrafos determinaram que a ponte içada alcançava apenas 129 pés.

Mais tarde, soube que alguns dos contrapesos usados para levantar a ponte não estavam calibrados corretamente. O erro resultante deu uma leitura falsa ao operador da ponte, indicando que esta estava a 135 pés de altura, quando, na verdade, era

bem menos. Vários dias depois, o defeito da ponte foi sanado, e descemos o rio de volta sem problemas.

Há várias lições que tirei deste incidente:

– Lição 1: As ações de um líder durante uma crise definem o tom e determinam a eficácia da resposta.

O comportamento calmo do comandante deu o tom não só para a equipe do passadiço, mas também para a tripulação no convés, que olhava para o passadiço em busca de orientação. Ao contrário das modernas embarcações militares, o passadiço do *Eagle* está localizado à ré e é aberto ao tempo – os tripulantes nos conveses abertos podem ver o comandante e receber indicações dele. No dia da colisão, o fato de o comandante permanecer focado e calmo foi ao mesmo tempo tranquilizador e uma indicação para eles fazerem o mesmo. Acredito que o "efeito bola de neve" de erros que resultam em contratempos foi evitado principalmente porque o comandante não demonstrou sinais de pânico ou medo.

– Lição 2: “Confie, mas verifique” não é apenas um clichê.

Acredito que a razão pela qual o comandante não tenha imediatamente questionado meus cálculos e se voltado para mim com raiva foi porque ele havia feito, independentemente, seus próprios cálculos de folga vertical antes da movimentação. Embora eu tenha orgulho da minha capacidade de navegação, nunca vi esse sistema de verificação como uma afronta à minha capacidade. Em vez disso, como esse incidente deixou claro, a preparação do comandante pagou dividendos porque

o impediu de desperdiçar tempo e atenção valiosos focado nas deficiências notáveis do navegador, permitindo, assim, que ele se concentrasse em cumprir a missão e superar o contratempo.

– Lição 3: Mesmo um plano bem elaborado, ocasionalmente irá falhar.

Pela maioria dos padrões, nós executamos nosso plano de movimentação próximos da perfeição, mas ainda encontramos problemas. Ao boxeador Mike Tyson é atribuída a frase: “Todo mundo tem um plano até você dar um soco na sua boca”, significando que a maioria das pessoas perde o senso de direção e abandona seu plano ao primeiro sinal de problema. Nesse caso, tínhamos um plano bem executado, mas nosso “soco na boca” era a ponte estar descalibrada.

A colisão do *Eagle* com a ponte não foi catastrófica porque havíamos planejado a movimentação até o mínimo detalhe. Se não tivéssemos tido o cuidado de permitir a máxima folga vertical ao passar na baixa-mar, o próprio mastro teria batido na ponte. Uma diferença de três polegadas na altura da maré poderia ter mudado a vida e a carreira de muitas pessoas a bordo do *Eagle* naquele dia. Como tínhamos um plano e o executamos corretamente, em conjunto com a liderança firme do comandante, tomamos o nosso “soco na boca” e seguimos em frente para completar a missão. Dwight Eisenhower resumiu melhor essa abordagem dizendo: “Na preparação para a batalha, sempre achei que os planos são inúteis, mas o planejamento é indispensável”.³

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES>; Liderança; Manobra;

³ ADM James Stavridis, USN (Ret.), *The Accidental Admiral* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2014), 155.

NAVIO 1000 – Uma ideia de 25 anos de sucesso*

ALVARO DÓRIA ORSELLI JUNIOR**
Capitão de Cabotagem

SUMÁRIO

Introdução
Metodologia
Referencial Teórico
O Programa Navio 1000
Conclusões
Apêndice

INTRODUÇÃO

Navio mercante, seja de qualquer tipo, tamanho e finalidade, é, via de regra, uma unidade de negócio. Um ativo de altíssimo valor agregado, com elevado custo operacional que deve ser gerido, apresentar resultados financeiros, ser operado com segurança e com foco na proteção ambiental, em especial a do meio ambiente marinho, por seres humanos – embora já existam, em teste em escala comercial, protótipos

de navios mercantes autônomos, sem tripulação – devidamente certificados e habilitados para tal, e ser suprido com insumos para a sua operacionalidade (combustível, víveres, óleo lubrificantes, sobressalentes etc.). No entanto, pouco existe na literatura a respeito de como essa unidade de negócio deva ser gerida.

O acima exposto pode ser aplicado também ao coletivo de navio. Uma frota de navios mercantes é um conjunto de ativos independentes que, no todo, devem

* Projeto de pesquisa apresentado no curso de Mestrado Profissional do Ibmec-RJ.

** Instrutor para Marítimos Especializado pela Warsash Maritime Academy da Solent University – Southampton – UK em 1999. Especialização em Docência Superior pela Universidade Gama Filho (RJ), em 2010. Mestrando em Administração Profissional pelo Ibmec (RJ) em andamento.

apresentar não só o resultado financeiro esperado, mas também operar de forma segura e ambientalmente correta. O que vale para um navio valerá para todos da frota, desde que sejam do mesmo tipo e cumpram a mesma finalidade (exemplo: navios de carga geral, navios graneleiros, navios de apoio *offshore*, navios-tanque petroleiros, gaseiros ou de produtos químicos, navios de passageiros etc.).

Quais seriam as ferramentas e os métodos para se medir a *performance* de um navio ou de uma frota de navios? O Programa Navio 1000 foi uma ideia original e pioneira nesse sentido. Estamos falando de uma ideia que surgiu em 1993...

Nos anos 1980, a Petrobras possuía uma frota de cerca de 50 navios-tanque (especializados em transportar cargas líquidas a granel, notadamente petróleo e seus derivados), alocados na Frota Nacional de Petroleiros – Fronape, na época um órgão operacional do Departamento de Transportes da estatal.

No início dos anos 1990, mais especificamente em 1991, o então Presidente da República, Fernando Collor de Melo, por decreto, institui dois importantes instrumentos de governo para controle das empresas estatais: 1º) o Comitê de Controle das Estatais (CCE) pelo Decreto de 1º de fevereiro de 1991; e 2º) o Programa de Gestão das Empresas Estatais (PGE) pelo Decreto nº 137 de 27 de maio de 1991, que estabelecia o seguinte no seu Art. 8º:

“Decreto nº 137, de 27 de maio de 1991. – Institui o Programa de Gestão das Empresas Estatais e dá outras providências.

Art. 8º. As empresas estatais poderão submeter ao CCE propostas de contratos individuais de gestão, no âmbito do PGE,

objetivando o aumento de sua eficiência e competitividade.

1º Os contratos de gestão, estipulando os compromissos reciprocamente assumidos entre a União e as empresas, conterão cláusulas especificando:

I Objetivos;

II Metas;

III Indicadores de produtividade;

IV Prazos para a consecução das metas estabelecidas e para a vigência do contrato;

V Critérios de avaliação de desempenho;

VI Condições para a revisão, renovação, suspensão e rescisão; e

VII Penalidades aos administradores que descumprirem as resoluções do CCE ou das cláusulas contratuais.

2º As propostas dos contratos de gestão serão encaminhadas ao CCE na forma prevista no Art. 6º.

3º As empresas estatais que vierem a celebrar contratos de gestão com a União ficarão isentas do sistema de autorização prévia, previsto no Art. 3º, inciso II,

assim como do disposto no Art. 3º do Decreto nº 17 de 1º de fevereiro de 1991.”

Ambos os decretos acima citados foram revogados pelo Decreto nº 3.735, de 24 de janeiro de 2001, que “estabelece diretrizes aplicáveis às empresas estatais e dá outras providências”, mas que, no entanto, são fundamentais e importantes para o entendimento das pré-condições para a criação do Programa Navio 1000.

Em janeiro de 1994, o então Presidente da República, Itamar Franco, assina, nos termos do Decreto nº 137, de 27 de maio de 1991, em nome da União com a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, um contrato de gestão que foi materializado pelo Decreto nº 1.050, de 27 de janeiro

O Programa Navio 1000 foi uma ideia original e pioneira que surgiu em 1993

1994, que “dispõe sobre o contrato de gestão para a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) e suas subsidiárias”.

Foi nesse cenário que nasceu o Programa Navio 1000, que já completou seus 25 anos auxiliando a Fronape a consolidar seus resultados.

METODOLOGIA

O presente artigo é um estudo de caso que visa apresentar e descrever um programa de sucesso que reduziu os índices de sinistralidade da Fronape, bem como permitiu a medição anual da *performance* gerencial de uma frota de navios petroleiros em uma empresa estatal.

O método é de natureza exploratória, pois não foi encontrada pesquisa anterior sobre o tema, e documental, porque a pesquisa de campo, além das entrevistas com as pessoas-chave, inclusive com o mentor e idealizador da ideia do Programa Navio 1000, se baseou na consulta de documentos e registros sobre o Programa e sua evolução.

Esse estudo é limitado aos dados disponíveis entre o nascimento e a implantação do Programa Navio 1000, de 1994 até o ano de 2008.

REFERENCIAL TEÓRICO

A implementação da Gestão pela Qualidade Total (GQT) na Petrobras

O processo de implantação da Gestão pela Qualidade Total na Petrobras remonta à década de 1980, como resultado de um processo gradativo, por meio do estímulo à melhoria da qualidade das empresas fornecedoras de bens e serviços. A partir de 1982, foi instituído o Prêmio Petrobras de Qualidade, que a cada dois anos premia duas empresas – uma fornecedora de bens e outra de serviços –, entre aquelas que mais

se destacaram na melhoria da qualidade de seus produtos e serviços. Esse prêmio induziu novos parâmetros de qualidade nas empresas nacionais, na medida em que passou a valer como uma credencial de qualificação no Brasil, cobiçada por muitas delas (Moysés Filho, 1997). Perante o exposto, observamos que a preocupação com qualidade no sistema Petrobras se iniciou com foco nos fornecedores externos.

O processo de implantação da Gestão pela Qualidade Total (GQT) na Petrobras seguiu a filosofia do Total Quality Management (TQM) japonês, que foi disseminada no Brasil pela Fundação Christiano Ottoni, vinculada à Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Iniciado formalmente em 1991, teve como prioridades a educação e o treinamento de 150 instrutores internos, que seriam os multiplicadores dentro da empresa (Moysés Filho, 1997).

Em 7 de maio de 1995, foi publicada no jornal *Folha de São Paulo* – na coluna “Opinião Economia”, do Caderno 2, uma entrevista com o então presidente da Petrobras, Joel Mendes Rennó, sob o título “Qualidade Total na Petrobras”, em que o presidente da estatal discorria sobre as razões que levaram à implementação do GQT na companhia, da qual destacamos alguns trechos:

“[...] Dentro do processo de planejamento estratégico da empresa para a década, a avaliação dos cenários para sua atuação e de seu diagnóstico interno levou à imediata adoção da GQT. Além disso, as estratégias de implantação incluem a avaliação sistemática do andamento do processo. Para esta etapa, a empresa se vale dos critérios de excelência do Prêmio Nacional da Qualidade, versão brasileira do prestigioso Prêmio Malcolm Baldrige, norte-americano. Tais avaliações são realizadas em todos

os órgãos da Petrobras, periodicamente, por equipes internas, e na companhia como um todo, anualmente, por equipe integrada por especialistas de outras empresas, tendo em vista a meta fixada pela alta administração para 1997. Quanto aos cuidados com o meio ambiente, os resultados da companhia vêm confirmando o acerto da estratégia da Gestão pela Qualidade Total. A empresa recebeu a indicação do Tanker Advisory Center, como a companhia de petróleo que menos poluiu os oceanos em 1992. Os níveis de derramamento de óleo no mar caíram dramaticamente a partir de 1991, apresentando patamares muito inferiores aos das grandes companhias multinacionais de petróleo. Iniciativas como a busca constante por melhor qualidade têm sido promovidas pela empresa como parte importante de suas atividades e constituem uma etapa fundamental no processo permanente de aperfeiçoamento da companhia.”

Pela entrevista do então presidente da Petrobras, observamos que, além da implementação do Gerenciamento pela Qualidade Total, a empresa também aderiu, como ferramenta de avaliação sistemática do GQT, ao Prêmio Nacional da Qualidade (PNQ).

Mas por que se buscar o Gerenciamento pela Qualidade Total? Segundo Bianco & Salerno (2001), o TQM é um modelo de gestão bastante disseminado, tanto na prática quanto na literatura. Todavia, pelos estudos concluíram que o TQM foi o “guarda-chuva” que englobou uma série de ações e ferramentas necessárias para promover ajustes que os gestores queriam fazer e não sabiam bem como. No Brasil, foi implementado no sentido *top-down* de forma compulsória. E, em nome da qualidade e da qualidade total,

foi realizada reengenharia, com redução de níveis hierárquicos, introdução de inspeções e ações de controle como atribuição da produção, estabelecimento de metas e aprofundamento do controle sobre o resultado de cada pessoa, seja de qualquer nível hierárquico na organização. O TQM não afetou tanto o monitoramento dos custos e da contabilidade. Assim, ainda segundo Bianco & Salerno (2001), mesmo com um sistema de TQM implantado numa organização, permanece a distância entre a gestão física e a gestão financeira do negócio, ou seja, o TQM como modelo de gestão não equaciona o aspecto mais básico da gestão de uma empresa capitalista, qual seja o de associar coerentemente ações de gestão física (controle dos processos) com a gestão financeira (rentabilidade do capital).

Embora não fosse o foco principal, no Programa Navio 1000 há requisitos que refletem a preocupação com o resultado do negócio, mesmo que não diretamente com o resultado financeiro.

O Prêmio Nacional da Qualidade – PNQ

O ambiente de negócio tem se mostrado bastante complexo, imprimindo nas organizações mudanças de forma dinâmica, imprevisível e em ritmo acelerado, motivadas tanto por fatores internos e externos, que vão influenciar diretamente no desempenho organizacional. Isto posto, se impõe às organizações uma necessidade permanente de mudanças para se adaptarem às condições impostas no sentido de buscarem e garantirem sua sobrevivência e seu sucesso no mercado em que estão inseridas (Obadia *et. al.*, 2007).

Ainda segundo Obadia *et. al.* (2007), essas mudanças, na prática, são pressupostos fundamentais que vão influenciar na cultura organizacional, e podem ser modificados a partir da introdução de novas práticas de

gestão. Para isso, as organizações devem estar abertas para sofrerem influências permanentes, tanto dos ambientes interno quanto externo, e reagir a essas influências de forma rápida, consistente e duradoura, sempre visando à perenidade do negócio. Em diversas organizações onde processos de mudanças foram implementados, observou-se que o sucesso de programas de mudanças depende, fundamentalmente, do modelo de intervenção adotado para a implementação das mudanças. O Gerenciamento pela Qualidade Total e o modelo de excelência no Prêmio Nacional de Qualidade são exemplos de ferramentas gerenciais que auxiliam na implementação e no acompanhamento de processos sistemáticos de mudanças.

Em meados da década de 80, um grupo de especialistas em gestão norte-americanos, visando à necessidade de melhorar a qualidade dos produtos e serviços, e consequentemente, aumentar a competitividade, analisou a *performance* de diversas organizações consideradas de sucesso com o propósito de encontrar nelas características que as diferenciavam das demais. Assim, surgiram os prêmios de excelência em qualidade e negócios que reconhecem o desempenho organizacional (Oliveira & Martins, 2008).

Esses prêmios de excelência em qualidade e negócios refletem um sistema de medição de desempenho que, segundo Hronec (1994), é como um “sinal vital” da organização, pois quantifica as atividades críticas dentro de processos-chave de produção, propiciando à organização o conhecimento de quais processos-chave devem apresentar resultados mais satis-

fatórios para que os resultados da organização sejam alcançados e interliguem a missão, a estratégia e as metas às atividades-chave e às metas aos processos-chave e às atividades críticas da organização (Oliveira & Martins, 2008).

Os prêmios de qualidade que mais se destacaram foram: (a) o Deming Prize (Japão e Ásia); (b) o Malcolm Baldrige National Quality Award (Estados Unidos da América) – no qual o Prêmio Nacional de Qualidade brasileiro se inspirou – e (c) o The European Foundation for Quality Management Award (Europa).

Os critérios de medição adotados por esses programas de desempenho, intitulados de “prêmios de qualidade na gestão”,

não são estáticos.

Eles evoluem sob a influência de fatores internos e externos à organização. Como o prêmio tem critérios específicos sobre a medição de desempenho, o acompanhamento dessa dinâmica requererá a

adoção de novas formas de uso da medição, por exemplo: uma organização pode adotar o modelo de Gestão pela Qualidade Total do Prêmio Nacional de Qualidade como forma de manter ou aumentar sua competitividade (Oliveira & Martins, 2008).

No Brasil, por iniciativa do Governo Federal, foi lançado em 1990 o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP), que tinha por finalidade apoiar o esforço de modernização da indústria brasileira por meio da promoção da melhoria da qualidade e produtividade dos produtos e processos. Em 1992, foi lançada a primeira edição do Prêmio Nacional da Qualidade, criado pela então Fundação para o Prêmio Nacional da Qualidade

As organizações devem estar abertas para sofrer influências permanentes, tanto dos ambientes interno quanto externo

(FPNQ), a atual Fundação Nacional da Qualidade (FNQ) (Moreno, 2008).

Atualmente, o modelo de excelência do PNQ é composto dos seguintes critérios de excelência (CE's): (i) Liderança; (ii) Estratégia e planos; (iii) Clientes; (iv) Sociedade; (v) Informações e conhecimento; (vi) Pessoas; (vii) Processos; e (viii) Resultados. Esses critérios de excelência são fundamentados nos seguintes princípios: (a) pensamento sistêmico; (b) aprendizado organizacional; (c) cultura da inovação; (d) liderança e constância de propósitos; (e) orientação por processos e informações; (f) visão de futuro; (g) geração de valor; (h) valorização das pessoas; (i) conhecimento sobre o cliente e o mercado; (j) desenvolvimento de parcerias; e (l) responsabilidade social (FNQ, 2006; 2007) (Oliveira & Martins, 2008).

No entanto, à época da gênese do Programa Navio 1000, em janeiro de 1994, os critérios de excelência do Prêmio Nacional de Qualidade (1993) eram: (i) Liderança; (ii) Informação e análise; (iii) Planejamento estratégico da qualidade; (iv) Desenvolvimento e gestão de recursos humanos; (v) Gestão da qualidade de produtos e serviços; (vi) Resultados obtidos quanto à qualidade e às operações; e (vii) Focalização no cliente e sua satisfação (Moreno, p. 69, 2008). Baseado nesses critérios, o Programa Navio 1000 foi criado.

A interação com o Código ISM de adoção obrigatória para operadores de navios mercantes

Na indústria marítima, o desejo de se alcançarem padrões uniformes relacionados à segurança e à proteção ambiental sempre existiu. A variedade de leis de cada país muitas vezes conflitava com a de outros países. Para se obter essa uniformização, em 1948 foi criada a então

Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO), no âmbito da Organização das Nações Unidas. Mais tarde, em 1982, essa Organização passou a se chamar International Maritime Organization (IMO), e é dela que emanam todas as fontes regulatórias de caráter internacional para a utilização comercial do mar por embarcações e similares. O principal documento emitido pela IMO nesse sentido, que inclusive é anterior à sua criação, mas que foi assimilado como sendo emanado dela devido às suas várias emendas e atualizações ao longo de sua existência, é a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, internacionalmente conhecida pela sigla do inglês Solas (Safety of Live at Sea). A primeira versão da Convenção Solas remonta ao ano de 1914 (adotada em 20 de janeiro de 1914), fruto dos trabalhos de uma conferência internacional realizada naquele ano em Londres, tendo sua origem relacionada ao naufrágio do navio *Titanic*, em sua viagem inaugural, ocorrido em 1912, ocasião em que morreram mais de 1.500 pessoas entre passageiros e tripulantes. A Convenção Solas, incluindo a primeira versão de 1914, foi sendo modificada e aperfeiçoada ao longo dos anos até chegarmos à versão que hoje está em vigor desde 1980.

Além da Convenção Solas, a IMO emitiu outras convenções que são incorporadas ao ordenamento jurídico dos países signatários, sempre relacionadas aos temas: (i) segurança da navegação e (ii) proteção do meio ambiente, em especial ao meio ambiente marinho.

Muitas dessas convenções são originadas de fatos marcantes, tais como acidentes ocorridos no mar ou o surgimento e adoção de novas tecnologias ou de estudos que possam contribuir tanto para a segurança no mar quanto para a proteção do meio

ambiente. Notadamente, a maioria das convenções e dos demais documentos emanados pela IMO é de natureza técnica, com a descrição de princípios e fatores a serem observados, principalmente na construção e dotação dos navios e demais embarcações de equipamentos, que se tornam obrigatórios para se alcançar esses objetivos de segurança da navegação e da proteção ambiental. No entanto, reconhecendo que a responsabilidade para a operação segura de um navio recai sobre todas as pessoas envolvidas no que a literatura jurídica chama, desde os primeiros diplomas legais, de “aventura marítima”, desde o alto gerenciamento das empresas de navegação até a mais humilde posição de um tripulante a bordo de um navio, a IMO implementou o “Código Internacional para o Gerenciamento das Operações Seguras do Navio e Prevenção da Poluição”, internacionalmente conhecido como *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)*. Este foi o primeiro conjunto de regulamentação internacional que atentou para a integração do gerenciamento das operações marítimas tanto do lado baseado em terra – o gerenciamento do negócio da navegação – como a operação a bordo dos navios propriamente dita. (Rodriguez *et.al*, 2005).

O fato gerador para a elaboração desse Código foi o acidente do navio *Herald of Free Enterprise* na noite de 6 de março de 1987, fora do porto de Zeebrugge, na Bélgica. Tratava-se de um navio do tipo *roll-on/roll-off ferries* (navio que transporta tanto carros quanto passageiros, ou seja, os passageiros entram com seus carros no navio, muito comum na travessia do Canal da Mancha entre o continente europeu e as ilhas do Reino Unido), que virou e resultou na morte de 193 pessoas. A causa do acidente foi que o navio deixou o porto, ini-

ciando sua navegação da Bélgica para um porto no Reino Unido, sem que sua porta de proa (por onde entravam os carros) tivesse sido fechada. Consequentemente, o mar entrou, afetou a estabilidade do navio e o mesmo virou. O juiz que conduziu o inquérito descreveu o caso como “sendo o maior exemplo de deficiência do gerenciamento, pelo fato de o navio ter deixado o porto com a porta de carros aberta”. Como resultado desse inquérito, representantes do Reino Unido solicitaram à IMO que imediatamente investigasse medidas com o propósito de melhorar a segurança nos navios *roll-on/roll-off ferries*. A visão, expressa na fala do então secretário-geral da IMO, foi a de que “o que nós precisamos agora é estabelecer um claro e bem entendido procedimento para operações de navios que possa ser periodicamente verificado, através de inspeções aleatórias, para se verificar o seu cumprimento” (Rodriguez *et.al*, 2005).

Na sua 16ª sessão, ocorrida em outubro de 1989, a Assembleia-Geral da IMO adotou a Resolução A.647(16), que continha as primeiras IMO *Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*. O texto dessa IMO *guidelines* previa que ela deveria ser periodicamente revista e revisada à luz da experiência adquirida ao longo de sua implementação pela indústria. Como resultado dessas revisões, a Assembleia-Geral da IMO, em sua reunião anual, ocorrida em novembro de 1993, adotou a Resolução A.741(18), que trazia anexo ao seu texto não mais um *guideline*, mas sim o próprio Código ISM. A Assembleia reconheceu que esse código deveria ser mandatório para a indústria marítima e que a melhor maneira e mais rápida de se conseguir isso seria pela adição desse Código à Convenção Solas (1974). Em maio de 1994, a Convenção

Solas foi emendada e recebeu um novo capítulo, o IX, intitulado “Gerenciamento das Operações Seguras de Navios”. Este novo capítulo da Solas entrou em vigor por aprovação tácita dos países signatários da IMO. Esse novo Código ISM teria uma primeira fase de implementação, em que tornaria obrigatório para os tipos de navios: (i) de passageiros; (ii) de alta velocidade; (iii) tanques petroleiros; (iv) tanques de produtos químicos; (v) tanques gaseiros e (vi) graneleiros, a partir de 1º de julho de 1998. Para os demais tipos de navios de carga e outras estruturas flutuantes, tais como plataformas, ele se tornaria obrigatório a partir de 1º de julho de 2002 (Rodríguez *et. al.*, 2005).

O Código ISM foi designado pela IMO como sendo o meio pelo qual os operadores de navios criariam seus próprios códigos, individuais, elaborados segundo as características das suas operações, padrões de segurança e de prevenção da poluição nas operações de seus navios. Em primeiro lugar, as responsabilidades, tanto do pessoal do gerenciamento do negócio em terra responsável pela segurança dos navios como dos com acesso a mais alta direção das companhias e do gerenciamento de bordo (comandante e chefe de Máquinas), foram integradas em um sistema com o propósito de eliminar os acidentes causados por erros humanos. O Código também deixa claras as responsabilidades do gerenciamento do negócio nas empresas de navegação pela operação segura dos navios, que devem ser capazes de responder e atender a todas as necessidades daqueles que estão a bordo, em quesitos tocante à segurança e à prevenção da poluição. Os objetivos especificados no Código ISM são: (a) proteção da vida humana; (b) proteção do meio ambiente e (c) proteção da propriedade. O Código ISM não criou regras e regulamentos, mas

proveu uma estrutura de gerenciamento pela qual os operadores de navios, obrigatoriamente, devem desenvolver seus próprios Sistemas de Gerenciamento de Segurança, integrado a todas as normas, regras e regulamentos, quer nacionais, da bandeira que o navio arvora, quer internacionais observados por toda a indústria marítima (Rodríguez *et. al.*, 2005).

A filosofia por trás da aplicação do Código ISM suporta e encoraja o desenvolvimento de uma cultura de segurança na indústria marítima. O Código exige procedimentos para se garantir uma operação segura, o gerenciamento do risco, procedimentos para se reportar e analisar acidentes e não-conformidades e procedimentos para auditorias internas e revisões periódicas. No entanto, o Código ISM tem sido criticado devido ao aumento de trabalho burocrático a bordo dos navios. Um Sistema de Gerenciamento de Segurança eficiente, baseado no Código ISM, deve incluir uma coleção de informações de segurança a partir das operações, de modo que se possa aprender com os acidentes e incidentes e, então, prover a bases para uma melhoria contínua na segurança (Ek *et. al.*, 2014).

O Código ISM apareceu para trazer uma mudança radical em uma indústria em que, historicamente, havia muito pouca instrução e procedimentos escritos e, em que muitas das decisões eram delegadas tão somente ao comandante do navio. Entretanto, com a adoção de procedimentos escritos e com o dramático desenvolvimento da tecnologia e dos sistemas de comunicações nos últimos 20 anos do século XX, permitiu-se um controle melhor das operações dos navios, por parte do gerenciamento do negócio baseado em terra, no tocante aos aspectos da segurança e no provimento e manutenção de registros (Rodríguez *et. al.*, 2005).

O Sistema de Gerenciamento de Segurança, desenvolvido para cada operador de navio, inclusive, com variações para cada tipo de navio operado por um mesmo operador, deve conter os seguintes elementos:

1) uma política de segurança e proteção ambiental;

2) instruções e procedimentos para se garantir uma operação segura do navio e proteção ambiental, atendendo à legislação do Estado da bandeira do navio;

3) definição de níveis de autoridades e linhas de comunicação entre o pessoal de terra e o de bordo;

4) procedimentos para se reportar acidentes e não-conformidades relacionados aos requisitos do Código ISM;

5) procedimentos para preparar o pessoal, tanto de bordo quanto de terra, a lidar com emergências; e

6) procedimentos para auditorias internas e revisões periódicas do sistema gerenciamento. (Rodriguez *et.al*, 2005)

No entanto, o maior obstáculo para a implementação do Código ISM nas frotas de navios é a resistência das tripulações para com a “obrigação” de se criar uma cultura de segurança. Os problemas e as dificuldades que apareceram na implementação do Código ISM foram resultantes da diferença entre a cultura predominante no navio ou na frota de navios e a cultura de segurança exigida pelo Código ISM. A cultura organizacional

não suportava os padrões da cultura de segurança exigidos para a implantação do Código ISM. A implementação de um Sistema de Gerenciamento de Segurança exigido pelo Código ISM na indústria muitas vezes se tornou apenas mais um “trabalho burocrático”, o que caracteriza que a empresa operadora de navio simplesmente “comprou” um Sistema de Gerenciamento de Segurança pronto para implementar em seus navios sem que tenha proporcionado o devido treinamento, com a devida comunicação ao seu pessoal. Outro fator que influenciou negativamente na implementação do Código ISM foi a alta rotatividade das tripulações. Normalmente, um novo tripulante não estava familiarizado com o Sistema de Gerenciamento de Segurança que deveria atender. (Lappalainen *et.al*, 2012)

O gerenciamento e todo o pessoal da indústria da navegação têm aceitado o Código ISM como

uma providência essencial para as medidas de segurança implantadas nas operações; no entanto, a compreensão da filosofia dos aspectos da melhoria contínua permanece como sendo um dos grandes problemas. Ferramentas para o desenvolvimento contínuo devem ser desenvolvidas e aplicadas na prática. Outro problema observado é a falta de uniformidade na interpretação e na implementação do Código ISM.

Normalmente já ficou evidenciado que a principal causa de acidentes na indústria marítima tem como causa raiz o fator humano. Também é pouco provável que esses erros causados por fatores humanos possam ser corrigidos com o mesmo tipo

O maior obstáculo para a implementação do Código ISM nas frotas de navios é a resistência das tripulações para com a “obrigação” de se criar uma cultura de segurança

de regulamentação e supervisão como fazemos com problemas técnicos. Daí a grande importância de uma regulamentação do tipo do Código ISM, focando nas ações humanas, o que traria enorme benefício para as empresas de navegação com o encorajamento de ações de melhorias contínuas na segurança e na prevenção da poluição.

O PROGRAMA NAVIO 1000

Conforme o depoimento do Capitão de Longo Curso José Menezes Filho, idealizador do Programa Navio 1000, o *insight* se deu quando, no ano de 1993, dentro da estratégia da Petrobras em implantar o GQT e aderir ao PNQ, o Comandante Menezes, na época ocupando a função de inspetor-geral foi convidado, como representante da Fronape, para fazer o curso de Auditor do PNQ, e considerando sua experiência anterior na navegação de longo-curso, com viagens para portos no exterior, onde pode observar o grau de exigência das inspeções e auditorias sofridas pelos mais variados organismos com interesse no transporte marítimo (ex: autoridades marítimas e portuárias locais, seguradoras, empresas com interesse em contratar o navio etc.). O Comandante Menezes ponderou que o navio é uma unidade de negócio de alto risco e que um acidente ou incidente poderia quebrar a empresa de navegação, citando como exemplo o incidente do navio petroleiro *Exxon Valdez*, ocorrido no Alaska (EUA) em 1989, que, embora não tenha sido o maior acidente de derramamento de petróleo no mar em volume de óleo derramado, foi um dos campeões em custo de reparação face a sensibilidade do ecossistema do local do acidente. Disse ele: “[...] eu achava que a avaliação (dos navios), como era feita até então, eram inspeções, as inspeções mostravam uma radiografia instantânea. Então, naquele

momento o navio estava daquela forma, [...], mas poderia não estar há algum tempo atrás e poderia, logo depois, num futuro próximo, também não estar bem. Então o ideal seria que a gente tivesse um sistema de auditoria em que a gente verificasse a perenidade, o quão sustentável era aquele cenário, como estava aquela instalação”.

Assim, nasceu a ideia de se criar um sistema de auditorias periódicas, baseadas nos critérios do PNQ, que, de forma sustentável e perene, mostrassem as condições dos navios. Como os Critérios de Excelência do PNQ pontuam no máximo 1.000 pontos, o sistema idealizado para a Fronape foi denominado “Programa Navio 1000”, em referência ao máximo de pontos que um navio poderia somar dentro do sistema de auditoria.

Em janeiro de 1994, foi elaborado o primeiro *Guia de Auditoria para navios da Fronape* (GAF), em que foram utilizados parâmetros de avaliação semelhantes aos do PNQ, com o propósito maior de levar para os navios a utilização de ferramentas e conceitos de GQT. (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008)

Como vimos anteriormente neste artigo, em maio de 1994 a IMO emendou a Convenção Solas, criando o Capítulo IX dessa Convenção, e a introdução do Código ISM, que, para os navios do tipo tanque petroleiros, seria adotado de forma obrigatória a partir de 1º de julho de 1998.

Notem que a elaboração e a introdução do Programa Navio 1000 na Fronape são anteriores à emenda da Solas, que introduziu o Código ISM. Essa cronologia é fundamental para o entendimento do sucesso do Programa Navio 1000.

Ainda segundo o próprio Comandante Menezes, a integração do então já existente Programa Navio 1000 com o Sistema de Gerenciamento de Segurança que foi imposto, de forma compulsória, para o

atendimento dos requisitos do Código ISM, foi fácil porque “[...] quando veio o Código ISM, voltado para os aspectos de segurança, a gente já estava com a cultura implantada. O Navio 1000 já vinha direcionando as pessoas para terem cuidado com esse tipo de gestão”. E acrescentou ainda que “[...] em 1994 quando eles (a IMO) definiram que em 1998 seria obrigatório (o atendimento dos requisitos do Código ISM para navios petroleiros) a gente já tinha iniciado os nossos navios nesse tipo de preparo (pelo Programa Navio 1000). Quando chegou na época de implantar o Código ISM, nós conseguimos nos candidatar e fomos, sem dúvida, uma das primeiras empresas a se certificar¹, pelas estatísticas da época a Fronape estava lá na faixa das 15 primeiras frotas do mundo a se certificar porque já tínhamos uma cultura voltada para isso”.

Em 1994, o Programa Navio 1000 teve no seu primeiro *Guia de Auditoragem*, baseado nos seguintes critérios com suas respectivas pontuações:

Critérios	Pontuação
1.0 – Gestão de Recursos Humanos	100 pontos
2.0 – Sistemas e Equipamentos	250 pontos
3.0 – Uniformização de Procedimentos	100 pontos
4.0 – Segurança e Salvatagem	180 pontos
5.0 – Gerenciamento de Risco Ambiental	190 pontos
6.0 – Certificados e Documentos	80 pontos
7.0 – Gestão de Manutenção, Material e Conservação	100 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Ao longo dos anos, e coerente com a perspectiva de melhoria contínua preconizada pela Gestão pela Qualidade Total, o Programa Navio 1000 vem sendo avaliado e atualizado, como disse o próprio Comandante Menezes: “[...] o PDCA² está sempre atualizando, todo ano um grupo se reúne, discute, faz uma análise crítica e vê o que é que tem de melhoria e qual foco a ser implementado na próxima revisão a ser feita, sempre voltada para o negócio e para os resultados”.

Em 1996 é introduzido, no critério (6), a preocupação com os resultados alcançados, além da preocupação com o atendimento aos requisitos do Código ISM. (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008)

Critérios	Pontuação
1.0 – Gestão de Recursos Humanos	100 pontos
2.0 – Sistemas e Equipamentos	200 pontos
3.0 – Procedimentos, Certificados e Documentação	100 pontos
4.0 – Segurança e Salvatagem	150 pontos
5.0 – Gerenciamento de Risco Ambiental	150 pontos
6.0 – Resultados Alcançados	200 pontos
7.0 – Gestão de Manutenção, Material e Conservação	100 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Em 1998/1999, o *Guia de Auditoragem do Programa Navio 1000* manteve o caráter inovador porque se propunha a fazer uma avaliação mais detalhada dos navios, diferentemente da prática consagrada de inspeções – em que se verificava as condições do navio num determinado

1 NOTA: A implementação de um Sistema de Gerenciamento de Segurança que comprovasse o atendimento aos requisitos do Código ISM se dá por meio de auditoria externa, realizada por órgão credenciado pela autoridade da bandeira do navio, que emitirá certificado comprovando tal cumprimento.

2 PDCA (= *Plan, Do, Check, Act*), ferramenta do Gerenciamento pela Qualidade Total (GQT).

instante –, sem se avaliar o seu passado e se as condições presentes seriam sustentáveis no médio ou no longo prazo (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008).

Guia de Auditoria – 1998 e 1999	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	100 pontos
2.0 – Sistemas e Equipamentos	200 pontos
3.0 – Gestão de Processos (Procedimentos e SSPP ³)	100 pontos
4.0 – Segurança e Salvatagem	150 pontos
5.0 – Gerenciamento de Risco Ambiental	150 pontos
6.0 – Resultados Alcançados (Rumos e Compromissos)	200 pontos
7.0 – Gestão de Manutenção, Material e Conservação	100 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Notem que nessa versão do Programa Navio 1000 já aparecem as evidências do atendimento ao Código ISM no critério (3) – Gestão de Processos (Procedimentos e SSPP), consolidando, assim, a integração da ferramenta Programa Navio 1000 com o Sistema de Gestão de Segurança elaborado pela Fronape para atendimento aos requisitos do Código ISM.

Depois de exercer, por mais de 40 anos, em regime de monopólio, o trabalho de exploração, produção, refino e transporte do petróleo (grifo nosso) no Brasil, a Petrobras passou a competir com outras empresas estrangeiras e nacionais em 1997, quando o Presidente Fernando Henrique Cardoso sancionou a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997. Tal lei regulamentou a redação dada ao artigo 177, §1º da Constituição da República pela Emenda Constitucional nº 9 de 1995, permitindo que a União contratasse empresas privadas para exercê-lo.

A atuação da Fronape foi particularmente afetada pelo Art. 65 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que diz: “Art. 65. A Petrobras deverá constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, ficando facultado a essa subsidiária associar-se, majoritariamente ou minoritariamente, a outras empresas.” Foi então criada a Petrobras Transportes S.A. – Transpetro.

Criada em 12 de junho de 1998, a Petrobras Transporte S.A. – Transpetro é uma empresa subsidiária integral do sistema Petrobras para o transporte e a logística de combustível no Brasil. Os navios da Fronape foram então incorporados à então recém-criada Transpetro. Ou seja, a Fronape, que até então era o braço operacional do transporte marítimo da Petrobras dentro da estrutura de logística da empresa, passou a ser parte de uma “outra” empresa que passaria a operar não mais tão-somente como um órgão executor de uma atividade de uma empresa estatal, mas competindo com outras empresas de navegação do ramo, resultado da flexibilização do monopólio da Petrobras, por força da Lei nº 9.478 de 6 de agosto de 1997. A transição da Fronape como órgão do transporte marítimo da Petrobras para uma unidade de negócio da Transpetro durou cerca de dois anos. No ano de 2000, em função dessa transição, não houve auditoria na frota do Programa Navio 1000.

Mediante esse novo cenário é que, a partir do ano de 2001, foram incorporados ao Programa Navio 1000, critérios adotados no Programa de Inspeção da Ocimf⁴ estabelecidos no *Ship’s Inspection Report – Sire*, programa este de abrangência

3 SSPP – Sistema de Segurança e Prevenção da Poluição – primeiro sistema de gerenciamento de segurança da Fronape para cumprimento dos requisitos do Código ISM.

4 Ocimf – Oil Companies International Maritime Forum.

internacional, utilizado pelas empresas operadoras de petróleo no mundo, como critério para a contratação (afretamento) de navios petroleiros para o transporte de petróleo e derivados.

Guia de Auditoria – 2001 (Sire – 56,5%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	100 pontos
2.0 – Gestão de Segurança e Prevenção de Poluição	200 pontos
3.0 – Resultados Alcançados	100 pontos
4.0 – Sire – Passadiço ⁵	150 pontos
5.0 – Sire – CCC ⁶ / Casa de Bombas ⁷	150 pontos
6.0 – Sire – Convés ⁸	200 pontos
7.0 – Sire – Máquinas ⁹	100 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

A partir de 2002, a pontuação dos itens Sire foi ganhando destaque na pontuação do Programa Navio 1000, tal a importância comercial desse tipo de aprovação. O *Ship’s Inspection Report – Sire* é realizado por inspetores autônomos, independentes, que lançam o relatório de sua inspeção num banco de dados disponível para todas as empresas petroleiras membros da Ocimf que tiverem, para satisfazer às suas necessidades de transporte de petróleo e derivados, que contratar um navio-tanque no mercado, seja apenas para uma viagem ou por um período de tempo. O escalonamento da importância dos itens Sire no *Guia de Auditoria do Programa Navio 1000* foi o seguinte: 60%

em 2004; 72% em 2005; 74% em 2006; 75% em 2007 e 80% em 2008. (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000 / 2008)

Ainda, em 2003, 2004, 2005 e 2006 foram incluídos no *Guia de Auditoria* itens que contemplavam os requisitos das 15 Diretrizes de SMS (Segurança, Meio-ambiente e Saúde) do Sistema Petrobras.

Guia de Auditoria – 2002 (Sire – 60%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	90 pontos
2.0 – Gestão de Segurança e Prevenção de Poluição	110 pontos
3.0 – Resultados Alcançados (Acompanhamento de Metas)	200 pontos
4.0 – Sire – Passadiço	80 pontos
5.0 – Sire – CCC / Casa de Bombas	150 pontos
6.0 – Sire – Convés	200 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	170 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Guia de Auditoria – 2003 (Sire – 70%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	100 pontos
2.0 – Gestão de Segurança e Prevenção de Poluição	120 pontos
3.0 – Acompanhamento de Metas e Resultados	80 pontos
4.0 – Sire – Passadiço	80 pontos
5.0 – Sire – CCC/ Casa de Bombas	170 pontos
6.0 – Sire – Convés	270 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	180 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

- 5 Passadiço – compartimento do navio onde ficam instalados os equipamentos de navegação e comunicação, bem como os equipamentos de auxílio à navegação. Local em que o comandante e os oficiais encarregados da navegação conduzem o navio.
- 6 CCC – Centro de Controle de Carga – compartimento do navio de onde se operam as bombas e as válvulas que movimentam a carga em um navio-tanque.
- 7 Casa de Bombas – compartimento do navio onde ficam instaladas as bombas que movimentam a carga em um navio-tanque.
- 8 Convés – aqui entendido como um departamento do navio responsável pela gestão náutica sobre o sistema de carga, a estrutura do casco, a navegação e a hotelaria. Normalmente chefiado pelo imediato (2º no comando do navio).
- 9 Máquinas – aqui entendido como um departamento do navio responsável pela gestão náutica sobre máquinas e motores que fazem o navio funcionar e proporcionam conforto a bordo. Normalmente chefiado pelo chefe de Máquinas.

Guia de Auditoria – 2004 (Sire – 72%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	90 pontos
2.0 – Gestão de Segurança e Prevenção de Poluição	100 pontos
3.0 – Acompanhamento de Metas e Resultados	90 pontos
4.0 – Sire – Passadiço	80 pontos
5.0 – Sire – CCC / Casa de Bombas	170 pontos
6.0 – Sire – Convés	290 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	180 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Guia de Auditoria – 2005 (Sire – 75%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	60 pontos
2.0 – Gestão de Segurança e Prevenção de Poluição	80 pontos
3.0 – Acompanhamento de Metas e Resultados	120 pontos
4.0 – Sire – Passadiço	80 pontos
5.0 – Sire – CCC / Casa de Bombas	160 pontos
6.0 – Sire – Convés	330 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	170 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Guia de Auditoria – 2006 (Sire – 75%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Liderança	70 pontos
2.0 – Gestão de Segurança e Prevenção de Poluição	90 pontos
3.0 – Acompanhamento de Metas e Resultados	90 pontos
4.0 – Sire – Passadiço	80 pontos
5.0 – Sire – CCC / Casa de Bombas	150 pontos
6.0 – Sire – Convés	340 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	180 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Guia de Auditoria – 2007 (Sire – 80%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Sire – Liderança	150 pontos
2.0 – Gestão Administrativa	120 pontos
3.0 – Acompanhamento de Metas e Resultados	80 pontos
4.0 – Sire – Gestão de SMS ¹⁰	110 pontos
5.0 – Sire – CCC / Casa de Bombas	140 pontos
6.0 – Sire – Convés	200 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	200 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

Guia de Auditoria – 2008 (Sire – 80%)	
Critérios	Pontuação
1.0 – Sire – Liderança	210 pontos
2.0 – Gestão Administrativa	45 pontos
3.0 – Acompanhamento de Metas e Resultados	110 pontos
4.0 – Sire – Gestão de SMS	120 pontos
5.0 – Sire – CCC / Casa de Bombas	120 pontos
6.0 – Sire – Convés	200 pontos
7.0 – Sire – Máquinas	195 pontos

(Fonte: Guia do Programa Navio 1000/2008)

A metodologia de avaliação dos navios pelo Programa Navio 1000 é realizada em cinco etapas: (a) pré-avaliação; (b) avaliação do Programa Navio 1000 (auditoria); (c) emissão do Relatório do Programa Navio 1000; (d) ação do auditado, e (e) verificação da ação do auditado.

A pré-avaliação consiste em que o próprio navio faça sua autoavaliação preenchendo o *check-list* do *Guia de Auditoria* e tomando as ações para correção das deficiências encontradas. Essa pré-avaliação permite que a administração de bordo identifique as suas deficiências e promova as ações corretivas necessárias.

¹⁰ SMS – Segurança, Meio-Ambiente e Saúde.

Essa fase do Programa Navio 1000 é de suma importância, pois, por ocasião da Auditoria do Programa Navio 1000, os auditores compararão as próprias deficiências encontradas com as constantes no relatório da pré-avaliação, mesmo que as ações corretivas das deficiências encontradas na pré-avaliação ainda estejam em andamento. As deficiências levantadas pelos auditores do Programa Navio 1000 que não estiverem listadas no relatório de pré-avaliação farão com que o navio não pontue no item do critério correspondente, pelo entendimento de que a deficiência não identificada nem tratada tenderá a agravar-se, podendo vir a impactar o navio em futuras inspeções/auditorias de clientes, sociedades classificadoras, autoridades marítimas, seguradoras etc. (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008)

A avaliação do Programa Navio 1000, a auditoria no navio propriamente dita, deverá ser realizada, de preferência, num porto, com o navio em operação (carregando ou descarregando a carga), preferencialmente à luz do dia. A auditoria segue todo o ritual de uma auditoria formal, com reunião de abertura, apresentação dos auditores, definição do roteiro da auditoria etc. Cada auditor nomeado deverá auditar um ou mais critérios do Programa, e este deverá ser acompanhado por um oficial do navio designado pelo comandante, com a devida autonomia para apresentar ao auditor as evidências solicitadas, além do que este oficial que acompanha o auditor deverá atestar as deficiências encontradas pelo auditor, a serem apresentadas na reunião final. Os auditores do Programa Navio 1000 não têm olhos só para deficiências. Boas práticas e pontos fortes relevantes com algum item de algum critério também serão reportados com a finalidade de serem divulgados para a frota toda.

As deficiências de fácil retificação poderão ser imediatamente retificadas e o tratamento e o resultado do tratamento apresentados ao auditor como evidência. Após concluída a verificação, será realizada a reunião de fechamento, quando os auditores apresentarão a todos os participantes (normalmente toda a tripulação do navio, excetuando-se aqueles que estejam engajados na operação do navio no horário) os pontos fortes encontrados, as oportunidades de melhorias, as deficiências encontradas e as respectivas pontuações. (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008)

Uma vez finda a avaliação do Programa Navio 1000, será emitido um Relatório do Programa Navio 1000 relativo àquele navio com a pontuação e observações, justificando cada não-conformidade ou deficiência encontrada, com uma cópia encaminhada ao navio e outra ao Coordenador do Programa Navio 1000 na Gerência de Inspeção Marítima (Inger) da Fronape. (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008)

De posse do relatório final, o navio elaborará um Plano de Ação, com informações à Gerência de Inspeção Marítima e a sua respectiva Gerência de Operação, no qual constarão as proposições de tratamento das não-conformidades e deficiências listadas no relatório final, bem como a definição dos prazos para a prontificação das retificações dessas deficiências e da necessidade de apoio externo para a realização das mesmas (exemplo: grandes reparos em estaleiro), bem como o atendimento de todas as oportunidades de melhorias listadas no relatório (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008).

Uma vez estabelecido o Plano de Ação pelo navio e aceito pelo coordenador do Programa, o navio deverá executar inspeções para a verificação da manutenção

da conformidade e das ações propostas no Plano de Ação num prazo não superior a 90 dias (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008).

CONCLUSÕES

Avaliando-se os resultados alcançados pela Fronape, pode-se afirmar que o Programa Navio 1000 colaborou fortemente na redução de acidentes pessoais, acidentes com poluição e acidentes e fatos da navegação e de grandes avarias ao navio (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008). A partir de 2003, a incorporação de itens que contemplam os 15 requisitos de SMS do Sistema Petrobras, em grau crescente e de tal forma eficaz, permitiu que o método de auditoria do Sistema Petrobras, denominado “Programa de Avaliação de Gestão de SMS – PAG”, que estima o grau de aderência a essas diretrizes no Sistema Petrobras como um todo, considerando todas as suas unidades operacionais de todos os tipos (refinarias, plataformas, subsidiárias etc.) avaliasse a Transpetro/Fronape como a segunda mais bem pontuada, tendo sido fundamental, para isso, o resultado do que foi constatado nos navios. Conforme o próprio Comandante Menezes, em seu depoimento: “[...] eu vejo a Petrobras como um todo. Ela tem um sistema corporativo, que é medido pela presidência da Petrobras, dos indicadores voltados para SMS. Podemos afirmar com dados, que nós, a Fronape, sempre estivemos entre os primeiros, entre os três primeiros órgãos de todo o Sistema Petrobras mais bem avaliados. E numa avaliação feita em 2012 ou 2013, esse grupo de avaliadores incluiu num relatório a recomendação para todo o Sistema Petrobras, do Programa Navio 1000 como um programa de excelência, como referência para as demais unidades. Isso está em documento interno mandado

para toda a companhia. Entendo ser esse relatório o reconhecimento do Sistema Petrobras pelo fato da Fronape estar sempre bem pontuada no PAG. A Fronape sempre permaneceu com a pontuação acima das outras unidades da companhia, de forma perene, o que levou o engenheiro Elísio, que era o gerente executivo da Fronape na época, a fazer uma apresentação do Navio 1000 para representantes de todas as unidades do Sistema Petrobras a fim de explicar o sucesso da gente num sistema corporativo aplicável a todas as unidades da Petrobras.”

Em 2003, por ocasião da escolha dos indicadores que deveriam compor o Balanced Score Card (BSC) na Perspectiva de Processos Internos do Planejamento Estratégico da Transpetro/Fronape, o Programa Navio 1000 passou a ser considerado como um dos indicadores (GUIA DO PROGRAMA NAVIO 1000/2008). São inegáveis a visão e o ineditismo de um executivo, oriundo da carreira no mar, ocupando uma função de chefe da fiscalização na estrutura de terra de uma frota de navios dentro de uma empresa estatal em buscar um modelo que permitisse medir e acompanhar a *performance* dos navios de forma sistemática e perene, alinhado com princípios do Gerenciamento pela Qualidade Total e baseado nos critérios de excelência do Prêmio Nacional da Qualidade. Atualmente, no mundo, não se tem notícia de nenhuma outra frota de navios mercante que possua uma ferramenta similar, ou com os mesmos propósitos.

Mais recentemente, só em 2005, a indústria do transporte marítimo mundial começou a desenvolver modelos de gestão de frotas e de navios individualmente baseados em Key Performance Indicators (KPI).

O Programa Navio 1000 completou, em 2019, “bodas de prata”, fez 25 anos rodando. É um Programa alinhado com

premissas sólidas, tais como ferramentas do GQT, e à estrutura dos critérios do PNQ, embora, segundo o próprio criador do Programa, o Comandante Menezes, não foi intenção levar a Fronape a pontuar no PNQ, mesmo porque, por ocasião da gênese do programa, a Fronape era tão-somente o braço operacional do transporte marítimo do Sistema Petrobras. A empresa era a Petrobras; ela, como um todo, é quem deveria buscar a pontuação no PNQ. Mas o Programa Navio 1000 manteve-se fiel à estrutura idealizada dos sete critérios (da versão de 1993) do PNQ, porém sempre se atualizando, rodando o PDCA, buscando a melhoria contínua.

Acredito ser extremamente importante ressaltar aqui trechos do depoimento do idealizador do Programa Navio 1000, o Capitão de Longo Curso José Menezes Filho, pela impessoalidade que o Programa assumiu, adotando um papel institucional, como ferramenta de medição de *performance* e avaliação da frota de navios petroleiros da Fronape. Quando a ele foi perguntado se o programa Navio 1000 atingiu e atinge os seus objetivos propostos, respondeu: “Estou bastante à vontade para falar porque não conduzo esse programa há um bom tempo. Lembro de um momento assim de felicidade, há uns oito anos atrás, tinha uma comandante, jovem na companhia, ela entrou na companhia em 2001 ou 2002, o programa já tinha uns oito anos e eu perguntei a ela se ela sabia a origem daquele programa Navio 1000. Ela disse que não! Que bom, então é sinal que as coisas funcionam independente das pessoas. Olhe quantas gestões já passaram na companhia, quantos gerentes e superintendentes, e muitos não sabem como surgiu, sabem que é um programa, que é importante e todos se dedicam para

fazer com que o PDCA esteja sempre se atualizando. Todo ano um grupo se reúne, discute, faz uma análise crítica e vê o que é que tem de melhoria e qual é o foco a ser implementado na próxima revisão a ser feita, sempre voltada para o negócio e para os resultados”.

Além das funções de ferramenta de medição de *performance* dos navios e de avaliação operacional da frota, o Programa Navio 1000 também ajudou a Fronape em outra conquista muito importante. A Frota Nacional de Petroleiros, hoje alocada na subsidiária Transpetro, mas na época ainda como unidade operacional do transporte marítimo do Sistema Petrobras, foi a primeira frota de navios petroleiros no mundo a receber a certificação ISO 14000 e é internacionalmente reconhecida como uma das frotas de navios-tanque mais ambientalmente amigável, com baixíssimos índices de eventos de poluição por óleo no mar.

Outro aspecto importante do Programa Navio 1000 é sua influência e participação no resultado comercial da Fronape. Desde a inclusão dos critérios do Sire em 2001 e com o seu posterior aumento de peso dentro do Programa, os índices operacionais da Fronape melhoraram substancialmente, preparando a frota para uma atuação a nível internacional no mercado de frete marítimos de petróleo e derivados. Nos últimos anos, o IDO¹¹ da Fronape tem se mantido acima de 99%.

O Programa Navio 1000 também tem sido utilizado como ferramenta para o planejamento dos programas de manutenção da Fronape, como as docagens dos navios, por exemplo, gerando uma redução de custos da ordem de USD 7 milhões em 2016, comparativamente a 2015. O atendimento de praticamente todos os itens do

11 IDO – Índice de Disponibilidade Operacional.

Guia de Auditoria do Programa Navio 1000 garante uma boa condição de manutenção dos navios, contribuindo, assim, para a redução dos custos nessa rubrica.

No tocante à prevenção da poluição marinha, o Programa Navio 1000 é reconhecido e foi citado em trabalhos acadêmicos como a dissertação de mestrado da bióloga Íris Regina Fernandes Poffo (p.100, 2000), em que declara: “[...] A Petrobras/Fronape elaborou o *Guia de Auditoria* apenas para seus navios, antes mesmo das exigências da IMO, utilizando ferramentas e conceitos de Gestão pela Qualidade Total, avaliando-os quanto à segurança e salvatagem, sistemas e equipamentos, gerenciamento de pessoal, gerenciamento de riscos ambientais, manutenção e conservação. Declarou ainda: “[...] Após cinco anos de implantação, foi

observada redução no quadro de acidentes pessoais, de navegação, de grandes avarias e de poluição. Outro aspecto positivo registrado foi que, com a uniformização de procedimentos operacionais, os navios passaram a ficar mais parecidos entre si, facilitando assim a ambientação e a familiarização dos tripulantes ao alternarem de um petroleiro para outro. Em função desse trabalho, a Transpetro obteve a certificação ISO 14001, em 1998, e a ISO 9002, em 1999 – Prêmio Top de Ecologia da Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (ADVB).”

O Programa Navio 1000 contribuiu sobremaneira para essas conquistas, portanto, inegavelmente, é uma ideia de sucesso, que já completou seus 25 anos de implementação, contribuindo positivamente para os resultados.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO>; Navio mercante; Qualidade total;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BIANCO, M. F. & SALERMO, M. S. *Como o TQM opera e o que muda nas empresas?* – Um estudo a partir de empresas líderes no Brasil. *Gestão & Produção*, v. 8, n. 1, p. 56-67, abr. 2001, São Carlos – SP.
- EK, A.; RUNEFORS, M. & BORELL, J. “Relationships between safety culture aspects – A work process to enable interpretation”. *Marine Policy* 44, p. 179-186, 2014.
- LAPPALAINEN, F. J.; JURONEN, J. & TAPANINEN, U. “Evaluation of the Ism Code in the Finnish Shipping Companies”. *Journal of Maritime Research*, vol. IX, n. 1, p. 23-32, 2012.
- MORENO J. A., “O modelo e excelência de gestão do Prêmio Nacional da Qualidade – PNQ: análise da evolução dos critérios de excelência”. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Estadual Paulista Júlio Mesquita Filho (UNESP), Bauru, 2008.
- MOYSÉS FILHO, J. “Gestão pela Qualidade Total no serviço de Recursos Humanos da Petrobras: uma avaliação de sua implantação”. Dissertação apresentada à Escola Brasileira de Administração Pública para a obtenção do grau de Mestre em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Escola Brasileira de Administração Pública, Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa, Curso de Mestrado em Administração Pública, Rio de Janeiro – RJ, 1997.

- OBADIA, I. J.; VIDAL, M. C. R.. & MELO, P. F. F. *Uma abordagem adaptativa de intervenção para mudança organizacional. Gestão & Produção*, v. 14, n. 1, p. 125-138, jan.-abr. 2007, São Carlos – SP.
- OLIVEIRA, G. T. & MARTINS, R. A. *Efeitos da adoção do modelo do Prêmio Nacional de Qualidade na medição de desempenho: estudos de caso em empresas ganhadoras do prêmio. Gestão & Produção*, v. 15, n. 2, p. 247-259, maio-ago. 2008, São Carlos-SP.
- PETROBRAS TRANSPORTE S.A. – TRANSPETRO, FRONAPE – INGER – *Guia do Programa Navio 1000/2008*, fornecido pelo Capitão de Longo Curso José Menezes Filho, em 10 de julho de 2018.
- POFFO, I. R. F. “Vazamentos de Óleo no Litoral Norte do Estado de São Paulo: análise histórica (1974 – 1999)”. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo (USP), Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental (Procam), p.100, 2000.
- RENNÓ, J. M. “Qualidade Total na Petrobras”. *Folha de São Paulo*, Opinião Econômica, Caderno 2, p. 2, 07/05/95.
- RODRIGUEZ, A. J. & HUBBARD, M. C., FOWLER, RODRIGUEZ, KINGSMILL, FLINT, & CHALOS, L.L.P. *The International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity* (2005). Disponível em: <<http://frc-law.com/publications/publications2.htm>>. Acesso em: 4 de junho de 2018, às 15h18.

APÊNDICE

Relação dos navios melhores pontuados no Programa Navio 1000, de 1994 a 2008

Ano	Navio	Pontuação
1994	<i>Gurupí</i>	714
1996	<i>Pirajuí</i>	594
1998	<i>Itaperuna</i>	792
1999	<i>Lorena Br</i>	803
2001	<i>Guaporé</i>	832
2002	<i>Grajaú</i>	890

Ano	Navio	Pontuação
2003	<i>Guará</i>	913
2004	<i>Grajaú</i>	944
2005	<i>Nordic Rio</i>	922
2006	<i>Gurupí</i>	930
2007	<i>Nordic Rio</i>	970
2008	<i>Gurupí</i>	953

POLÍTICA EXTERNA E FORÇAS ARMADAS NO JAPÃO DO SÉCULO XXI: Entre o pacifismo e a assertividade

MARCOS PAULO DOS REIS QUADROS*
Cientista Político

KARINE ARNHOLDT**
Bacharel em Relações Internacionais

SUMÁRIO

Introdução

O Japão diante do mundo: de Perry ao fim da Segunda Guerra Mundial

O reposicionamento do Japão no pós-guerra

Panoramas do *Diplomatic Bluebook* (2016): fim do pacifismo?

As Olimpíadas de 2020 e a projeção futura do Japão

Considerações Finais

INTRODUÇÃO

Segundo dados recentes, o Japão ocupa o terceiro lugar na *ranking* das economias mundiais, com um produto interno bruto de US\$ 4,872 trilhões, de acordo

com o Banco Mundial (2017)¹. Além disso, é 11º país mais populoso e está na 17ª posição no Índice de Desenvolvimento Humano (UNITED NATIONS, 2016). Ainda que a cadeia de ilhas que o compõe não ultrapasse a extensão territorial de

* Doutor em Ciências Sociais (Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul- PUCRS), com estágio doutoral no Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa (Lisboa, Portugal). Atuou como coordenador dos cursos de Ciência Política e de Relações Internacionais da Faculdade América Latina e como pró-reitor de Graduação do Centro Universitário da Serra Gaúcha. Atualmente é pesquisador do Centro Brasileiro de Pesquisas em Democracia (CBPD/PUCRS).

** Ex-Board Member do Kanazawa Tomo no Kai.

1 Ver <<https://data.worldbank.org/country/japan>>. Acesso em 22 abr. 2019.

377,915 km², o Japão desempenhou um papel crucial na geopolítica mundial em um passado recente e pode ser arrolado, pelo menos, como potência média no tempo presente. Finalmente, o Japão é um *player* especialmente importante na Ásia, uma vez que a proximidade do seu território com a China e com as Coreias, seu posicionamento diante da presença dos Estados Unidos da América (EUA) na região e a tensão entre movimentos de ampliação do papel das Forças Armadas em um contexto de restrição constitucional podem fazer com que o país seja um elemento-chave para a segurança internacional em médio prazo.

A despeito disso, a política externa japonesa não vem merecendo a atenção que seria desejável por parte dos analistas de língua portuguesa, de modo que o presente artigo almeja oferecer seu contributo para suprir parte desta lacuna. Para tanto, aborda-se, *en passant*, a construção da identidade nacional e da imagem internacional do Japão na dinâmica histórica nos séculos XIX e XX, com destaque para a transição entre os períodos Edo e Meiji sob o choque de culturas promovido pela chegada do Comodoro Perry, bem como para a ascensão do Império japonês e as consequências da derrota na Segunda Guerra Mundial. Em seguida, ao apresentar os desafios geopolíticos da agenda atual, debate-se a revisão do dispositivo constitucional que limita a capacidade de defesa, além das ações práticas do Japão neste terreno e as diretrizes da política externa publicadas pelo Ministério das Relações Exteriores por meio do *Diplomatic Bluebook*, de 2016. Finalmente, exploram-se os preparativos para os Jogos Olímpicos de Tóquio 2020, sugerindo-se que o evento poderá operar como propulsor do realinhamento da projeção internacional do Japão no século XXI.

O JAPÃO DIANTE DO MUNDO: DE PERRY AO FIM DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Sob uma arquitetura social e política singular, ficou o Japão praticamente alheio à política internacional (e ao Ocidente, em particular) até 1854, quando a Diplomacia das Canhoneiras, dos EUA, promove uma ruptura. Com a chegada do Comodoro Matthew Perry e seus “Navios Negros”, o Japão foi forçado a se adaptar e abrir suas portas para o mundo, o que se materializa por meio do Tratado de Kanagawa. Em seguida, outros tratados com as potências ocidentais, conhecidos como Tratados Desiguais (TIPTON, 2016), foram celebrados, pautando a Restauração Meiji (1868-1912), cuja associação de caracteres 明治時代] significa “era do governo esclarecido”, refletindo a modernização política, econômica e social, além da expansão militar imperial que inseriria o Japão como potência mundial no início do século XX.

O Japão investe na expansão territorial, vencendo a China na Primeira Guerra Sino-Japonesa (1894-1895) e a Rússia na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905). Assim, a construção do Império (desde a posse de Formosa e das Ilhas Pescadores como primeira e maior aquisição colonial) se deu rapidamente, apenas em torno de 40 anos após a chegada de Perry.

Embora a participação do Japão na Primeira Guerra Mundial tenha sido mínima, Tipton (2016) refere que, ao final, tendo participado ao lado dos vencedores na Conferência de Paz de Paris (1919) e como membro do Conselho da Liga das Nações, o Japão esperava receber como espólios da guerra os territórios alemães que havia ocupado na China e no Pacífico Ocidental. No entanto, manteve apenas parte destes, embora os países europeus

continuassem a incorporar ex-colônias alemãs. Outra demanda negada foi a inclusão de uma cláusula de igualdade racial na Carta da Liga das Nações.² O ato foi visto pelo Japão como sintoma de interesse ocidental semicolonial na Ásia e evidência do não-reconhecimento do Japão como uma potência equivalente.

Mesmo assim, até meados de 1930 o Japão manteve sua diplomacia alinhada com as potências do Ocidente. No entanto, fortalece-se a crença de que a segurança e a autonomia nacional dependeriam da hegemonia japonesa no leste da Ásia, o que paulatinamente leva o país ao isolacionismo, agindo contra as recomendações da Liga das Nações. Em 1937, tem início a Segunda Guerra Sino-Japonesa, considerada por diferentes autores como o ponto de partida para a Guerra do Pacífico³. Já em 1938, sob o pretexto de libertar os países asiáticos do imperialismo estadunidense e britânico, o Japão anuncia a criação da Esfera Maior de Coprosperidade da Ásia Oriental, também planejando controlar os recursos estratégicos e alimentícios do Sudeste Asiático sem a intervenção do Ocidente. Para buscar aliados, Tóquio já considerava inevitável entrar em guerra com a Grã-Bretanha ou com os EUA (JAMES, 2001).

Em 1940, diante da escalada dos conflitos no Pacífico, o Japão assume o Pacto Tripartite, decidindo apoiar e cooperar com o esforço de guerra do Eixo. Em 1941, assina o Pacto de Neutralidade Nipônico-Soviético, que perdurou até abril de 1945. Embora os teatros de

guerra japonês e europeu tenham sido distintos, para o Japão a aliança com a Alemanha e Itália foi considerada a última alternativa diante dos embargos sobre as matérias-primas que os Estados Unidos aplicaram em oposição à Guerra Sino-Japonesa. O exército estadunidense nas Filipinas também se mostrava como uma preocupação latente.

Aspirando ganhar tempo para fortalecer o cinturão no Pacífico Oriental por meio das ilhas, o Japão traçou uma estratégia de ataque à base naval de Pearl Harbor. Considerava-se ganhar em torno de um ano para negociar com os EUA. No dia 7 de dezembro de 1941, ocorre o ataque que marcou a entrada direta dos EUA na Segunda Guerra Mundial e o definitivo enquadramento do Japão como país inimigo dos Aliados.

O REPOSICIONAMENTO DO JAPÃO NO PÓS-GUERRA

Após a capitulação de 1945, o Japão passa a ser ocupado pelos EUA e tem suspenso seu direito de exercer soberania nas relações externas, situação que se alterou apenas a partir do Tratado de Paz de São Francisco, em 1951 (UEHARA, 2003). Destituído de seus principais símbolos nacionais, o Japão ocupado vislumbra a “declaração de humanidade” (*ningen sengen*) – que suprime a aura de divindade que cercava o imperador desde o Período Edo – e, em face da nova Constituição (1947), é obrigado a renunciar ao direito à beligerância.

Sob uma perspectiva realista das Relações Internacionais, Waltz (1979) assinala

2 Nesse sentido, o período de "ocidentalização" do Japão também é analisado por Dower (1986) como coincidente com o desenvolvimento do racismo científico dominante nas ciências naturais e sociais na Europa e nos EUA, que localizou os japoneses como uma “raça inferior”.

3 Na designação japonesa, a Segunda Guerra Mundial comumente recebe a denominação de Guerra do Pacífico e tem início com o choque de interesses entre Japão e EUA sobre a China, principalmente a partir da anexação da Manchúria pelo Japão.

que a sobrevivência é premissa para o Estado atingir seus propósitos, sendo que o significado da segurança⁴ é mantido pelo próprio conceito de sobrevivência⁵. Nesta senda, inicia-se o processo de reforma do sistema de governo e da sociedade do Japão, a fim de adaptá-los à nova realidade global. Pode-se mesmo sugerir que este período seria uma espécie de nova chegada dos “Navios Negros”, já que desencadeou um segundo movimento de abertura e transformação do Japão em direção ao exterior (ETO, 1976), além de impulsionar a necessidade de reestruturação da identidade nacional e da imagem internacional do país.

O esboço constitucional foi apresentado em 1946, sendo pautado em três princípios básicos e controversos:

1) supressão dos supremos poderes do imperador, cabendo a ele apenas a posição de símbolo de Estado; 2) a condição de negação ao direito de beligerância, desarmamento do país e orçamento limitado apenas à defesa; e 3) abolição da instituição do pariato (sistema de títulos da classe social aristocrática, instituído pela Constituição de Meiji). Um novo Japão emergiria das ruínas da guerra.

A reinserção japonesa na comunidade internacional seguiu o cenário de bipolaridade mundial e as preocupações com o vácuo de poder na geopolítica da Ásia

O princípio do pacifismo e a definição de defesa⁶ tornaram-se os pilares de sustentação da política externa securitária japonesa, que visou reconstruir seu *status* a despeito de ser considerado um “Estado anormal”⁷, cuja imagem passa também de agressor a vítima, promovendo reações reformistas na atualidade, como veremos adiante.

A reinserção japonesa na comunidade internacional seguiu o cenário de bipolaridade mundial e as preocupações com o vácuo de poder na geopolítica da Ásia. Em 1956, o Japão foi aprovado como membro da Organização das Nações Unidas (ONU), o que também facilitou o processo de aceitação na comunidade internacional e sua admissão em outros organismos multilaterais. À medida que se tornava reconhecido pelo desenvolvimento e pela industrialização, a demanda por maior participação nos assuntos internacionais também foi crescendo. Uehara (2003) considera que a política externa japonesa tenha passado por diferentes fases (SAITO *apud* UEHARA, 2003), conforme sintetizado na tabela a seguir:

dada que se tornava reconhecido pelo desenvolvimento e pela industrialização, a demanda por maior participação nos assuntos internacionais também foi crescendo. Uehara (2003) considera que a política externa japonesa tenha passado por diferentes fases (SAITO *apud* UEHARA, 2003), conforme sintetizado na tabela a seguir:

4 Nessa dinâmica, o dilema de segurança é uma questão imposta pelo sistema, em que a busca racional pela segurança (armar-se) aumenta o risco do outro como punição por não se armar (WALTZ, 1979).

5 É o equilíbrio a partir da competição pela distribuição de recursos dos Estados que aumenta as chances de sobrevivência no sistema internacional. A balança de poder pode funcionar aumentando a quantidade de recursos à disposição ou somando seus recursos a outro Estado.

6 Em sua interpretação, o governo japonês entende que a Constituição permite a posse de um nível mínimo de forças armadas para exercer a autodefesa necessária para a manutenção da paz e da segurança e garantir a sobrevivência diante das ameaças e invasões externas imprevisíveis.

7 Distância entre a capacidade econômica e a político-militar no sistema internacional. O Japão é considerado economicamente uma “grande potência”, mas é militarmente incapaz (HAGSTRÖM e GUSTAFSSON, 2015).

Período	Japão	Mundo
1. Início dos anos 1950 até meados dos anos 1960	Alinhamento com o Ocidente e alternativas limitadas na Ásia	Guerra Fria na Europa e na Ásia
2. Meados dos anos 1960 até início dos anos 1970	Emergência como potência econômica mundial	Intervenção dos EUA na Guerra do Vietnã
3. Início até final dos anos 1970	Multilateralismo como postura diplomática do Japão	<i>Détente</i> entre Oeste-Leste, reaproximação sino-americana, crise do petróleo
4. Início até final dos anos 1980	Maturidade política nos encontros de liderança	Nova Guerra Fria. Presença dos EUA como única superpotência
5. Final dos anos 1980 até o presente	Deteriorização da posição internacional do Japão. Indecisão e falta de liderança na política externa	Fim da Guerra Fria. Presença dos EUA como única superpotência. Discussão de um novo ordenamento, recessão econômica

Tabela 1 - Fases da Política Externa Japonesa
Fonte: Uehara (2003, p.79)

O primeiro indício de uma diplomacia japonesa mais ou menos autônoma se dá com a publicação, via Ministério das Relações Exteriores (mofa), do *Diplomatic Bluebook*, em 1957, cujos princípios estabelecem: "a) norteamento da política externa pelas Nações Unidas; b) cooperação com as democracias liberais; e c) fortalecimento do *status* do Japão como país membro da Ásia" (UEHARA, 2003, p. 81). Durante a maior parte desse período, a política externa japonesa foi sustentada também pela Doutrina Yoshida, cujas bases seriam: a) economicismo – concentração dos esforços no crescimento econômico; b) minimalismo – baixa participação em questões político-estratégicas mundiais; c) bilateralismo dominante – relações com os EUA; e 4) multilateralismo – participação nas instituições internacionais.

No início da década de 1970, segundo Eto (1976), além de ser instado a melhorar suas relações com a China e a União Soviética, o Japão, paralelamente, preci-

sava comprometer-se com os países em desenvolvimento no Sudeste Asiático e Oriente Médio sem tornar-se novamente uma ameaça para a harmonia internacional. Por esse motivo, competiu ao Japão desenvolver métodos de cooperação nas questões de segurança internacional pela via econômica. A postura multilateral permitiu que o Japão mantivesse suas relações comerciais com países envolvidos em litígio (UEHARA, 2003) e obtivesse maior participação na Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean), buscando superar as relações prejudicadas na Segunda Guerra.

Nos anos 1980, o vigor da economia japonesa consolida a posição do país como superpotência econômica (TIP-TON, 2016), tornando-se a maior nação credora, com empresas espalhadas por todo o globo. Sob o Primeiro-Ministro Nakasone (1982-1987), intensifica-se um movimento para capacitar o Japão como um líder global. Tóquio amplia o investimento financeiro direto em

ambientes de interesse, ao passo que, sob o Primeiro-Ministro Toshiki Kaifu (1989-1991), a política externa tem três eixos: segurança, sobrevivência e reconhecimento, defendendo, portanto, um papel de maior protagonismo nas questões globais. No entanto, suas respostas práticas não foram satisfatórias às demandas internacionais, principalmente na Primeira Guerra do Golfo (SINGH, 2002), passando o Japão a ter sua capacidade questionada.

No governo Kiichi Miyazawa (1991-1993), observou-se um movimento pendular no posicionamento dos políticos japoneses acerca do retorno do país ao *status* de "Estado normal", já que emerge a polêmica Lei Internacional de Cooperação para a Paz, que pela primeira vez possibilitou a atuação dos soldados da JSDF (Forças de Autodefesa) fora do território do Japão.

Em suma, desde o término da Segunda Guerra Mundial o Japão conseguiu manter a orientação *peace-loving nation* por meio do aspecto *sui generis* consagrado na Constituição pelo princípio do pacifismo. No entanto, entre o fim da década de 1990 e o início dos anos 2000, o Japão se depara com um novo contexto. O risco de retirada das forças militares americanas do leste asiático, a diluição da ameaça soviética, o recrudescimento da política nuclear da Coreia do Norte, os movimentos da Marinha chinesa nos mares e os atentados de 11 de setembro fariam com que o Japão passasse novamente a reavaliar seu futuro papel no mundo.

PANORAMAS DO DIPLOMATIC BLUEBOOK (2016): FIM DO PACIFISMO?

No entanto, a citada revisão encontrou entraves. A política externa japonesa se

enfraqueceu devido à inépcia em assumir uma posição de liderança e à lentidão no processo de tomada de decisões:

[...] desde o comodoro Perry o estilo de negociações internacionais do Japão tem sido dominado por uma filosofia de mínimo risco e de evitar confrontação. No processo de tomada de decisão japonês considera-se preferível não fazer nada quando isso é seguro e fazer algo somente quando as pressões dos fatos forcem a agir [...] Essa mentalidade passiva faz com que os responsáveis pelas negociações subestimem sua capacidade de barganha, parecendo hesitantes e indecisos (BLAKER, 1977 *apud* UEHARA, 2001, p. 210).

Além disso, a política externa falhou ao valer-se de uma lógica burocrática fracionada:

A máquina japonesa ainda tenta administrar as questões internacionais na base do tradicional seccionalismo burocrático. Conversações sobre comércio, finanças, agricultura, meio ambiente, diplomacia cultural e outras formas de interação diplomática são todas conduzidas em paralelo, sem nenhuma coordenação entre elas. Dessa maneira, não é possível estabelecer uma estratégia eficiente, a menos que todos esses multifacetados elementos estejam relacionados sob a direção do primeiro-ministro (AKIHIKO, 1999 *apud* UEHARA, *op. cit.*, p. 211).

Ainda assim, Hagström (2006) sugere que a política externa do Japão tem se mostrado mais proativa desde os anos 2000. De igual modo, segundo Oros (2008), o Primeiro-Ministro Koizumi

(2001-2006)⁸ enveredou pelo caminho do fortalecimento das questões de segurança. O Japão viu duas emendas antiterrorismo serem aprovadas na Dieta⁹, autorizando a JSDF a atuar para a defesa das bases americanas no Japão e fornecendo apoio logístico às forças americanas fora do país. Além disso, a oportunidade de o Primeiro-Ministro Koizumi expandir a provisão de assistência humanitária no exterior foi aproveitada imediatamente.

A JSDF foi enviada para o Camboja, Moçambique, as Colinas de Golan, o Timor-Leste, o Haiti e o Sudão do Sul. Além disso, também foram despachados contingentes de apoio para operações internacionais de ajuda humanitária, como no caso dos refugiados ruandeses e das pessoas deslocadas no Timor-Leste, no Afeganistão e no Iraque. Por fim, forças japonesas também se inseriram em operações internacionais de observação eleitoral na Bósnia e Herzegovina (duas vezes), no Timor-Leste (três vezes), no Congo, no Nepal e no Sudão.

Mudanças de maior relevância na política externa aconteceram com a ascensão de Shinzo Abe ao cargo de primeiro-ministro. Segundo Tipton (2016), as iniciativas de Abe retomaram uma diplomacia baseada em valores e iniciativas direcionadas ao aumento das capacidades defensivas, na tentativa de tornar o Japão um país “normal”. Nesse sentido, um grande passo em direção às revisões de suas políticas de segurança foi o estabelecimento do National Security Council, por meio do qual já de início pôde-se classificar informações vitais de defesa como “segredos especiais”. Além disso, seu gabinete anunciou, em julho de

2014, uma reinterpretação significativa do Artigo 9 da Constituição, autorizando o exercício da “autodefesa coletiva”, de modo que, em caso de ataque a um de seus aliados, o Japão possa atuar conjuntamente para revidar.

Embora a revisão da Constituição esteja em debate desde a recuperação da soberania do Japão na década de 1950, de acordo com Asaoka e Teraoka (2016), as pesquisas atuais mostram que a opinião pública mantém cautela, principalmente no que concerne ao Artigo 9.

Portanto, para elucidar o debate serão considerados aspectos securitários alicerçados em dados empíricos levantados do Annual White Paper¹⁰ de 2016 (AWP-2016) e também coletados nas perspectivas de Singh (2002), sob a luz do Realismo Estrutural/Defensivo de Waltz (1979).

Conforme aponta Singh (2002), considerando a estrutura do sistema internacional anárquica e moldada pelo poder militar, a experiência do Japão na Guerra do Golfo é apresentada como evento-chave para a mudança na percepção acerca do princípio do pacifismo, denunciando sua vulnerabilidade em relação à capacidade de resposta diante de crises de segurança internacional.

Nesse sentido, o autor emprega o conceito de “Estado anormal” para situar o Japão. Um Estado “normal” reserva o direito do uso da força de forma individual ou coletiva para defesa, conforme disposto na Carta das Nações Unidas, artigo 51. Como complemento, mantém um balanço entre a capacidade econômica e a capacidade militar para garantir sua sobrevivência. Além disso, o Estado “normal” influencia o sistema internacional, e é influenciado

8 Koizumi foi classificado como *persona non grata* pela China quando fez visitas ao Templo Yasukuni em homenagem aos mortos na Segunda Guerra Mundial (TIPTON, 2016).

9 N.R.: A Dieta Nacional do Japão é o Poder Legislativo bicameral.

10 “Livro Branco” ou “Relatório Branco”, expedido anualmente pelo Ministério de Defesa do Japão.

por este, a formar alianças que os fortaleçam ou enfraqueçam os inimigos.

Uma vez que não segue estes princípios, o Japão não pode ser considerado como “Estado normal” na esfera de segurança. Singh (2002) atenta também para o fato de que a política securitária japonesa é formulada em um processo interministerial, que inclui o *Ministry of Finance* (MOF), o *Ministry of Foreign Affairs* (Mofa) e o *Cabinet Legislation Bureau*, arranjo que, na prática, restringe o papel e a influência da JSDF.

As principais preocupações percebidas pelo Japão em relação ao sistema internacional são apontadas no AWP-2016. Por um lado, o crescimento da China implica o aumento relativo das atividades navais próximas às águas territoriais japonesas, o que interfere na disputa pela Ilha Senkaku/Diaoyu. Por outro, a ameaça nuclear da Coreia do Norte faz com que a instabilidade na região aumente, além do fato de que os testes com mísseis podem violar o espaço aéreo e marítimo do Japão. Finalmente, o documento cita as disputas territoriais sobre as Ilhas Curilas com a Rússia, além da possibilidade de retirada das forças militares dos EUA do leste da Ásia, o que afetaria a garantia de segurança do Japão.

A revisão da política securitária japonesa pode então ser considerada como uma busca pela “normalização” do papel do Estado japonês na esfera de segurança, moldando-se às vulnerabilidades

impostas pelas mudanças na estrutura do sistema internacional. Esse movimento de reinterpretação continua evidente nos registros do AWP-2016, sobretudo porque reforça-se a necessidade de revisão da lei sobre as forças de autodefesa por meio da Legislação para a Paz e Segurança¹¹, de modo a promover a atuação da JSDF nos esforços para a estabilidade regional e global.

Ademais, pode-se arrolar inflexões importantes, como a colaboração com os EUA no projeto Theatre Missile Defense (TMD), o lançamento de satélites de comunicação próprios a fim de diminuir a dependência dos EUA e o contínuo

fortalecimento dos sistemas e equipamentos de defesa aérea e naval, além da tentativa de conquistar um assento no Conselho de Segurança, refletindo os esforços do Japão

junto a UN Peacekeeping Operations (SINGH, 2002).

Tais sintomas revelam que o Japão, ao ajustar sua estratégia de defesa às mudanças do sistema, adota uma posição realista estrutural-defensiva (WALTZ, 1979), e não uma posição realista-ofensiva que caracteriza a busca das grandes potências pela hegemonia (MEARSHEIMER, 2001).

Nesta perspectiva, o *Diplomatic Bluebook* e o *Annual White Paper* (AWP) igualmente abordam novas condutas em face dos Estados, uma vez que os japoneses parecem dispostos a manter-se na Trans-Pacific Partnership (TPP) mesmo

O Japão não pode ser considerado como “Estado normal” na esfera de segurança

¹¹ Representa a base legal doméstica sobre as capacidades de resposta da JSDF de acordo com as necessidades de segurança dos japoneses e da paz na região. A lei foi aprovada em setembro de 2015 e entrou em vigor em março de 2016.

após a retirada de Washington. Outrossim, relata progressos nas relações com os países vizinhos no ano de 2015, com a participação do Japão, da China e da República da Coreia no *Trilateral Summit and Foreign Ministers Meeting*, além da assinatura de um acordo com a República da Coreia, no mesmo ano, relacionado às mulheres sul-coreanas forçadas a trabalhar em bordéis nos territórios ocupados pelo Exército Imperial Japonês antes e durante a Segunda Guerra Mundial (*Comfort Women*).

Os documentos reconhecem, em uma visão panorâmica do mundo, as seguintes questões a serem abordadas por sua política: 1) a médio prazo – mudanças na balança de poder, diversificação e complexidade de ameaças, extensão da pobreza severa, aquecimento global e desastres naturais, além da questão do regramento da economia globalizada; 2) aumento das tensões no leste asiático por conta da Coreia do Norte e de manobras navais no Mar da China; 3) as preocupações com o terrorismo internacional em regiões politicamente instáveis; 4) as demandas globais em torno da questão dos refugiados; e 5) os riscos e as oportunidades sob o impacto da economia mundial no entorno asiático.

Além disso, de acordo com o Mofa (*Ibid*, 2017), dentro do plano de cooperação internacional, o Japão realiza contribuições para operações de paz como PKO's, no Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR), na Organização Internacional de Migração (OIM) e na Agência das Nações Unidas de Assistência aos Refugiados da Palestina no Próximo Oriente (UNRWA).

AS OLIMPÍADAS DE 2020 E A PROJEÇÃO FUTURA DO JAPÃO

À margem da discussão securitária, também novas noções de poder relacionadas ao aprofundamento do *soft power*¹² foram exploradas pelo Japão por meio das interações interculturais. Enquanto ferramenta política, foi prevista a promoção do Japão como marca, por meio do Ministério das Relações Exteriores e da Divisão de Estratégia da Propriedade Intelectual, promovendo a difusão da cultura para fora do país.

Além da culinária, nota-se o significativo alcance da cultura *pop*, já que o Japão foi a única nação a conseguir quebrar a hegemonia americana na exportação de cultura no pós-guerra (SATO, 2007). Outra questão referente às saídas de material cultural foi a somatória ao PIB durante a Crise Asiática de 1997, que chegou à estimativa de 13 bilhões de dólares, majoritariamente composta por exportação de histórias em quadrinhos, desenhos animados e *videogames*. Ademais, segundo Khumthukthit (2010), atividades envolvendo a cultura tradicional e contemporânea japonesa estão nos planos de divulgação do governo e de órgãos associados, como, por exemplo, nas exposições bienais e trienais de arte ao redor do mundo. Assim, o Executivo e o Mofa, a partir de 2004, empreenderam iniciativas mais assertivas de incorporar a cultura às ações do governo, merecendo destaque o Conselho de Promoção de Diplomacia Cultural e o Prêmio Internacional de Mangá, além da criação das Embaixadoras Kawaii, representando gêneros da moda

12 O *soft power*, como forma de poder indireto, busca atingir as mudanças desejadas estabelecendo preferências para *outros* no campo das ideias, isto é, fazendo com que os demais almejem o que espera para si. Assim, tende a ser associado com recursos intangíveis, como a cultura. No entanto, é uma forma de poder mais difícil de ser exercida e demorada (NYE, 2009). Portanto, o *soft power*, como habilidade de alcançar propósitos sem o uso da coerção pela violência, faz parte da diplomacia pública (KHUMTHUKTHIT, 2010).

que atraem o público estrangeiro, como a moda colegial, Lolita ou o estilo Harajuku.

No âmbito do entendimento claro sobre a imagem do Japão no mundo, o Mofa tem difundido o conhecimento acerca de si por meio de atividades diretas com o público no exterior e expandindo os centros de educação do idioma japonês. Ademais, promove o intercâmbio de jovens da Ásia, dos EUA, da Europa e da América Latina para estudos sobre o Japão nas universidades das principais cidades. O Mofa, juntamente com a Fundação Japão, também oportuniza que jovens do exterior possam desenvolver atividades junto a governos locais no Japão por meio do Jet Programme, por exemplo.

Logo, a utilização da diplomacia cultural do Japão pode representar a complementação dos esforços de busca por um novo *status* para o país, e o anúncio de que Tóquio sediará as Olimpíadas de 2020 traz consigo a indagação a respeito de que papel teriam os Jogos Olímpicos na política externa japonesa.

Embora os Jogos Olímpicos em si não assentem necessariamente princípios políticos, estes eventos têm se mostrado repletos de significados em escala internacional. Tóquio já sediou uma Olimpíada, em 1964, ainda sob a sombra de seu passado como inimigo de guerra. Apesar das contradições internas e externas no período pós-guerra, o sedimento das Olimpíadas de 1964 obteve grande sucesso ao acolher o orgulho do povo japonês como nação, autorizando-o a torcer pelo seu país em um ambiente de

concorrência totalmente pacífico, além de projetar novos horizontes do país no cenário internacional (ETO, 1976).

De modo análogo, a apresentação de Tóquio como sede para os Jogos Olímpicos de 2020 durante a Cerimônia de Encerramento de 2016, no Rio de Janeiro, teve como surpresa o surgimento de Shinzo Abe, vestido de *cosplay*¹³ do mundialmente famoso personagem Mario, da série de jogos *Super Mario Bros*, lançada pela Nintendo. Além disso, a exibição do vídeo do *Warming Up* buscou componentes antigos e modernos da cultura japonesa reconhecidos internacionalmente, tais como Hello Kitty, Doraemon, Pac-man e o próprio Mario. Além de justapor toda modernidade, velocidade e atemporalidade da cidade de Tóquio (expressos em rápidos *flashes* panorâmicos entre dia e noite na cidade, dando-se maior destaque à Tokyo Tower, Tokyo Skytree

A utilização da diplomacia cultural do Japão pode representar a complementação dos esforços de busca por um novo *status* para o país

e Shibuya Crossing), com os elementos tradicionais da imagem do cenário japonês, como o *Shinkansen*, o Monte Fuji, santuários e parques. A combinação de cenários revela, ainda, elos entre as Olimpíadas de 1964 e 2020.

Como parte dos esforços da política externa na promoção do entendimento sobre o Japão e da confiança no país, o acolhimento dos Jogos Olímpicos apareceu primeiro na diretriz *Política Externa do Japão para Promover Interesses Nacionais e Internacionais no Diplomatic Bluebook*, de 2014 (MOFA, 2014). No livro, o Ministro Fumio Kishida estende

13 Sinônimo popular para a contração de *costume* (fantasia) *play* (brincadeira/interpretação).

apoio e contribuição do Japão às atividades de intercâmbio internacional por meio do esporte, em parceria com a Cidade Metropolitana de Tóquio, o Comitê Organizador e outros ministérios engajados na preparação do evento. Na edição expedida em 2015, a Olimpíada apareceu no bojo da mesma premissa, na diretriz da *Diplomacia Cultural*, ressaltando a importância da presença do Japão nos esportes. Reconheceu o esporte como ferramenta efetiva para a promoção da amizade e do entendimento nas relações do Japão, que permite a comunicação aquém da linguagem. Finalmente, em 2016, o relatório da diplomacia e política externa aborda a relação entre os esportes e a diplomacia como ferramenta para a promoção e contribuição de trocas internacionais.

Ademais, as Olimpíadas reacenderam o debate acerca do princípio constitucional do pacifismo, já que o Primeiro-Ministro Shinzo Abe determinou um prazo, que se estende até a abertura dos Jogos, para que sejam votadas as mudanças constitucionais relacionadas ao conceito de auto-defesa. Sobre o tema, o primeiro-ministro afirmou: "Devemos usar o ano de 2020, quando os Jogos Olímpicos e Paralímpicos serão realizados (em Tóquio), como uma oportunidade para o Japão fazer um novo começo" (*Mainichi Japan*, 2017, tradução nossa)¹⁴.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscou-se, ao longo do presente artigo, identificar possíveis tendências de atuação internacional do Japão para os próximos anos. Se o isolamento internacional do Japão oitocentista foi rompido pela chegada do Comodoro Perry e evoluiu para um imperialismo belicoso que tornou o país uma potência inquestionável no cenário geopolítico da Ásia nas primeiras décadas do século XX, o desenrolar da Segunda Guerra Mundial demonstrou, em definitivo, o quanto o Japão pode ser crucial para a segurança internacional como um todo.

Ainda que os japoneses tenham adotado uma postura de não-intervenção depois de 1945, elementos como a presença dos EUA em seu território, bem como a proximidade com a China e com a Coreia do Norte, não deixam margem para dúvidas no que tange à importância do Japão.

Tendo transitado da condição de potência militar para a de potência econômica pacifista, os japoneses paulatinamente passaram a evidenciar que seu país está disposto a adotar inflexões consideráveis em matéria de política externa. Nesse sentido, vimos que o dispositivo constitucional que restringe drasticamente o emprego das Forças Armadas vem sendo alvo de amplo questionamento, uma vez que os debates em torno da sua revisão são acompanhados de discretas incursões das

O Japão se preocupa com os desafios aos seus interesses nacionais: ameaças ao multilateralismo, à expansão econômica e à autonomia do ponto de vista da segurança e, em especial, às vindas da China e da Coreia do Norte

14 "We should use the year 2020, when the Olympic and Paralympic Games will be held (in Tokyo), as an opportunity for Japan to make a fresh start."

Forças de Autodefesa fora do território do Japão. Portanto, sem desvencilhar-se por completo da ideia de *peace-loving nation* (e menos ainda da opção democrática), o Japão finalmente demonstra estar disposto a superar o fardo proveniente dos crimes de guerra cometidos no passado para inserir-se de modo mais assertivo na ordem internacional do porvir.

O exame dos princípios expostos pelo *Diplomatic Bluebook* e pelo *Annual White Paper* nos permitiram argumentar que o Japão percebe a emergência de uma nova realidade. Nesse sentido, seus tomadores de decisão parecem preocupar-se com os desafios impostos à preservação dos interesses nacionais, dando especial atenção às potenciais ameaças vindas da China e da Coreia do Norte, bem como ao

multilateralismo, à expansão econômica e à necessidade de tornar o país mais autônomo do ponto de vista da segurança, sem perder os laços com os EUA.

Finalmente, os dados examinados sugerem que ser a sede dos Jogos Olímpicos de 2020 (iniciativa que constou na diretriz *Política Externa do Japão para Promover Interesses Nacionais e Internacionais do Diplomatic Bluebook*, de 2014) opera como um braço importante da (nova) política externa japonesa. Ao lado do realismo que ampara essa política em relação à segurança e às necessidades estratégicas no entorno asiático, o Mofa intenta promover o *Soft Power* japonês formatando uma nova identidade internacional para o país e trilhando rumos diferentes em sua projeção no mundo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Japão;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CABLE, James. *Gunboat Diplomacy: Political applications of limited naval force*. New York: Praeger, 1971.
- DOWER, John. *War Without Mercy: Race and Power in the Pacific War*. New York: Pantheon Books, 1986.
- ETO, Jun. *Uma nação renascida: breve história do Japão de pós-guerra*. Rio de Janeiro: Consulado Geral do Japão, 1976.
- HAGSTROM, Linus. *Identity politics and Japan's foreign policy*. Memoriam, 2006. Disponível em: <<https://goo.gl/mYtTiz>>. Acesso em: 17 jun. 2018.
- HAGSTRÖM, Linus; GUSTAFSSON, Karl. “Japan and identity change: why it matters in International Relations”. *The Pacific Review*, 28:1, 2015. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/09512748.2014.969298>>. Acesso em: 14 mar. 2019.
- JAMES, D. Clayton. “Estratégias americana e japonesa na Guerra do Pacífico”. In: PARET, Peter *et al. Construtores da estratégia moderna: de Maquiavel à era nuclear*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2001, p. 317-356.
- KHUMTHUKTHIT, Ploy. *A nova diplomacia pública do Japão*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Relações Internacionais, Instituto de Relações Internacionais, PUC, Rio de Janeiro, 2010, 102 fls.

- MAINICHI JAPAN. *Is Abe using 2020 Tokyo Olympics to promote constitutional revisions?* 11 maio 2017. Disponível em: <<https://mainichi.jp/english/articles/20170511/p2a/00m-0na/019000c>>. Acesso em: 26 jun. 2018.
- MEARSHEIMER, John. *The Great Tragedy of Great Power Politics*. New York: W.W. Norton, 2001.
- MINISTRY OF DEFENSE. Government of Japan. Defense of Japan: *Annual White Paper*. 2016. Disponível em: <http://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/2016.html>. Acesso em: 19 jun. 2018.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF JAPAN (MOFA). Government of Japan. *Diplomatic Bluebook*. 2016. Disponível em: <<http://www.mofa.go.jp/policy/ot-her/bluebook/index.html>>. Acesso em: 25 jun. 2018.
- _____. Government of Japan. *Japan's Security Policy*. 2016. Disponível em: <http://www.mofa.go.jp/fp/nsp/page1we_000077.html>. Acesso em: 17 jun. 2018.
- _____. *Japan's Contribution to UN Peacekeeping Operations (PKO)*. 2017. Disponível em: <<http://www.mofa.go.jp/policy/un/pko/index.html>>. Acesso em: 4 jul. 2018.
- _____. "Government of Japan. Japan's Foreign Policy to Promote National and Worldwide Interests". In: *Diplomatic Bluebook, 2014*. 2014. Cap. 3. Disponível em: <<http://www.mofa.go.jp/files/000055802.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2018.
- _____. "Government of Japan. Japan's Foreign Policy to Promote National and Worldwide Interests". In: *Diplomatic Bluebook 2015*. 2015. Cap. 3. Disponível em: <<http://www.mofa.go.jp/files/000106463.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2018.
- NYE Jr., Joseph S. *Cooperação e conflito nas relações internacionais: Uma leitura essencial para entender as principais questões da política mundial*. São Paulo: Editora Gente, 2009.
- OROS, A. L. *Normalizing Japan: politics, identity, and the evolution of security practice*. California: Stanford University Press, 2008.
- SATO, Cristiane. A. *Japop: o poder da cultura pop japonesa*. São Paulo: NSP-Hakosha, 2007.
- SHIMIZU, Satoshi. "Rebuilding the Japanese Nation at the 1964 Tokyo Olympics: the Torch Relay in Okinawa and Tokyo". In: KELLY, William W.; BROWNELL, Susan (eds.). *The Olympics in East Asia: Nationalism, Regionalism, and Globalism on the Center Stage of World Sports*. Yale University, 2011. pp. 39-60.
- SINGH, Bhuhindar. "Japan's Post-Cold War Security Policy: Bringing Back the Normal State". *Contemporary Southeast Asia*. ISEAS - Yusof Ishak Institute, v. 24, n. 1, pp.82-105, 2002.
- SMITH, Sheila A.; TERAOKA, Ayumi. Early Postwar Attitudes on Constitutional Revision. *Will the Japanese Change Their Constitution?* The Council On Foreign Relations (CFR), 28 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.cfr.org/blog-post/early-postwar-attitudes-constitutional-revision>>. Acesso em: 04 jul. 2018.
- TIPTON, Elise K. *Modern Japan: a social and political history*. New York: Routledge, 2016.
- UEHARA, Alexandre Ratsuo. *A política externa do Japão no final do século XX: o que faltou?* São Paulo: Annablume/Fundação Japão, 2003.

ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS – Uma alternativa*

GEERT J. PRANGE**
Engenheiro Naval

SUMÁRIO

Introdução
Tratamento da Água de Lastro
Alternativa do tratamento de Água de Lastro
Conclusões

INTRODUÇÃO

A introdução de espécies aquáticas nocivas é uma questão técnica de ordem sanitário-ambiental que vem sendo discutida e analisada há vários anos por organismos internacionais, dentre os quais se destaca a Organização Marítima Internacional (IMO), braço marítimo da Organização das Nações Unidas

(ONU). Sob os auspícios da IMO, diversas posições já foram tomadas em caráter mundial e estão consagradas nos regulamentos que regem a navegação internacional. Dentre essas, cita-se inicialmente a Resolução MEPC-A868 (20) [1], que sugere (recomenda) a troca da Água de Lastro (AL) em viagens de longo curso, por um dos três métodos considerados aceitáveis.

* Título original: “Proposta alternativa para a Regra D-2 da Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004”.

** Graduado na opção Máquinas Marítimas pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). Perito judicial para questões náuticas da 1ª Vara Cível de Paranaguá (PR). Perito da Secretaria da Receita Federal do Brasil (aposentado) e vistoriador naval (aposentado) de Sociedades Classificadoras de Navios, Clubes de Proteção e Indenização (P&I Clubs) e de Administrações de Bandeira. Perito naval independente em Paranaguá-PR (1976-2010). Portador das medalhas Mérito Tamandaré, Ordem do Mérito Naval (Grau de Comendador) e Amigo da Marinha.

Posteriormente, em 16 de fevereiro de 2004, em assembleia-geral, a IMO adota a Convenção Internacional sobre Controle e Gestão de Água de Lastro e Sedimentos, 2004 [2], estabelecendo novos critérios para a troca e o posterior tratamento da AL, subordinada à adesão de número mínimo de países signatários, que deviam ratificar a Convenção em seus respectivos parlamentos, representando percentagem pré-fixada da tonelagem mundial.

No aguardo da ratificação formal da Convenção, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil (MB) publica, em outubro de 2005, a Normam-20 [3].

Muito embora a Convenção ainda não esteja em vigor, pelo não-atendimento das condições determinadas no seu próprio texto, certo é que algumas regras, pela sua leitura fria da mesma, passariam a ter validade, como transcrito a seguir:

Regra B-3 Gestão de Água de Lastro para Navios

Um Navio construído antes de 2009:

1. Com uma Capacidade de Água de Lastro entre 1.500 e 5.000 metros cúbicos, inclusive, deverá efetuar a Gestão de Água de Lastro que pelo menos siga a norma descrita na Regra D-1 ou Regra D-2 até 2014, a partir de quando deverá obedecer pelo menos à norma descrita na Regra D-2.

2. Com uma Capacidade de Água de Lastro menor que 1.500 ou maior que 5.000 metros cúbicos deverá efetuar a Gestão de Água de Lastro que pelo menos siga a norma descrita na Regra D-1 ou Regra D-2 até 2016, a partir de quando deverá obedecer pelo menos à norma descrita na Regra D-2.

Cumpre assinalar que, mesmo ainda não em vigor, o texto da Convenção im-

põe regras com data fixada para vigorar, o que, no entendimento do autor, não pode eximir os armadores de navios de seus cumprimentos.

“Um navio construído em 2012 ou depois deste ano com uma Capacidade de Água de Lastro de 5.000 metros cúbicos ou mais deverá administrar a Gestão de Água de Lastro que pelo menos obedeça à norma descrita na Regra D-2.” Este item 5 da Regra B-3 implica, embora de forma não explícita, que, ao mencionar a Regra D-2, os navios enquadrados nessa regra devem efetuar tratamento da AL.

Em resumo, independente da entrada em vigor da Convenção, nota-se que a troca de lastro é um mero paliativo à espera da definição de métodos eficazes de tratamento da AL.

TRATAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

A literatura científica atualizada é abundante em descrever métodos e sistemas de tratamento de AL dos mais diferentes tipos, sejam físicos e/ou químicos, na concepção de seus procedimentos.

Compêndio emitido pelo Programa Globallast (*Ballast Water Management Programme*) resume, em 397 páginas, o 2nd R&D Symposium [4], realizado em Londres entre 21 e 23 de julho de 2003, publicando as mais diversas e inúmeras experiências de tratamento de AL disponíveis e em estudo à época.

A imensa variedade de sistemas propostos para o tratamento da AL, entretanto, ainda não demonstrou a existência de um método/sistema que, de forma prática e econômica, permitisse o tratamento de AL em larga escala. É necessário notar que a quantidade de AL carregada por navios de grande porte, como graneleiros, petroleiros ou *ore/oil carriers*, atinge

facilmente o valor de várias dezenas de milhares de toneladas, alcançando, não raro, cerca de 25% a 30% do DWT desses tipos de embarcações, apenas para assegurar a estabilidade e a manobrabilidade dos mesmos.

Tem-se, portanto, pela frente a tarefa de realizar tratamento nesses milhares de toneladas de AL durante uma travessia ou viagem de longo curso, que, normalmente, tem duração contada em dias. O tratamento da AL, nesses casos, pode exigir sistemas de alta complexidade e capacidade, o que demanda, por parte de seus armadores, investimentos pesados em novos tipos de equipamento e/ou bombeamento, e que obrigatoriamente devem ser homologados pelas suas respectivas administrações de bandeira, após exaustivo processo de testes e ratificação.

Os sistemas selecionados podem eventualmente ser dependentes de material de consumo (como filtros especiais, produtos químicos, eletrodos de metal eletrolítico etc.), nem sempre disponíveis em todos os portos de escala, nem de preço unitário baixo. Também em função de uma complexidade operacional maior, um sistema de tratamento para grandes volumes de AL pode, facilmente, ser ativado, por acidente, de forma errônea, obrigando a uma repetição correta do processo e provocando atraso na escala do navio em questão, visto que o tratamento não poderia ser executado em águas costeiras, por risco de contaminação dessas regiões.

Resumindo, o tratamento da AL, como exigido pela Convenção, necessita cumprir vários requisitos básicos, dentre os quais se destacam:

- eficiência no cumprimento das exigências citadas na Regra D-2;
- homologação das várias Administrações de Bandeira, ou de Sociedades Classificadoras autorizadas;

- velocidade (vazão) de tratamento compatível com a duração das viagens;
- custo de instalação compatível com as cargas a serem transportadas;
- facilidade de aquisição de material de consumo em outros portos; e
- certificação dos resultados do sistema operacional do tratamento.

Notar-se-á que o último item (certificação dos resultados do tratamento de AL) é um requisito que demandará um intenso esforço por parte das várias Autoridades Marítimas para sua execução, em razão das dificuldades de ordem técnica e humana que tendem a prejudicar o fiel cumprimento do método proposto. A verificação física dos resultados de um tratamento da AL demandará o desenvolvimento e a instalação subsequente de um sistema que permita aquilatar as diferentes características físico-químicas pós-tratamento, como salinidade, pH, turbidez e, sobretudo, os indicadores de organismos viáveis e microbiológicos citados explicitamente na Regra D-2 da Convenção. Entende o autor que essas exigências tornam praticamente obrigatório o emprego de técnicos laboratoriais embarcados nos navios que precisarem efetuar tratamento de AL nos moldes exigidos pela Convenção.

ALTERNATIVA DO TRATAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

Baseado em trabalho original do autor (*Ballast Data Logger* [5]), uma equipe interdisciplinar dos departamentos de Engenharia Naval e Oceânica e Engenharia Elétrica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP) elaborou um projeto de equipamento destinado a analisar e medir características físico-químicas de uma AL durante processo de troca a bordo de navios em viagens de longo

curso, resultando em trabalho financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), e apresentado à Diretoria de Portos e Costas, no Rio de Janeiro, em 2013, após ser patentado no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI).

Os testes de campo foram realizados em navios nacionais, com o aperfeiçoamento do sistema de transmissão de dados e de coleta de informações, terminando por completar um equipamento totalmente independente para transmissão de dados e parâmetros da troca de AL realizado a bordo de navios. Os dados obtidos, incluindo datas, locais e horas, são arquivados em memórias invioláveis e podem ser diretamente transmitidos a escritórios baseados em terra e a capitânicas ou delegacias de portos antes da escala prevista, em conformidade com a norma da Convenção, com a Normam-20 e com a Resolução A868 (20) da MEPC-IMO, que regulamentam a entrega de dados de troca de AL pelo *Ballast Water Reporting Form*.

O trabalho conjunto *Ballast Water Data Logger System for Ships* [6] já mereceu destaque em revista especializada de Engenharia Naval (*Naval Engineers' Journal*) e no *Journal of Engineering for the Maritime Environment*, ambos dos Estados Unidos da América.

CONCLUSÕES

Compete à entidade delegada pela Autoridade Marítima Brasileira, a Diretoria de Portos e Costas, o cumprimento das determinações emanadas pela Convenção e/ou Normam-20 no que se refere à verificação do tratamento da AL como alternativa à sua troca durante as viagens de longo curso ou travessias dos navios que se destinam a portos e terminais brasileiros, quando essa primeira modalidade de pro-

teção das Águas Jurisdicionais Brasileiras passar a valer em detrimento da segunda.

Entende o autor que a modalidade de tratamento da AL e sua fiscalização efetiva se revestem de tais dificuldades técnicas e financeiras, além de administrativas, e que é lícito supor que tais dificuldades serão o foco de inúmeras tentativas de adulteração e/ou manipulação por parte de empresas de navegação e/ou de seus administradores.

Por outro lado, tanto a Convenção quanto a Normam-20 estipulam que uma troca de AL deve assegurar que pelo menos 95% do volume de AL tenha sido substituído durante um dos três processos oficialmente aceitos. Essa norma permite aduzir que uma segunda troca de AL, pelo mesmo processo inicial, deverá assegurar que 95% dos 5% residuais de AL original também sejam substituídos, elevando a percentagem de troca ao valor de 99,75%, renovando a AL do navio em sua quase totalidade pela segunda vez.

Nesse sentido, propõe o autor que, uma vez estando homologado pela DPC o equipamento de medição e controle desenvolvido pela Escola Politécnica da USP, seja autorizado que o método oficial de tratamento da AL em viagem para navios de bandeira brasileira seja substituído por duas trocas sucessivas de AL, contanto que ambas as trocas sejam controladas pelo equipamento analítico descrito, ou por outro de similar eficiência operacional e também homologado pela Administração de Bandeira, com todos os dados operacionais transmitidos antecipadamente à Organização Militar do primeiro porto de chegada em área de jurisdição da MB.

Proposta similar de duas trocas de AL foi também apresentada à IMO pelas organizações Intercargo e Intertanko em 2018, especialmente aplicável a navios

graneleiros (*bulk carriers*) dotados de tanques superiores de lastros em seus porões (*top wing tanks*), somente descarregáveis por gravidade pelos costados, e que não dispõem de redes de lastro retornadas às praças de máquinas que permitam o tratamento exigido da AL.

Complementarmente, sugere o autor que, existindo parecer favorável da DPC à sua implantação, a proposta alternativa em pauta seja encaminhada ao Marine Environment Protection Committee (MEPC), da IMO, para posterior discussão e eventual aprovação em caráter geral.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Água de Lastro; Navegação; Organização Marítima Internacional;

REFERÊNCIAS

- [1] ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO. Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios para Minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos – 1997.
- [2] ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO. Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios – 2004.
- [3] MARINHA DO BRASIL, DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. Norma da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios – 2005.
- [4] GLOBAL BALAST WATER MANAGEMENT PROGRAMME – IMO. 2nd International Ballast Water Treatment R&D Symposium – London, 2003.
- [5] PRANGE, Geert J. *Ballast Data Logger*. Paranaguá-PR, outubro/2004.
- [6] ESCOLA POLITÉCNICA DA USP, Departamento de Engenharia Naval e Oceânica & Departamento de Engenharia Elétrica. *Ballast Water Data Logger System for Ships*, 2013.

DA PERIFERIA AO “CENTRO DO MUNDO”: O ingresso do Brasil na Primeira Guerra Mundial em uma perspectiva global

CARLOS ROBERTO CARVALHO DARÓZ*
Historiador

SUMÁRIO

Introdução
História global – considerações teórico-metodológicas
Brasil, um país neutro
A guerra chega às águas brasileiras – os bloqueios marítimos
1917 – O Brasil ingressa na guerra
Reflexões finais

INTRODUÇÃO

O assassinato do herdeiro do trono do Império Austro-Húngaro, arquiduque Francisco Ferdinando, e de sua esposa Sofia, em 28 de junho de 1914, em Sarajevo,

na província da Bósnia-Herzegovina¹, desencadeou uma série de acontecimentos que culminaram com a deflagração do maior enfrentamento bélico até então vivenciado pela humanidade (HASTINGS, 2014). À época nominado como Grande

* Historiador militar, pesquisador, professor e escritor. Doutorando em História Social pela Universidade Federal Fluminense, mestre em História Política pela Universidade Salgado de Oliveira e especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Professor do programa de pós-graduação da Universidade do Sul de Santa Catarina. Autor dos livros *Um céu cinzento: a aviação na Revolução de 1932*, *A guerra do açúcar: as invasões holandesas no Brasil*, *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia* e *Bruxas da noite: as aviadoras soviéticas na Segunda Guerra Mundial*.

¹ Considerado uma organização terrorista, inspirado no *Risorgimento* italiano, o grupo Mão Negra organizou fantásticas e corajosas ações, como o assassinato do herdeiro ao trono do Império Austro-Húngaro, o arquiduque Francisco Ferdinando da Áustria, e de sua esposa, na cidade de Sarajevo. Os verdadeiros autores do atentado, no entanto, eram membros da milícia *Mlada Bosna* (Jovem Bósnia). No dia 25 de junho de 1914, uma pequena célula conseguiu se infiltrar na Sérvia, e, três dias depois, o atentado seria perpetrado pelas mãos do militante Gavrilo Princip, dando origem, dois meses mais tarde, à Primeira Guerra Mundial. Ver HASTINGS, Max. *Catástrofe: 1914 – a Europa vai à guerra*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

Guerra (SONDHAUS, 2015)², o conflito estendeu-se de agosto de 1914 a novembro de 1918, envolveu expressiva quantidade de países e resultou na cifra – até então sem precedentes – de 20 milhões de mortos e 21 milhões de feridos e incapacitados, incluindo militares e civis (MOUGEL, 2011).

A História Global é um campo de estudos históricos que emergiu na academia norte-americana na década de 1980, promovendo a superação do nacionalismo metodológico (CONRAD, 2016) e problematizando e analisando eventos históricos e processos em uma perspectiva global, com caráter transnacional, que privilegia o estudo das conexões entre atores, civilizações, culturas, impérios, regiões e países distintos, suas influências e seus impactos (HARE; WELLS, 2015).

Embora a História Global seja mais frequentemente instrumentalizada para estudar temas ligados a economia, escravidão, mercadorias, capitalismo e sociedade, entre outros, as relações internacionais, a diplomacia e as guerras que envolvem inimigos estrangeiros são categorias bastante apropriadas para serem apreciadas pelo campo, uma vez que, essencialmente, são promovidas por agentes extranacionais, que exercem influência e são impactados entre si.

Tendo sido iniciada na Europa, a guerra de 1914-1918 assumiu, gradativamente, um caráter global, expandindo-se para todos os continentes do mundo, e, a partir de 1917, levando o Brasil a ingressar no conflito e, no ano seguinte, enviar forças militares para contribuir com o esforço de guerra na Europa e na costa ocidental da África.³ Mesmo distante do epicentro das operações militares, o Brasil, país com sólidas relações comerciais estabelecidas com as principais potências beligerantes, sofreu os impactos das operações militares e terminou por se envolver na guerra. O propósito do presente ensaio é analisar, sob a perspectiva da História Global, o processo que levou o Brasil a abandonar a posição de neutralidade até se envolver diretamente no conflito.

HISTÓRIA GLOBAL – CONSIDERAÇÕES TEÓRICO- METODOLÓGICAS

A História Global desenvolveu-se a partir dos Estados Unidos da América (EUA), na década de 1980, como uma reação às guinadas pós-modernas, consideradas por alguns historiadores daquele país como demasiadamente abstratas

2 De acordo com o historiador Lawrence Sondhaus, da Universidade de Indianápolis, (SONDHAUS, 2015, p.13), “nos primeiros dias de agosto de 1914, muitos observadores e participantes se juntaram a [o general] Viktor Dankl [comandante do 1º Exército Austro-Húngaro], no reconhecimento do início de uma ‘grande guerra’ ou ‘guerra mundial’, do tipo que a Europa não via desde o final da época de Napoleão, um século antes. [...] no final de agosto de 1914 o alcance e a intensidade do conflito em curso, no qual a maioria dos beligerantes já tinha perdido mais homens em uma única batalha, ou mesmo em um único dia, do que em guerras inteiras travadas no século XIX ou antes, levaram a maioria a reconhecer que estavam testemunhando algo sem precedentes”. Dessa forma, o conflito de 1914-1918 ficou conhecido na Europa – e ainda o é em muitos países atualmente – como a Grande Guerra. O rótulo de Primeira Guerra Mundial somente se popularizou a partir da eclosão de conflito ainda mais violento, em setembro de 1939. Feito este esclarecimento, farei referência ao período 1914-1918, a partir daqui, como “Primeira Guerra Mundial”.

3 Após reconhecer o estado de guerra imposto pela Alemanha ao país, o Governo brasileiro despachou, no último ano da guerra, uma divisão naval para patrulhar a costa Ocidental da África; um grupo de aviadores navais para voar junto às aviações da Inglaterra, da Itália e dos Estados Unidos da América; uma missão de observação composta por oficiais brasileiros junto ao Exército francês; e uma missão médica militar, que instalou um hospital militar em Paris. Para saber mais sobre a participação efetiva do Brasil no conflito, ver DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.

e suscetíveis à elaboração de respostas vagas e preestabelecidas para os problemas formulados (WILDER, 2012). Em termos metodológicos, o campo propõe-se a analisar eventos e processos privilegiando uma dimensão global, em detrimento das dinâmicas locais e transcendendo as fronteiras nacionais e a história do Estado-Nação (CONRAD, 2016). Rafael Marquese observa a capacidade da História Global de transpassar as fronteiras nacionais, mas também desfaz uma tentativa de confundir o campo com o conceito de globalização, tão difundido na década de 1990. Para ele (2019, p. 16) a abrangência da História Global

não pode ser apenas geográfica ou mascarar conflitos e contradições, sob o risco de se equiparar à já puída ideologia da globalização.

Faz-se necessário construir uma perspectiva que seja capaz de contemplar diferentes dimensões temporais e espaciais, variando escalas de observação, articulando estruturas e eventos e evitando, ao mesmo tempo, o etnocentrismo e determinismos de ordens variadas. [grifo nosso]

No desenvolvimento conceitual da História Global, Marquese (2009, p. 17) apresenta sua proposta para o estudo das histórias conectadas, reconhecendo a possibilidade de sistematização do campo

A promessa da história global – eis meu argumento – reside no estudo das totalidades abertas, isto é, de fragmentos do globo integrados por meio de laços

diversos (econômicos, sociais, políticos, culturais) que assumem uma dada configuração dinâmica e sistêmica.

O historiador alemão Sebastian Conrad centra as análises globais nas conexões estabelecidas entre culturas, civilizações, regiões, mercados, impérios e países (como é o caso do presente trabalho) e nas transformações estruturais proporcionadas por essas relações (CONRAD, 2016). Tal abordagem teórica abre um caminho para pensar a inserção do Brasil na guerra por meio das conexões que possuía na década de 1910 com outros países em uma escala global, sobrepondo-se à busca de explica-

ções essencialmente nacionais, baseadas em uma dinâmica própria e doméstica.

Além de romper com o nacionalismo metodológico, a História Global empreende uma nova problematização acerca das questões de centralidade e

O início da guerra afetou profundamente a economia brasileira, pois os principais parceiros comerciais eram exatamente os países europeus e os EUA

periferias, resultando em uma abordagem diferenciada que procura superar o eurocentrismo e lançar um olhar sobre regiões consideradas periféricas pela historiografia tradicional, sobretudo a europeia (CONRAD, 2016). Assim, ao estudar o desenvolvimento e a escalada da guerra, objeto da presente pesquisa, percebemos um deslizamento geográfico do conflito da Europa, onde teve início em agosto de 1914, para os demais continentes do mundo, tradicionalmente considerados periféricos: Ásia, Oceania, África e Américas. Nesse contexto, é possível pensar, preliminarmente, que o ingresso do Brasil na Primeira Guerra Mundial também atendeu a uma orientação global.

BRASIL, UM PAÍS NEUTRO

Em 1914 o panorama social e econômico do Brasil era complexo e cheio de contradições. Mesmo distante da Europa, o início da guerra afetou profundamente a economia brasileira, pois os principais parceiros comerciais eram exatamente os países europeus, envolvidos diretamente no conflito, além dos EUA. Sem possuir uma base industrial sólida, o Brasil ainda era um país agrário, cuja economia baseava-se na exportação de dois produtos principais: o café e a borracha. Em 1913, o café representava mais de 62% da pauta de exportações brasileiras, e a borracha, 21,6%, conforme mostra a tabela a seguir (BRASIL, 1940):

Exportações dos principais produtos primários brasileiros (%)				
Ano	Café	Borracha	Outros produtos agrícolas (*)	Outros produtos
1901	59,0	21,2	16,1	3,7
1902	55,8	20,0	19,2	5,0
1904	50,6	28,4	15,8	5,2
1906	52,0	26,5	16,8	4,7
1908	52,2	26,7	15,8	5,3
1910	42,3	39,1	14,2	4,4
1912	62,4	21,6	11,9	4,1
1913	62,3	15,9	17,3	4,5

(*) Algodão bruto, cacau, tabaco, mate, couros e peles

O surto econômico da borracha, que havia financiado parcialmente programas de reparamento da Marinha e do Exército, tinha passado, e as exportações do produto diminuíram consideravelmente em 1914. Os principais clientes, as potências europeias, estavam substituindo gradualmente as importações da borracha brasileira pela produzida na Malásia, de menor preço e mais acessível.

O café, no entanto, mantinha-se firme como o principal produto de exportação

brasileiro e, transcendendo o aspecto econômico, associava-se ao poder, com os chamados “barões do café”, que dominavam o cenário político nacional desde a Proclamação da República (ALMEIDA, 2014). Como a guerra trouxe reflexos extremamente negativos à economia brasileira, naturalmente a atividade mais afetada foi a exportação do café. Com os principais clientes envolvidos diretamente no conflito na Europa, muitos mercados consumidores tornaram-se inacessíveis. O transporte marítimo também foi bastante prejudicado, pois o bloqueio imposto pela Alemanha ampliou sobremaneira o risco das viagens, gerando um aumento expressivo nas taxas de frete e seguro. Para piorar a situação do transporte, em 1917 a Grã-Bretanha declarou o café como item

“não essencial” ao esforço de guerra e limitou o espaço em seus navios para o produto.

Com a diminuição das exportações e o impacto causado pela guerra, o preço do café no mercado internacional diminuiu, acarretando ainda mais prejuízos para a economia brasileira. Finalmente, os banqueiros europeus, principais financiadores

das safras de café no Brasil, passaram a se ocupar com os problemas de seus próprios países e reorientaram os investimentos para títulos de dívida pública nacional.

O rompimento do tenuous equilíbrio na Europa e a deflagração da guerra não provocaram nenhum sobressalto imediato nos países latino-americanos, inclusive no Brasil, embora nos principais centros urbanos do País predominasse uma forte influência cultural francesa, decorrente da *Belle Époque*. Em razão da aplicação da

Doutrina Monroe (RINKE; KRIEGES-MANN, 2015), os países da América Latina estavam muito mais ligados aos EUA do que às potências europeias, o que fez com que a escalada da crise que resultou no conflito não fosse percebida com clareza por suas chancelarias. Tal estado de espírito desinteressado pode ser bem avaliado pela opinião do escritor pernambucano José Medeiros e Albuquerque, secretário-geral da Academia Brasileira de Letras e autor da letra do Hino da Proclamação da República:

Pergunta-se às vezes na Europa qual é a opinião pública no Brasil sobre a política internacional. A verdade é que não existe entre nós uma opinião pública a este respeito. A América Latina está longe demais de toda a agitação europeia para que esta lhe chame muito a atenção. Nossas pequenas questões internas já são suficientes para ocupar o público. (COMPAGNON, 2014, p. 32)

Dado o desinteresse geral dos governos latino-americanos, foi natural que se declarassem neutros diante de uma “guerra europeia”, pois nenhum deles identificava qualquer razão para se aliar a qualquer um dos dois blocos antagônicos. Corroborando a liderança continental dos EUA, todos os países latino-americanos permaneceram neutros até a entrada da potência norte-americana na guerra. No ano de 1917, Panamá e Cuba declararam guerra às Potências Centrais⁴ em abril; depois foi a vez do Brasil, em outubro. Costa Rica, Haiti, Nicarágua e Honduras declararam estado de guerra em 1918. Seis outros países romperiam relações diplo-

máticas com a Alemanha em 1917, sem, contudo, declarar-lhe guerra: República Dominicana, Peru, Bolívia, Uruguai, El Salvador e Equador. A Argentina permaneceu neutra até o final da guerra, apesar de estar mais alinhada culturalmente com a Alemanha (COMPAGNON, 2014).

O Brasil, que entraria em guerra com a Alemanha somente em outubro de 1917, formalizou sua condição de país neutro por meio do Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914, mesma data em que os britânicos declararam guerra às Potências Centrais. O decreto estabelecia as regras gerais de neutralidade do País no caso de guerra entre as potências estrangeiras, embora protestasse pela via diplomática contra a invasão da Bélgica pela Alemanha. Redigido com 27 artigos, o documento elencava uma série de regras de conduta que tinham como propósito manter o Brasil fora do conflito, muitas delas ligadas à navegação nas águas territoriais e à utilização dos portos nacionais por navios dos países beligerantes. Dentre as disposições contidas no decreto (BRASIL, 1914), destacavam-se:

Art. 1º – Os residentes nos Estados Unidos do Brasil, nacionais ou estrangeiros, devem abster-se de qualquer participação ou auxílio em favor dos beligerantes e não deverão praticar ato algum que possa ser tido como de hostilidade a uma das potências em guerra.

Art. 2º – Não é permitido aos beligerantes promover no Brasil o alistamento de nacionais seus, de cidadãos brasileiros, ou de naturais de outros países para servirem nas suas forças de terra e mar.

Art. 3º – O Governo brasileiro não consente que se preparem ou armem corsários nos portos da República.

4 As Potências Centrais eram uma aliança militar que reunia Alemanha, Áustria-Hungria e o Império Otomano. Em oposição a ela, formou-se a Tríplice Entente, constituída pelo Reino Unido, pela França e pelo Império Russo. A partir de 1917, recebeu o apoio dos EUA e de outros aliados, inclusive o Brasil.

Art. 4º – É absolutamente proibida a exportação de artigos bélicos dos portos do Brasil para os de qualquer das potências beligerantes, debaixo da bandeira brasileira ou de outra nação.

Art. 5º – É proibido aos Estados da União e seus agentes exportar ou favorecer direta ou indiretamente a remessa de qualquer material de guerra a um dos beligerantes ou aos beligerantes.

Art. 6º – Aos beligerantes é proibido fazer do litoral e águas territoriais dos Estados Unidos do Brasil base de operações navais contra os seus adversários, e também lhes é vedado colocar nessas águas estações radiotelegráficas flutuantes, servindo de meio de comunicação com forças beligerantes no teatro da guerra.

Art. 7º – Se o teatro das operações de guerra ou os portos marítimos de um dos beligerantes estiverem a menos de 12 dias de viagem dos Estados Unidos do Brasil, calculada a travessia, a vinte e três milhas, nenhum navio armado em guerra do outro ou outros beligerantes, acompanhado ou não de presas, poderá estacionar nos portos, baías ou ancoradouros brasileiros mais de 24 horas, salvo o caso de arribada forçada. [...]

A Alemanha era o segundo maior parceiro comercial do Brasil, só perdendo para a Grã-Bretanha, condição que fazia ser intenso o trânsito de navios mercantes entre os dois países.⁵ Com o início da guerra, 734 navios alemães, mercantes

e de transporte de passageiros, temendo ser apresados pelas Marinhas aliadas, solicitaram refúgio em portos de países neutros, que, à luz do direito internacional, deveriam salvaguardá-los (FERRO, 1990). Nesse contexto, paralelamente ao decreto de neutralidade, o governo brasileiro determinou a internação de 44 navios mercantes alemães e dois austro-húngaros que se encontravam ocasionalmente em portos brasileiros (SWIGGUM; KOHLI, 2019).

A GUERRA CHEGA ÀS ÁGUAS BRASILEIRAS – OS BLOQUEIOS MARÍTIMOS

Assim como a escala temporal, o espaço também tem recebido atenção especial dos pesquisadores que se dedicam ao estudo da História Global. Os espaços transnacionais, como rotas comerciais, mares e oceanos, facilitam a interação e as conexões entre áreas distantes. Nessa direção, estudos acerca da importância dos oceanos para a superação dos limites nacionais resultaram em extensa historiografia. Sebastian Conrad (2016, p. 119) destaca que

estudar grandes regiões e oceanos constitui um desafio significativo para geografias convencionais e para os estudos da área. Para muito da história humana, os grandes mares não funcionaram como corpos de água isolantes, mas permitiram contatos e interconexão entre fronteiras políticas e culturais.⁶

5 Entre as companhias de navegação alemãs que operavam rotas para o Brasil, figuravam a Hapag (Hamburg Amerika Line), a Hamburg-Bremen Afrika Line, a Hamburg Süd, a Roland Line, a Norddeustcher Lloyd, a Woermann Line, a Union Line e a Hansa Line, além da austro-húngara Unione Austriaca.

6 [...] *studying large regions and the oceans, posed a significant challenge to conventional geographies, and to the area studies. For much of human history, the great seas did not function as isolating bodies of water, but rather allowed for contacts and interconnections across political and cultural boundaries.* Tradução livre do autor.

Quanto ao Oceano Atlântico, em particular, pesquisas recentes apontam para sua relevância como palco de conexões e interações.⁷ E foi exatamente pelas águas deste oceano que a guerra chegou, gradativamente, ao Brasil. Com o início da guerra na Europa, a Grã-Bretanha logo fez valer seu poderio naval para atacar e estrangular as linhas de navegação alemãs onde fosse possível. Conforme postula o historiador Dale Tomich (TOMICH, 2004), da Universidade de Binghamton, EUA, o mundo Atlântico é construído, historicamente, por agentes específicos, com interesses específicos. Nessa perspectiva, o Atlântico Sul era estratégico para as potências europeias, pois por ele passavam as principais rotas marítimas para os Oceanos Pacífico e Índico. Como a Alemanha possuía importantes vínculos comerciais com a América do Sul e com suas colônias africanas, inclusive com o Brasil, em agosto de 1914 dezenas de navios alemães navegavam no Atlântico Sul e, apesar da neutralidade do País, a guerra não tardou a chegar às águas costeiras do Brasil (DARÓZ, 2016).

Durante todo o período da guerra, e até um ano após seu término, a Marinha Real britânica empreendeu um intensivo bloqueio do litoral da Alemanha, uma operação naval prolongada conduzida com o propósito de restringir o fornecimento marítimo de mercadorias para as Potências Centrais. O bloqueio Aliado é considerado um dos elementos-chave na eventual vitória na guerra. O Conselho de Saúde Pública alemão declarou, em dezembro de 1918, que 763 mil civis

alemães haviam morrido de fome e doenças devido ao bloqueio (VINCENT, 1985). Um estudo posterior, no entanto, quantificou o número de mortos em 424 mil (GREBLER, 1940), uma cifra ainda bastante expressiva.

Embora o Brasil fosse claramente caracterizado como uma periferia, e estivesse legalmente no estado de neutralidade, cedo o bloqueio naval britânico produziu seus efeitos no comércio marítimo internacional. O cargueiro *Santa Catharina*, pertencente à companhia Hamburg Süd, viajava de Nova Iorque para Santos quando, na manhã de 14 de agosto de 1914, foi interceptado pelo cruzador britânico HMS *Glasgow*, próximo ao arquipélago dos Abrolhos, que imediatamente iniciou o ataque com seus canhões de 6 polegadas. Atingido em seu casco abaixo da linha-d'água, o cargueiro alemão de 106 metros de comprimento e 4.247 toneladas afundou rapidamente, tornando-se a primeira vítima da guerra em águas brasileiras (DARÓZ, 2016).

O bloqueio naval britânico também trouxe reflexos negativos para a economia brasileira, visto que o neutro Brasil tinha a Alemanha como seu segundo maior parceiro comercial, sendo frequentes as inspeções de navios mercantes nacionais, inclusive com a apreensão de cargas consideradas pelos britânicos como “contrabando de guerra”. Tais apreensões provocavam, frequentemente, protestos na imprensa nacional, como o que foi publicado no jornal *Correio da Manhã* (1916, p.1), em fevereiro de 1916:

7 Ver TOMICH, Dale. “O Atlântico como espaço histórico”. *Estudos afro-asiáticos*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 2, pp. 221-240, 2004. RODGERS, Daniel. *Atlantic crossings: social politics in a progressive Age*. Princeton: Princeton University Press, 1998. BAILYN, Bernard. *Atlantic History: concept and contours*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006. GREENE, Jack; MORGAN, Philip (orgs.). *Atlantic History: a critical appraisal*. Oxford: Oxford University Press, 2009. SILVA, Francisco Carlos Teixeira; ALVES DE ALMEIDA, Eduardo; SCHURSTER, Karl (orgs.). *Atlântico: a história de um oceano*. São Paulo: Civilização Brasileira, 2013.

Intervindo com o seu tremendo poder naval para interromper as relações comerciais dos neutros com os impérios germânicos e até mesmo para impossibilitar o intercâmbio de um país com o outro, a Inglaterra não tem em vista obter resultados militares, mas sim anarquizar o comércio universal de forma a poder reorganizar mais tarde em seu proveito a vida econômica do mundo.

O bloqueio britânico gerou uma reação natural por parte dos alemães, que, embora desde antes da guerra compreendessem a superioridade naval britânica, procuraram formas de comprometer sua economia de guerra, baseada, principalmente, no comércio marítimo internacional. Para isso, no dia 4 de fevereiro de 1915, o secretário de Estado para a Marinha da Alemanha, Almirante Alfred von Tirpitz, determinou um bloqueio naval ao redor das ilhas britânicas e da Irlanda, com o propósito de sufocar sua economia (SONDHAUS, 2015). Para isso, devido à inferioridade da Marinha Imperial em relação à sua oponente britânica, os alemães utilizaram incursões de superfície⁸ e, principalmente, sua frota de submarinos, os *u-boot*.⁹

No dia 3 de maio de 1916, o primeiro navio brasileiro foi afundado pelos alemães, o cargueiro *Rio Branco*, cedido ao governo britânico e que navegava a seu serviço

Na primeira semana de maio de 1915, um fato decorrente da campanha submarina alemã provocou grande comoção internacional e impactou as relações entre os EUA, então neutro, e a Alemanha, duas potências de primeira linha: o afundamento do navio de passageiros *Lusitânia*. Embora pertencesse a uma companhia de navegação britânica (Cunard Line), o afundamento do *Lusitânia* por um submarino alemão provocou a morte de 1.200 pessoas, inclusive 128 cidadãos norte-americanos. Mesmo diante de pesadas críticas da opinião pública mundial, o

Lusitânia foi classificado pelos alemães como alvo legítimo, sob a alegação de que o mesmo transportava munições e armamentos para os britânicos. Muitas suposições foram feitas em relação ao naufrágio e às cargas a bordo; alguns

falam em uma enorme quantidade em ouro, e a presença do diretor da Galeria Nacional de Arte da Irlanda entre os passageiros parece confirmar que algumas telas de Rubens, Monet e outros mestres da pintura estavam a bordo.¹⁰

O presidente norte-americano Woodrow Wilson explorou a tragédia e aproveitou a oportunidade para ameaçar

8 Os incursões de superfície eram navios mercantes (cargueiros e navios de passageiros) artilhados com canhões e torpedos e convertidos em navios auxiliares. Alguns deles atuaram em águas brasileiras, como o *Cap Trafalgar* e o *Möwe*. Ver DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016. QUEIROZ, Tito Henrique Silva. “A guerra dos corsários – ações navais na costa brasileira durante a Primeira Guerra Mundial (1914-18)”. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 25, p. 36-49, 2017.

9 *U-Boot* (em alemão *Unterseeboot*, literalmente “barco submarino”) é o termo pelo qual os submarinos alemães ficaram conhecidos nas duas guerras mundiais. Em inglês, também foram consagrados como *U-boats*.

10 Embora tenha havido uma grande revolta por um navio mercante “inocente” ter sido afundado, os historiadores acreditam que o *Lusitânia* transportava 10 toneladas de armas a bordo, fato que o tornava um alvo válido de acordo com o Direito Internacional.

a Alemanha e exigir reparações. O *kaiser* Guilherme II, preocupado em ter os EUA, com todo o seu potencial, como inimigo da Alemanha, resolveu suspender temporariamente a guerra submarina, mas, no âmbito da opinião pública norte-americana, o estrago já havia sido feito.

No dia 3 de maio de 1916, o primeiro navio brasileiro foi afundado pelos alemães. Na ocasião, o submarino alemão *UB-27* afundou o cargueiro *Rio Branco* (UBOAT.NET, 2018) quando este navegava em águas restritas. O vapor havia sido cedido ao governo britânico e navegava a seu serviço, com tripulação norueguesa, o que tornou o ataque legal à luz das leis de guerra. Mas, apesar disso, o afundamento provocou comoção e protestos no Brasil, pois o *Rio Branco* navegava com bandeira brasileira e com a inscrição “Brasil” pintada bem visível em seu casco. Apesar dos protestos, o fato de o afundamento ter sido efetuado de acordo com as regras de guerra fez com que o Governo brasileiro se mantivesse cauteloso e conservasse sua condição jurídica de país neutro (DARÓZ, 2016).

1917 – O BRASIL INGRESSA NA GUERRA

A incapacidade de romper o impasse das trincheiras em 1915 levou os Aliados e as Potências Centrais a planejarem grandes ofensivas com o objetivo de derrotar o inimigo. O resultado foi que, no ano de 1916, a guerra assumiu proporções até então inimagináveis.

Franceses e britânicos planejavam uma extensa ofensiva na região do Rio Somme para ser desencadeada no verão de 1916,

mas, antes que isso acontecesse, foram os alemães quem lançaram sua ofensiva, em fevereiro, contra o importante entroncamento ferroviário de Verdun, perto de Metz. Se capturassem Verdun, os alemães poderiam aproveitar a malha ferroviária para transportar tropas e suprimentos para a linha de frente. A campanha de Verdun foi a mais longa ocorrida durante a guerra e deixou a França perigosamente perto da derrota. A Batalha de Verdun foi a mais intensa da guerra, sob a perspectiva da concentração geográfica. Quase todas as mortes ocorreram dentro de uma área de 2,6 km², sobre a qual foram disparadas 10 milhões de granadas, equivalentes a 1,35 milhões de toneladas de aço e explosivos (WILMOTT, 2008).

No intuito de aliviar a pressão contra seus aliados, os britânicos decidiram prosseguir com a ofensiva no Somme praticamente sozinhos. O plano traçado, no entanto, pouco diferia do adotado pelo comandante alemão em Verdun e consistia em atacar as trincheiras inimigas frontalmente, com uma barragem de artilharia prévia tão intensa que pudesse destruir os alambrados de arame farpado e desmoralizar os soldados alemães em suas posições. Quando a infantaria britânica saiu de suas trincheiras e cruzou a “terra de ninguém”¹¹, ao amanhecer do dia 1º de julho, foi recebida com o mortífero fogo das metralhadoras Maxim e da artilharia alemã. Esta data ficou marcada como o dia mais sangrento da história do Exército britânico, onde, de suas 17 divisões, 16 entraram em ação, sofrendo impressionantes 57.470 baixas, das quais 19.240 mortos (TUCHMAN, 1998).

11 “Terra de ninguém” é um termo empregado para designar um território não ocupado ou, mais especificamente, um território sob disputa entre partes que não o ocuparão por medo ou incerteza. O termo é uma derivação da expressão da língua inglesa “*no man's land*” (literalmente “terra de nenhum homem”), criada durante a Primeira Guerra Mundial.

Os eventos ocorridos na Alemanha, do outro lado do Atlântico, terminariam por levar o Brasil a abandonar sua neutralidade e arrastar o País para a guerra. Em março de 1916, Von Tirpitz foi substituído no comando da Marinha Imperial alemã por defender a guerra submarina irrestrita a fim de romper o impasse na frente ocidental. Por ordem do *kaiser*, a campanha havia sido suspensa temporariamente desde o afundamento do *Lusitânia*, que chocou a opinião pública mundial e provocou a ira dos norte-americanos. O chanceler Theobald von Bethmann-Hollweg, temendo a entrada dos EUA na guerra, manobrou para que Tirpitz fosse destituído da Secretaria de Estado para Marinha. No entanto, o experiente almirante conseguiu articular para que fosse nomeado como seu sucessor o Almirante Eduard von Capelle, também favorável à

guerra submarina irrestrita. Capelle, então, trabalhou para convencer o *kaiser* sobre a importância de ampliar a campanha submarina, e finalmente, em 1º de fevereiro de 1917, Guilherme II a autorizou sem restrições geográficas (TUCHMAN, 1998).

O conde Johann von Bernstorff, embaixador alemão em Washington, alertou ao secretário de Estado dos EUA, Robert Lansing, em um comunicado diplomático, sobre os perigos que corriam os navios de países neutros:

[...] Os navios neutros que navegam nestas zonas de bloqueio o fazem por sua própria conta e risco. Embora cuidados tenham sido tomados para que navios neutros que estão a caminho

de portos das zonas de bloqueio em 1º de fevereiro de 1917, [...] é altamente recomendável avisá-los com todos os meios disponíveis, a fim de fazer com que regressem.

Os navios neutros que, em 1º de fevereiro, estiverem nos portos das zonas de bloqueio poderão, com a mesma segurança, deixá-los. As instruções dadas aos comandantes de submarinos alemães preveem um período suficientemente longo, durante o qual é garantida a segurança dos passageiros em navios de passageiros inimigos desarmados. [...] (FIRST WORLD WAR, 2014a)

Os eventos ocorridos na Alemanha, do outro lado do Atlântico, terminariam por levar o Brasil a abandonar sua neutralidade e arrastar o País para a guerra

Ao tomar conhecimento do anúncio do bloqueio, o Brasil não poderia aceitar passivamente os seus termos, pois sua economia dependia essencialmente das exportações de café para a França e para a Grã-

Bretanha. Embora o País não considerasse o café como produto de guerra, e, com isso, os navios brasileiros que o transportavam estariam, em tese, livres de ataques, a Alemanha julgava o transporte de café para seus inimigos como contrabando, o que tornaria qualquer ataque justificável.

O chanceler brasileiro Lauro Müller reuniu representantes de outros países sul-americanos em Petrópolis para angariar apoio e protestou contra a nova política de bloqueio alemã. Entre outras considerações, a reclamação diplomática brasileira assinalava que

[...] Por causa de os meios utilizados para realizar esse bloqueio, a extensão das zonas interditas, a ausência de

todas as restrições, incluindo a ausência de advertência para os navios sob ameaça, mesmo neutros, e a intenção anunciada de utilizar todos os meios militares de destruição de não importa qual país, esse bloqueio não seria nem normal, nem eficaz e seria contrário aos princípios de direito e às regras convencionais estabelecidas para as operações militares desta natureza.

Por estas razões, o governo brasileiro, apesar de seu desejo sincero e com vontade de evitar qualquer desacordo com as nações em guerra, com quem está em termos amigáveis, acredita ser o seu dever protestar contra esse bloqueio e, conseqüentemente, para deixar inteiramente com o Governo Imperial alemão a responsabilidade por todos os atos que envolvam cidadãos brasileiros, de mercadoria, ou de navios e que, comprovadamente, tenham sido cometidos com violação dos princípios reconhecidos do direito internacional e das convenções assinados pelo Brasil e pela Alemanha. (FIRST WORLD WAR, 2014b)

Em resposta ao protesto diplomático, no dia 9 de fevereiro o ministro das Relações Exteriores alemão, Arthur Zimmerman, enviou um ofício ao Governo brasileiro justificando a nova política de seu país:

[...] contra suas intenções, devido à atitude dos inimigos da Alemanha, [esta] se vê na obrigação de abater as restrições às quais se sujeitou o emprego de suas forças navais durante quase dois anos, apesar dos importantes interesses militares prejudicados por semelhante resolução. (CASTRO, 2014)

A expansão do bloqueio trouxe grandes problemas para a economia brasileira, baseada na exportação de produtos agrícolas

para a Europa, especialmente o café. Para piorar a situação, os britânicos proibiram a importação do café, sob a alegação de que era um produto supérfluo e ocupava muito espaço nos navios e estes deveriam dar prioridade para transportar itens necessários ao esforço de guerra. Apesar da ameaça, no entanto, os navios mercantes brasileiros continuaram a transportar suas cargas na linha Brasil-Europa e logo pagariam o preço por isso (DARÓZ, 2016).

Desde o afundamento do *Lusitânia*, a opinião pública dos EUA voltou-se contra as Potências Centrais, em especial contra a Alemanha, e o isolacionismo típico do país foi aos poucos sendo deixado de lado. A ameaça de afundamento de novos navios de bandeira americana levou o Presidente Woodrow Wilson, em um pronunciamento no Congresso no princípio de fevereiro de 1917, a solicitar o rompimento de relações diplomáticas com a Alemanha (FIRST WORLD WAR, 2014c).

A reação negativa dos americanos era prevista, mas nem mesmo a ameaça de tirar os EUA do isolamento e trazê-los para a guerra parecia preocupar os mandatários germânicos. Sobre isso, o Almirante Eduard von Capelle, secretário de Estado para a Marinha, foi direto, ainda em janeiro: “Os americanos nem mesmo chegarão, porque nossos submarinos irão afundá-los. Do ponto de vista militar, os americanos não significam nada, nada, e mais uma vez, nada.” (TUCKER, 2002, p. 35)

Mesmo assim, talvez por precaução, em janeiro de 1917, Berlim propôs ao México, em troca do apoio do país latino-americano à causa alemã, a devolução de uma grande parte do território norte-americano, incluindo o Texas, o Arizona e o Novo México, caso a Alemanha saísse vencedora no conflito. A proposta foi feita num telegrama assinado pelo ministro do Exterior, Zimmermann, e foi interceptada pela

inteligência britânica, que a entregou no final de fevereiro ao Presidente Wilson, recentemente reeleito (BOGHARDT, 2012). A publicação da carta na imprensa dos EUA, em 1º de março – três dias antes do discurso inaugural do segundo mandato do Presidente –, alimentou ainda mais a causa intervencionista e provou que a neutralidade não poderia ser sustentada por muito mais tempo.

Entre 1º de fevereiro, quando teve início a campanha submarina irrestrita, e o início do mês de abril, nada menos do que 11 navios mercantes com bandeira norte-americana foram afundados ou avariados (AMERICAN MERCHANT MARINE AT WAR, 2014) pelos submarinos de Von Capelle, o que levou os EUA a declararem, em 6 de abril, guerra contra a Alemanha.

O ingresso dos norte-americanos na guerra representou um alento e reacendeu as esperanças de vitória para os governantes das potências Aliadas, além de influenciar diretamente no ingresso do Brasil na guerra, visto que o País encontrava-se na esfera geopolítica norte-americana. Em razão do alinhamento político do Brasil com os EUA, decorrente da Doutrina Monroe, a declaração de guerra teve reflexos imediatos no país. Em um despacho com o ministro das Relações Exteriores, Lauro Müller, no início de 1917, o Presidente Wenceslau Braz afirmou que, em qualquer evento relacionado com a guerra na Europa, apoiaria o posicionamento dos EUA (DARÓZ, 2016). A neutralidade brasileira não poderia durar muito tempo. A

guerra, que rondava as águas territoriais do País e que havia provocado o afundamento de navios britânicos e alemães, logo faria vítimas brasileiras.

A crescente ameaça submarina à navegação e à costa brasileiras estava ligada diretamente à importância das rotas comerciais que cruzavam o Atlântico, seja no serviço de cabotagem, seja nas viagens de longo curso entre o Brasil e a Europa. Os sucessivos afundamentos de navios mercantes brasileiros por *u-boots* alemães promoveram, gradativamente, uma escalada na deterioração das relações Brasil-Alemanha, que culminaram com a declaração

de guerra. O processo de degradação da diplomacia, que resultou na beligerância, corrobora o estudo das conexões entre culturas diferenciadas, tendo o Atlântico como meio para essa interação (CONRAD, 2016).

Na noite de 3 para 4 de abril de 1917, o vapor *Paraná* navegava a cerca de 10

Os sucessivos afundamentos de navios mercantes brasileiros por *u-boots* alemães promoveram a deterioração das relações Brasil-Alemanha, que culminaram com a declaração de guerra

milhas ao largo do Cabo Barfleur, a poucas horas de navegação de seu porto de destino, com todas as luzes acesas, a bandeira nacional hasteada em seu mastro e o nome “Brasil” pintado nitidamente em seu casco de aço, tudo de acordo com as exigências feitas aos navios de países neutros. Perto da meia-noite, sem qualquer aviso prévio, o navio foi atingido por um torpedo a bombordo, na altura do compartimento de máquinas, a cerca de um metro abaixo da linha de navegação, exatamente onde a inscrição “Brasil” estava pintada no costado. O *Paraná* afundou nas primeiras horas da madrugada, com a perda de três tripulantes.

O afundamento do *Paraná* provocou grande comoção no Brasil. A agressão reverberou na imprensa nacional, que passou a cobrar uma atitude mais enérgica do Governo brasileiro e o alinhamento com os EUA na guerra contra a Alemanha. O embaixador alemão no Rio de Janeiro, Adolph Pauli, se apressou em dar explicações, mas o Governo brasileiro recusou-se a recebê-lo. No dia 11 de abril, o Brasil rompeu relações diplomáticas com a Alemanha e devolveu os passaportes aos seus representantes, o que, na linguagem diplomática internacional, representava sua expulsão do país (DARÓZ, 2016).

Ainda que discordasse da política de bloqueio marítimo e sofresse prejuízos em sua economia, o Governo brasileiro decidiu agir com cautela e manteve a neutralidade diante a declaração de guerra dos EUA contra a Alemanha e, para isso, publicou decreto em 25 de abril (BRASIL, 2017a), formalizando o posicionamento do Brasil:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:

Havendo o Governo Federal recebido notificação oficial do Governo americano de que o mesmo se acha em estado de guerra com o do Império Alemão;

Resolve que sejam observadas e cumpridas pelas autoridades brasileiras, enquanto o contrário lhes não for ordenado, as regras [de neutralidade] constantes da circular que acompanhou o Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914, no atual estado de guerra entre os Estados Unidos da América e o Governo do Império Alemão.

O afundamento do *Paraná* provocou diversas manifestações públicas a favor da declaração de guerra. No sul do País, na Capital Federal e em São Paulo, dezenas

de estabelecimentos comerciais e propriedades de imigrantes alemães e de seus descendentes foram atacados e pilhados.

O cargueiro *Tijuca* zarpou do Rio de Janeiro na manhã de 28 de março de 1917, com destino ao porto de Le Havre, na França. Após realizar escalas no Recife, no arquipélago de Cabo Verde e na Ilha da Madeira, o navio partiu de Funchal em 12 de abril, para cumprir a última etapa de sua viagem. Porém, na noite 20 de maio, quando navegava em águas do Canal da Mancha, a poucas milhas da ilha francesa de Ouessant, um torpedo arreventou seu casco a estibordo. Imediatamente, seus tripulantes abandonavam o navio e conseguiram divisar o submarino alemão que os atacou, tendo sido verificada a perda de um marinheiro (DARÓZ, 2016).

O Brasil ainda recebia as notícias do afundamento do *Tijuca* quando, apenas dois dias depois, em 22 de maio, o submarino alemão *U-47* interceptou o cargueiro *Lapa*, do Lloyd Nacional, ao largo do Cabo Trafalgar, na costa espanhola (UBOAT.NET, 2014). O *U-boot* aproximou-se pela proa, identificou o navio e, após a apreensão de documentos e um breve interrogatório, deu cinco minutos para a evacuação do navio. Pouco depois de as baleeiras se afastarem do navio brasileiro com todos os seus 31 tripulantes, duas fortes explosões sacudiram o *Lapa*, que afundou em pouco mais de dois minutos. Um barco de pesca recolheu os naufragos e os levou em segurança a Sanlúcar de Barrameda, na Espanha.

O afundamento dos dois navios teve como consequência o fim da neutralidade brasileira perante a guerra e resultou no confisco dos navios alemães e austríacos que estavam retidos nos portos brasileiros desde 1914, o que foi formalizado pelo Decreto nº 12.501, publicado no dia 2 de junho (BRASIL, 2017b):

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização que lhe concede o nº 1 do art. 2º do decreto legislativo nº 3.266, de 1º de junho do corrente ano, decreta:

Art. 1º – O Governo do Brasil requisa todos os navios mercantes alemães ancorados nos portos da República, a fim de utilizá-los como o aconselharem as conveniências e necessidades da navegação e do comércio.

Art. 2º – Uma vez ocupados, nos termos do decreto legislativo acima mencionado, esses navios serão considerados brasileiros para o efeito de poderem arvorar desde logo o pavilhão nacional.

Art. 3º – O Governo providenciará para que, no mais breve prazo possível, essas embarcações sejam postas em condições de navegar e no serviço de transportes, de acordo com o disposto no art. 1º.

Os tripulantes dos navios foram desembarcados e alojados sem maiores dificuldades, passando a ser alimentados pelo Governo Federal. A diplomacia alemã protestou, por intermédio da embaixada dos Países Baixos, que representava seus interesses junto ao Brasil depois do rompimento das relações diplomáticas entre os dois países. O chanceler Nilo Peçanha respondeu justificando a medida como represália, de acordo com as regras do direito internacional. Os navios foram rebatizados com nomes nacionais e receberam tripulações brasileiras. Alguns foram distribuídos para as companhias de navegação do País, a estatal Lloyd Brasileiro e a recém-criada Lloyd Nacional, de capital privado. Umhas poucas embarcações foram incorporadas à Marinha do Brasil, e as demais foram arrendadas para a

França, como contribuição brasileira ao esforço de guerra.

Curiosamente, um desses navios, o *Palatia*, rebatizado como *Macau*, seria afundado por um submarino alemão em outubro, e seria o motivo para a entrada do Brasil na guerra. No dia 18 de setembro de 1917, o *Macau* zarpou do porto do Rio de Janeiro transportando 67 mil sacas de café e feijão, adquiridas pelo Governo da França, com destino ao porto de Le Havre. Exatamente um mês após sua partida, o navio navegava a 200 milhas do Cabo Finisterra, na Galícia, já em águas espanholas, quando foi interceptado e torpedeado pelo submarino *U-93* (UBOAT.NET, 2019). Em poucos minutos o *Macau* desapareceu sob as águas do Atlântico. A notícia do torpedeamento do *Macau* chegou ao País somente cinco dias depois, no dia 23 de outubro. A indignação que se seguiu ao afundamento fez recrudescer a revolta popular. No Rio de Janeiro, armazéns, restaurantes, fábricas e jornais de empresários germânicos foram vandalizados e saqueados, a exemplo do que ocorrera em São Paulo e no sul do País (DARÓZ, 2016). A perda do *Macau* também foi a gota d’água para o Governo brasileiro, restando apenas reconhecer a existência de um estado de guerra já existente. O Presidente Wenceslau Braz encaminhou ao Congresso Nacional, em 25 de outubro, uma mensagem (BRASIL, 1917d) apresentando sua disposição em romper a neutralidade e reconhecendo que o Brasil, de fato, já se encontrava em guerra, nos seguintes termos:

Senhores membros do Congresso Nacional,

Cumpro o penoso dever de comunicar ao Congresso Nacional que, por telegramas de Londres e Madri, o

governo acaba de saber que foi torpedeado, por um submarino alemão, o navio brasileiro *Macau* e que está preso o seu comandante.

A circunstância de ser este o quarto navio nosso posto a pique por forças navais alemãs é por si mesma grave, mas esta gravidade sobe de ponto com a prisão do comandante brasileiro.

Não há como, senhores membros do Congresso Nacional, iludir a situação ou deixar de constatar, já agora, o estado de guerra que nos é imposto pela Alemanha.

A prudência com que temos agido não exclui, antes nos dá a precisa autoridade, mantendo ileso a dignidade da nação para aceitar os fatos como eles são e aconselhar represálias de franca beligerância.

Se o Congresso Nacional, em sua alta sabedoria, não resolver o contrário, o governo mandará ocupar o navio de guerra alemão que está ancorado no porto da Bahia, fazendo prender a sua guarnição, e decretará a internação militar das equipagens dos navios mercantes de que nos utilizamos.

Parece chegado o momento, senhores membros do Congresso Nacional, de caracterizar na lei a posição defensiva que nos têm determinado os acontecimentos, fortalecendo os aparelhos de resistência nacional e completando a evolução da nossa política externa, à altura das agressões que vier a sofrer o Brasil.

Palácio da Presidência, Rio de Janeiro, 25 de outubro de 1917.

Wenceslau Braz P. Gomes.

No dia seguinte, após um exaltado debate que mobilizou deputados e senadores, o Congresso Nacional publicou o Decreto nº 3.361 (BRASIL, 2017c), reconhecendo o estado de guerra contra a Alemanha:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

Artigo único – Fica reconhecido e proclamado o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil e autorizado o Presidente da República a adotar as providências constantes da mensagem de 25 de outubro corrente e tomar todas as medidas de defesa, nacional e de segurança pública que julgar necessárias, abrindo os créditos precisos ou realizando as operações do crédito que forem convenientes para esse fim; revogadas as disposições em contrário.

Finalmente, após a guerra rondar insistentemente as águas territoriais brasileiras desde 1914, o Brasil entrava no conflito, acompanhando os mesmos passos dos EUA, com uma defasagem de seis meses. É interessante observar que não houve uma declaração formal de guerra pelo Brasil, mas sim o reconhecimento de um estado de guerra iniciado pelo Império alemão. Embora as disputas entre as potências europeias que deram origem à guerra fossem um assunto distante do Brasil, as conexões do País, sobretudo econômicas, com as principais potências europeias e a influência dos EUA na América Latina terminaram por conduzi-lo à guerra. O Atlântico, inserido em um panorama global, constituiu-se como verdadeiro acesso para realizar uma ligação transnacional do Brasil com o conflito inicialmente deflagrado na Europa. Embora periférico por essência, o País terminou por ser conduzido ao centro dos acontecimentos mundiais, tornando-se o único da América Latina a enviar forças militares para atuarem no conflito.

REFLEXÕES FINAIS

O campo da História Global privilegia o estudo de conexões, processos e relações transnacionais, que, devidamente sistematizados, permitem maior análise estrutural e a superação do nacionalismo metodológico. Para tanto, os eventos e processos são estabelecidos segundo uma perspectiva global, caracterizada por novas abordagens, novos problemas e novas escalas temporais e espaciais.

É importante compreender que os processos globais sempre existiram na História. No estudo do global, o eurocentrismo é relativizado, evitando determinismos, marcado pela ascensão de novos “centrismos” e, em que pesem discussões teórico-metodológicas, abrem um salutar debate entre regiões centrais e periferias. Em nosso estudo, podemos verificar como o Brasil, um país caracteristicamente periférico, foi arrastado à guerra e levado ao centro dos acontecimentos históricos mundiais.

Mais comumente instrumentalizada para estudar a economia, o capitalismo, as mercadorias, a escravidão e a sociedade, entre outros objetos, a História Global apresenta-se como valioso campo para analisar guerras, conflitos, diplomacia e relações internacionais, fenômenos essencialmente desenvolvidos no plano transnacional, por atores diferenciados. Por seu turno, no caso brasileiro, a economia, caracterizada pelo comércio marítimo internacional, terminou por envolver o país na guerra, quando seus navios mercantes começaram a ser afundados pelos submarinos alemães. É interessante compreender como a dinâmica do bloqueio marítimo

britânico contra o litoral da Alemanha gerou uma reação, também naval, calcada nos *U-boot*, uma nova tecnologia bélica que se apresentou no conflito, dinâmicas elaboradas na Europa e desenvolvidas no Atlântico. E, acima de tudo, como a campanha submarina alemã levou países neutros do continente americano a ingressarem na guerra, como os EUA, e, posteriormente, o Brasil, sob sua influência.

Se em uma escala macro a participação do Brasil no conflito em favor dos Aliados da Tríplice Entente foi limitada, para o País o alinhamento geopolítico, sobretudo com a França, foi extremamente significativo e, em uma escala reduzida e doméstica, trouxe alguns frutos, como um surto de industrialização e o desenvolvimento de suas forças armadas¹².

É interessante observar como a guerra em escala global, tal qual o conflito de 1914-1918, promove transformações estruturais que impactam indelevelmente a geopolítica internacional. Após o armistício, em novembro de 1918, quatro longevos impérios haviam desaparecido – Russo, Alemão, Otomano e Austro-Húngaro – e uma nova ordem mundial foi instalada, inclusive com a criação da Liga das Nações.

Finalmente, ao pensar em uma perspectiva global, o estudo do processo e das conexões que levaram o Brasil, um país periférico, em menos de três anos a se envolver no maior conflito bélico jamais experimentado pela humanidade, no centro da Europa, nos leva a concluir que a História Global não pode ocupar apenas um lugar como pano de fundo, mas sim ser estudada como próprio componente do processo histórico.

12 Após a guerra, o Governo brasileiro contratou uma missão militar na França para modernizar e reformular o Exército Brasileiro. Ver BELLINTANI, Adriana Iop. *O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidades e profissionalismo (1920-1940)*. 2009, 700f. Tese (Doutorado em História Social). Instituto de Ciências Humanas – Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2009.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Primeira Guerra Mundial;

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Paulo Roberto. “A guerra de 1914-18 e o Brasil: impactos imediatos e efeitos permanentes”. *Dom Total*, 31 jul. 2014. Disponível em: <<https://domtotal.com/artigo/4382/31/07/a-guerra-de-1914-18-e-o-brasil/>>. Acesso em 13 jun. 2019.
- AMERICAN MERCHANT MARINE AT WAR. *U.S. Merchant Ships, Sailing Vessels, and Fishing Craft Lost from all Causes during World War I*. Disponível em: <<http://www.usmm.org/www1merchant.html>>. Acesso em 18 out. 2014.
- BOGHARDT, Thomas. *The Zimmermann telegram: intelligence, diplomacy, and America's entry into World War I*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012.
- BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil 1939-1940*. Rio de Janeiro: IBGE, 1940.
- BRASIL. *Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914* – Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>>. Acesso em 6 jun. 2019.
- BRASIL. *Decreto nº 12.458, de 25 de abril de 1917* – Manda que sejam observadas as regras constantes do Decreto nº 11.037, de 4 de Agosto de 1914, no atual estado de guerra entre os Estados Unidos da América e o governo do Império Alemão. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12458-25-abril-1917-520004-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 18 out. 2014.
- BRASIL. *Decreto nº 12.501, de 2 de junho de 1917* – Manda utilizar todos os navios mercantes alemães ancorados nos portos da República. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=49909>>. Acesso em 18 out. 2014.
- BRASIL. *Decreto nº 3.361, de 26 de Outubro de 1917* – Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>>. Acesso em 19 out. 2014.
- BRASIL. *Mensagem Presidencial ao Congresso Nacional, de 25 de outubro de 1917*. Acervo do Arquivo Nacional.
- ALBUQUERQUE, José Medeiros. “Le Brésil et la guerre européenne”. *L’Amérique Latine et la guerre européenne*, Paris, Hachette, 1916, p. 41, *apud* COMPAGNON, Olivier. *O adeus à Europa: a América Latina e a Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.
- CAPRICHOS do bloqueio. *Correio da Manhã*, nº 6.206, Rio de Janeiro, 21 fev. 1916, p. 1.
- CASTRO, Adler Homero. “O Brasil na 1ª Guerra Mundial e a DNOG”. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, n. 14, ago. 2014.
- COMPAGNON, Olivier. *O adeus à Europa: a América Latina e a Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.
- CONRAD, Sebastian. *What is Global History?* Princeton: Princeton University Press, 2016.
- DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.
- FERRO, Marc. *História da Primeira Guerra Mundial 1914-1918*. Rio de Janeiro: Edições 70, 1990.
- FIRST WORLD WAR. *Primary documents – Germany's Policy of Unrestricted Submarine Warfare, 31 January 1917*. Disponível em: http://www.firstworldwar.com/source/uboaat_bernstorff.htm. Acesso em 18 out. 2014.

- FIRST WORLD WAR. *Primary documents – President Wilson's Speech to Congress Regarding Unrestricted U-Boat Warfare, 3 February 1917*. Disponível em: <http://www.firstworldwar.com/source/uboaat_wilson.htm>. Acesso em 18 out. 2014.
- FIRST WORLD WAR. *Primary documents – Brazil's Reaction to Germany's Policy of Unrestricted Submarine Warfare, 6 February 1917*. Disponível em: <http://www.firstworldwar.com/source/uboaat_brazil.htm>. Acesso em 18 out. 2014.
- GREBLER, Leo. *The cost of the World War to Germany and Austria-Hungary*. New Haven: Yale University Press, 1940.
- HARE, J. Laurence; WELLS, Jack Wells. “Promising the World: surveys, curricula, and the challenge of Global History”. *History Teacher*, Long Beach, v. 48, n. 2, p. 371-388, fev. 2015.
- HASTINGS, Max. *Catástrofe: 1914 – a Europa vai à guerra*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.
- MARQUESE, Rafael Bivar. “A história global da escravidão Atlântica: balanço e perspectivas”. *Esboços*, Florianópolis, v. 26, n. 41, pp. 14-41, jan./abr. 2019.
- MOUGEL, Nadège. World War I casualties. *Reperes – Centre virtuel de la connaissance sur l'Europe*, 2011. Disponível em: <<http://www.centre-robert-schuman.org/userfiles/files/REPERES%20%E2%80%93%20module%201-1-1%20-%20explanatory%20notes%20%E2%80%93%20World%20War%20I%20casualties%20%E2%80%93%20EN.pdf>>. Acesso em 11 jun. 2019.
- RINKE, Stefan; KRIEGESMANN, Karina. Latin America. *1914-1918 Encyclopedia of the First World War*. Nov. 2015. Disponível em: <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/latin_america>. Acesso em 12 jun. 2019.
- SONDHAUS, Lawrence. *A Primeira Guerra Mundial: história completa*. São Paulo: Contexto, 2015.
- SWIGGUM, Susan; KOHLI, Marjorie. *The ships list*. Disponível em: <<http://www.theshipslist.com/ships/lines/lloydbrasileiro.shtml>>. Acesso em 6 jun. 2019.
- TOMIC, Dale. “O Atlântico como espaço histórico”. *Estudos afro-asiáticos*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 2, pp. 221-240, 2004.
- TUCHMAN, Barbara Wertheim. *Canhões de agosto*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1998.
- TUCKER, Spencer. *Who's who in Twentieth Century warfare*. London: Routledge, 2002.
- UBOAT.NET. *U 47*. Disponível em: <<http://www.uboaat.net/wwi/boats/index.html?boat=47>>. Acesso em 18 out. 2014.
- UBOAT.NET. *U 93*. Disponível em: <<https://uboaat.net/wwi/boats/?boat=93>>. Acesso em 12 jun. 2019.
- UBOAT.NET. *UB 27*. Disponível em: <<https://uboaat.net/wwi/boats/?boat=UB+27>>. Acesso em 11 dez. 2018.
- WILDER, Gary. “From optic to topic: the foreclosure effect of historiographic turns”. *American Historical Review*, Oxford, v.117, n. 3, p. 671-998, jun. 2012.
- WILLMOTT, Hedley Paul. *Primeira guerra mundial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.
- VINCENT, Paul. *The politics of hunger: the allied blockade of Germany, 1915-1919*. Athens: Ohio University Press, 1985.

INOVAÇÕES GERENCIAIS E LOGÍSTICAS DO EXÉRCITO RUSSO (SÉCULO XVII A XX)

ESLEY RODRIGUES DE JESUS TEIXEIRA*
Capitão-Tenente (FN)

SUMÁRIO

Introdução
O século XVII e os problemas polonês e tártaro
As reformas petrinas
Política expansionista do século XVIII
Da guerra patriótica à guerra da Crimeia
Degradação militar e a revolução
Gerenciamento do processo inovativo
Conclusões

INTRODUÇÃO

Antes dos porta-aviões e navios-aeródromos, antes das bombas atômicas, dos mísseis balísticos e da guerra cibernética, as grandes potências baseavam seu poder na projeção de poder militar

sobre terra. A Marinha, importante para a negação do uso do mar e a segurança do tráfego marítimo, mantinha estreitos vínculos com as tropas terrestres, uma vez que, para a conquista de colônias, matérias-primas ou mercados, era essencial a manutenção da capacidade de

* Analista em Logística e Cadeia de Suprimentos pelo Instituto de Logística e Supply Chain – Ilos (2012), especialista em Finanças Corporativas pela Fundação Getúlio Vargas (2013), e mestre em administração de empresas pela Escola de Negócios – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (IAG/PUC-Rio) (2015). Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos na Escola de Guerra Naval (EGN), na linha de pesquisa Política e Estratégia Marítima. Serve no Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais.

projeção do poder em terra. As grandes navegações do século XV e XVI, as guerras europeias dos séculos XVII a XIX e as duas guerras mundiais, todas foram travadas com violentas batalhas terrestres e decididas, com exceção das duas últimas, pela baioneta dos soldados. Apesar da grande importância do poder naval inglês contra a França napoleônica, foram os canhões de Wellington em Waterloo que puseram fim ao expansionismo napoleônico, e não as manobras arrojadas de Nelson em Trafalgar.

O grande desafio para os governantes e generais foi, como observamos nas tentativas persas de conquista da Grécia, a manutenção do poder combatente por meio da perenidade do fluxo logístico. Uma vez estabelecida a ligação entre o soldado na linha de frente e os estoques da retaguarda, cabe a um bom general mantê-la contínua, observando, sobretudo, fortalecer os elos mais fracos. Há, no entanto, no afã de tornar o combate mais palpável, uma constante incapacidade de compreender a real importância da logística nas altas decisões militares, pontos que incluem, não raro, relações exteriores, balança comercial, nível de endividamento externo, dependência tecnológica e outros fatores diretamente relacionados à soberania nacional.

O caso do Império Russo e do desenvolvimento de suas Forças Armadas é um claro exemplo da influência da manutenção desta cadeia logística. Encrustada no meio das estepes, cercada por diversas tribos nômades e entre persas, otomanos, suecos, dinamarqueses, alemães, chineses e japoneses, Moscou precisou, desde cedo, compreender que suas campanhas militares exigiriam forte competência logística, tanto por parte dos generais como por parte dos decisores políticos. E, tratando-se de um país aristocrático, a

palavra do imperador (e das cortes) valia muito no processo decisório.

O presente artigo tem como propósito descrever o processo de evolução das Forças Armadas russas no período que vai da Guerra de Smolensky ao conflito russo-japonês, focando na resolução por espasmos do problema logístico. Por meio da exposição das principais evoluções no gerenciamento da cadeia de suprimentos, bem como nas constantes necessidades de melhorias na estrutura de transportes, demonstra-se ser impossível manter um grande exército em prontidão se três pontos principais não forem tratados com a devida atenção política (finanças, estrutura logística e recursos humanos), coadunando com as teorias de Garstk quanto à inter-relação entre recursos humanos, mudanças organizacionais, melhorias tecnológicas e evolução processual. Conclui-se com a observação de que, ainda hoje, os problemas de manutenção do poder combatente de um exército permitiram a mitigação de custos, mantendo-se a capacidade de poder dissuasório, por meio da pesquisa e do desenvolvimento de tecnologias capazes de realizar a projeção de poder em outros continentes.

O SÉCULO XVII E OS PROBLEMAS POLONÊS E TÁRTARO

Devido ao complexo arco de inimigos bárbaros existentes em seu entorno terrestre, o propósito principal da diplomacia moscovita, segundo Afanassi Ordin-Nashchokin, era a *rasshireniye granitsy* (expansão territorial). Localizada longe dos principais centros econômicos e políticos europeus e asiáticos, a Moscou do século XVII era uma grande cidade em constante estado de alarme por ocasião de *raids* tártaros e das demais tribos nômades

das estepes. A expansão do Império Otomano e da fé islâmica apresentava uma grave ameaça a Moscou, não só por causa do belicismo expansionista do “infiel” (que tentou, em 1683, invadir o centro do Império Romano-Germânico), mas também por causa do desbalanceamento de poder que este expansionismo mal-sucedido gerou (expulsão dos cavaleiros de São João da Ilha de Malta e aumento da preponderância dos Habsburgo como influência político-militar nos ajustes europeus e no próprio cristianismo). Além disso, a morte de Sigismundo III Vasa, rei polonês e Duque da Lituânia, deixando seu filho, o Infante Wladislaw IV, como herdeiro, deu aos russos uma oportunidade de, destruindo um inimigo enfraquecido, voltar suas atenções posteriormente para os otomanos, cuja expansão no sentido africano e europeu ameaçava as fronteiras sul e sudoeste.

O Império explorou a oportunidade de fraqueza da comunidade lituano-polonesa na Guerra de Smolensky. Mesmo havendo se precipitado no início dos combates, Moscou conseguiu reunir um exército de cerca de 24 mil homens, obtendo a iniciativa das ações, explorando a ofensiva e a surpresa. Esperava, com isso, conseguir uma rápida vitória contra a comunidade, oferecendo aos seus “aliados” um elemento dissuasório que precisasse fazer parte de suas formulações de alianças políticas e militares.

Apesar da exploração da ofensiva, a Rússia não possuía a massa do inimigo (mais de 40 mil homens), tampouco o adequado conhecimento do terreno, impedindo uma melhor preparação do exército. Achava-se, entretanto, que considerar as cidades como objetivos (como o preconizado pela doutrina da época) seria a chave para a vitória, uma vez que a paulatina conquista de pontos fortes possibilitaria

a manutenção da capacidade logística a partir do estabelecimento de destacamentos de apoio de serviços ao combate nas cidades conquistadas. Esse pensamento era extremamente conveniente, uma vez que um exército em marcha necessitava de toneladas de suprimentos, animais e veículos de carga e centenas de elementos especializados na manutenção dos meios. Foi somente Napoleão, quase dois séculos à frente, que compreendeu que o verdadeiro objetivo de um exército era o exército inimigo, projetando seu poder não com o propósito de manter a perenidade de sua cadeia de suprimentos, mas sim de cortar o fluxo logístico do exército inimigo. Os combates dos séculos XV a XVII foram, portanto, verdadeiras guerras de cerco (como as guerras italianas do início do século XVI envolvendo diversas famílias de nobres, entre elas os Bórgia, os Médici e os Sforza).

O cerco a Smolensky foi uma escola para o planejamento logístico e de inteligência moscovita. Durante mais de um ano, esta cidade foi cercada pelas tropas de Mikhail Borisovich Shein, que, em um primeiro momento, por meio de um cerco clássico, impediu a entrada de reforços poloneses. Conforme o inverno foi se aproximando, a natureza das vias passou de compactado para lama, e as pesadas peças de artilharia não conseguiam chegar a zonas de reunião das peças de manobra de Shein. A falta de suprimentos também passou a se tornar um item crítico ao planejamento, uma vez que os vagões (carroças) de abastecimento de víveres eram muito pesados para o terreno. Neste aspecto, a mudança na vegetação do campo de batalha, em decorrência da mudança de estação, também diminuiu a quantidade de pasto para os animais de transporte. Quanto mais complexo o trajeto, mais animais morriam, causando

a infestação de pragas e doenças entre os soldados moscovitas. Enquanto isso, com uma política de racionamento de comida, os poloneses conseguiram manter-se na cidade durante todo o cerco. O Tratado de Polyanovka (maio de 1634) pôs um fim às hostilidades (necessidade econômica russa diante das ameaças de *raids* tártaros na fronteira sul, intensificados com a fraqueza russa diante da guerra), obrigando os russos ao pagamento de indenizações e o retorno ao *status quo ante*. Saindo da guerra diplomaticamente destruído, o czarado russo precisava, agora, garantir a manutenção de suas fronteiras.

Os *raids* tártaros (apesar de serem uma constante desde o século XV) aos vilarejos russos tiveram um incremento com a guerra com a Polônia, uma vez que, aliados aos otomanos pelo vínculo religioso, os tártaros não aceitavam a preponderância russa na região, preferindo submeter-se à legitimidade do sultão. Visando a bens materiais, sobretudo mais escravos para venda aos otomanos, os *raids* representavam uma afronta ao domínio russo na Ucrânia, Bielorrússia e Moldávia. Os problemas com o Canato da Crimeia também expuseram as fraquezas logísticas de Moscou. Mesmo havendo realizado mudanças em sua doutrina de logística (aumento da capacidade de suprimentos de 15 homens/vagão de víveres para cinco homens/vagão), a falta de estudos dos fatores fixos impediu seu melhor aproveitamento. Cerca de 50 anos após a guerra com Vasa, os russos se aventuraram em uma campanha para o sul, rumo àquela península, já no contexto da Guerra Russo-Turca (1686-1900). Compreendendo as dificuldades impostas pelo terreno, Vasily Golitsyn resolveu empreender uma marcha ao estilo de quadrados, impedindo ataques isolados a fileiras de soldados, o que acabava por separá-los do corpo principal. O quadrado

era essencial para diminuir o poder psicológico dos ataques tártaros sob a tropa, aumentar a capacidade de comando e controle e impedir as deserções.

Os recursos humanos nos exércitos medievais eram, em geral, formados por recrutas cujo alistamento era baseado na violência e coerção (com exceção de poucos países, como a Suécia, cuja ínfima população dava ao povo um sentimento de autoproteção, mas não, ainda, de nacionalismo). Com a servidão do Império Russo, este processo era ainda permeado pela corrupção, uma vez que os melhores servos deveriam permanecer nas propriedades de seus senhores, e não ir servir aos caprichos expansionistas do czar. Uma vez retirado de seu convívio familiar ou de sua aldeia, caberia ao soldado entregar-se de corpo e alma à sua nova missão, ou viver tentando a fuga, apesar das rígidas penas impostas a desertores. A falta de oferta de novos servos permitia ao czarado dar-se ao luxo de, perdendo milhares de soldados em uma campanha, recomeçar outra, sem preocupar-se com a manutenção de um exército de reserva numeroso. A falta de motivação dos soldados nacionais obrigava o governo à contratação de mercenários, cujo pagamento, maior que o de um soldado regular, pesava nos custos das guerras. O aumento do número de mercenários impedia a formação de espírito de corpo e coesão, uma vez que não havia uma causa comum que unisse os soldados no *front*. Financeiramente, convocar soldados e treiná-los sempre que houvesse necessidade não era algo economicamente viável. Neste ponto, as finanças russas, enfrentando sucessivos *deficit*, foram um grande limitador das campanhas militares de longa duração, apesar da falta de influência do povo na formação e rateio do orçamento do Estado (isto só veio a ocorrer em 1905, com

a criação da Duma por Nicolau II). A situação financeira do Império Russo tornava inexequível a manutenção de largos exércitos em campanha por muito tempo. Este foi um dos motivos que se refletiram nas decisões de Golitsyn e dos assessores militares dos Romanov em fazer uma guerra aproveitando-se dos princípios da massa, ofensiva e surpresa. A rapidez da mobilização, incentivada pela certeza de uma guerra rápida, impedia o correto cálculo de necessidades (sobretudo de saúde, o que obrigava o soldado a viver em condições insalubres e sem o apoio necessário), bem como o estudo apropriado das possibilidades do inimigo.

Com o foco em manter a surpresa e a ofensiva (mesma tática utilizada durante a Guerra de Smolensk), Vasily Golitsyn tentou destruir o exército tártaro de Selim Girei antes de começar a ser atacado pela cavalaria inimiga. Girei, entretanto, confiando nas informações dos diversos “batedores” avançados, resolveu queimar toda a vegetação das estepes, impedindo que os animais de tração pudessem achar pastos para sua alimentação. “Sem confrontar o inimigo, sem utilizar um só soldado, Selim Girei foi automaticamente vitorioso”. O problema logístico apresentado pela dependência dos animais para tracionar os suprimentos, a falta de vegetação e de jazidas para explorar durante o deslocamento e a inexistência de pontos fortes, como observado nas campanhas europeias, impediram que as doutrinas clássicas funcionassem. Seria necessário realizar melhorias doutrinárias para que, dois anos mais tarde, o mesmo Golitsyn tentasse outra campanha. Desta vez, o general russo diminuiu os quadrados de marcha, permitindo maior velocidade e mobilidade de seu exército, e utilizou um obstáculo criado na Guerra dos Oitenta Anos: o *cheveaux de frise*.

Outra mudança realizada, para mitigar o problema dos suprimentos, foi a utilização dos animais como fonte de proteínas (uma vez que os vagões com suprimentos ficavam vazios, sua lenha seria utilizada como combustível para as fogueiras, e o animal trator seria servido como refeição aos cinco homens supridos pelo vagão). Em 20 de maio de 1689, o exército russo conseguiu chegar ao Istmo de Perekop, onde Golitsyn percebeu que o cerco a esta cidade seria impossível, uma vez que toda a vegetação havia sido queimada (como na primeira campanha), e sete quilômetros de diversas camadas de fosso impediam ataques de cavalaria e a aproximação da artilharia. Mais uma vez os russos se renderam, diante de um inimigo cujas capacidades militares brutas eram inferiores, mas que soube utilizar-se do terreno para atacar o centro de gravidade do contendor: seu fluxo logístico.

Em um país tão grande quanto um continente, a questão dos transportes era essencial para a mobilização de um exército, para seu traslado e para a defesa das fronteiras. Era impossível, portanto, realizar movimentos tão longos com tamanho número de homens (180 mil e 150 mil soldados russos na primeira e segunda campanhas, respectivamente) sem que a fadiga e a falta de suprimentos viessem causar problemas de deserções, doenças epidêmicas, pânico e indisciplina. Ambas as campanhas testaram ao extremo o modelo deslocamento a pé, não obtendo êxito. Os fatores físicos das estepes, por serem distintos dos europeus clássicos, exigiam revisões doutrinárias e modificações táticas, sobretudo logísticas. Os quadrados menores e mais coesos tentaram mitigar este fator de fraqueza, não ajudando, contudo, no encurtamento da cadeia de suprimentos. Além disso, diferente dos países europeus, cujos

inimigos compartilhavam fronteiras terrestres e marítimas capazes de serem exploradas, a falta de uma pujante força naval impossibilitou que um assalto anfíbio causasse um dilema no Canato da Crimeia, enquanto as forças de Golitsyn entrassem por Perekop. Uma Marinha de guerra também permitiria que o exército rumando ao sul fosse ressuprido pelos navios ao chegarem ao Golfo de Karkinit, utilizando-se dos rios. Claro estava que o grande problema das Forças Armadas russas era a falta de desenvolvimento de capacidades logísticas que o dotassem de característica expedicionária e prontidão.

Tanto a Guerra de Smolensky quanto as Campanhas da Crimeia de 1687-89 clareiam a dificuldade em se dotar uma tropa de meios capazes de mitigar as condições impostas pelos fatores fixos, em especial quando as campanhas se prolongam e não há bem desenhada uma cadeia de suprimentos. Os problemas oriundos da falta de ligação entre (ou inexistência de) destacamentos de apoio de serviços ao combate e o exército na linha impediram que uma política expansionista, ou mesmo defensiva, fosse implantada exitosamente, gerando fraquezas diplomáticas, vez que a expressão militar, à época (e ainda hoje em dia), relacionada estava com a projeção do poder diplomático. Os problemas sistêmicos do exército russo acabaram por se refletir em derrotas. A larga utilização de mercenários (mais caros e sem vínculo com a causa), falta de adestramento adequado e o problema com o fator de recompletamento aliavam-se aos problemas financeiros do czarado. A falta de perenidade na coleta de recursos obrigava os planejadores a realizarem guerras por espasmos, sendo impossível realizar campanhas de grande duração.

A certeza de Afanassi Ordin-Nashchokin de que, para sobreviver, a expansão era

imperiosa ao czarado foi mantida durante todo o desenrolar da história russa, vindo a ter um *interregno* stalinista, com a ideologia de comunismo em um só país (mesmo considerando a estrondosa capacidade de projeção de poder por meio das bombas A e H). Em todo caso, as derrotas do Império Russo do século XVII acabaram por impulsionar uma série de revoluções nas Forças Armadas russas, refletidas, sobretudo, nas reformas militares postas em prática por Pedro Romanov, o Grande.

AS REFORMAS PETRINAS

A maioria dos historiadores é unânime em observar Pedro, o Grande, como um dos maiores estrategistas do exército russo. Na verdade, como a maior parte das inovações em Forças Armadas na história, as reformas petrinas foram derivadas das derrotas contra os tártaros no século passado, quando os problemas logísticos se refletiram em horríveis perdas humanas, materiais e diplomáticas. Essas reformas representaram uma quebra de paradigmas quanto a reformulações doutrinárias do exército. Logicamente, mudanças na composição e formação das forças advindas de altos escalões (como as melhorias impostas por Napoleão no Grande Exército ou as inovações de Júlio César no Exército romano) e ocorridas após as derrotas militares apresentadas nas campanhas anteriores não tiveram oposições ferrenhas pelo *establishment* militar moscovita. Mesmo tendo enfrentado inimigos com distintas características, Moscou percebeu que sua maior fraqueza era a logística, sobretudo no que tange às funções transportes, saúde, suprimentos e recursos humanos. Acima de tudo, as mudanças petrinas deveriam focar na diminuição dos efeitos nocivos da falta de progresso nessas funções, transformando as fraquezas russas

em vantagens competitivas. O Imperador de Todos os Russos, então, resolveu dividir seus esforços em três pontos focais de esforço: o desenvolvimento de uma Marinha de Guerra, o desenvolvimento de linhas de ligação e o aperfeiçoamento dos processos de recrutamento e seleção dos recursos humanos, tudo sendo permeado por reformas fiscais e tributárias.

No primeiro ponto, Pedro resolveu compreender todos os processos suficientes para a formação de uma grande potência naval: escolha do ponto de instalação das principais bases navais, tecnologia de materiais e equipamentos, indústrias de base necessárias e formação de mão de obra. No segundo, um grande projeto de construção de estradas foi idealizado, ligando-se as principais cidades fronteiriças do Império. O terceiro problema russo foi atacado a partir da redução do tempo de serviço, permitindo diminuição de custos na manutenção de um exército permanentemente ativado, e a constituição de uma ferramenta psicossocial coesiva, ao mesmo tempo em que se formava um grandioso exército em reserva.

Após passar um período na Europa Ocidental e Central, Pedro Romanov decidiu-se por “europeizar” o Império Russo, dotando-o de características que o colocassem em condição de paridade com as maiores potências militares da época. As campanhas de Azov (1695-1696) garantiram a preponderância russa no Mar Negro, permitindo que a primeira base marítima do Império fosse fundada em 1698, em Tangarog-Azov. As campanhas de Azov apenas foram possíveis por causa da utilização dos rios Don, Dniepper e Voronezh, formando a primeira Operação Ribeirinha Ofensiva do Império Russo. Os suprimentos logísticos ribeirinhos foram essenciais para a manutenção do poder combatente de um exército de 120

mil (1695) e de mais de 150 mil militares (1696). Pedro compreendeu que, em uma campanha nas proximidades de suas bases e de seu território, uma esquadra fluvial era ferramenta necessária. A supremacia naval russa nos rios permitiria, portanto, acabar com um problema de mais de 200 anos: a falta de controle de gigantescas áreas da Ucrânia, Polônia e Bielorrússia e a diminuição da influência (e dos ataques) turco-tártara na região.

Pacificando-se a questão turca da fronteira sul do Império, era hora de voltar seus pensamentos para as fronteiras europeias, o que o impelia a construir uma esquadra marítima. A cidade de Azov comportaria, desta forma, uma esquadra ao sul, e outra cidade ao norte, no Báltico, tornaria a defesa territorial completa dos perigos oriundos das potências europeias e de seu constante espírito belicista (as fronteiras ao leste não demandavam maiores preocupações por uma questão muito mais racista que estratégica, já que, no pensamento europeu da época, os amarelos eram inferiores tanto socialmente quanto militarmente). E nenhuma outra potência europeia oferecia maior perigo que a Suécia de Carlos XII.

A melhoria das estradas e a construção de uma Marinha de Guerra oceânica permitiram a Pedro valer-se da manobra e da surpresa nos combates. A vitória sobre a Suécia foi brindada com diversas manobras de corte do fluxo logístico, por vezes perpetradas pelo próprio imperador no comando de brigadas de cavalaria, como no caso do ataque ao comboio de suprimentos de Adam Löwenhaupt, realizado em 9 de outubro de 1708, pondo em grandes dificuldades a cadeia de suprimentos de Carlos XII (cerca de 7 mil carros logísticos de 16 mil homens não conseguiram se unir ao corpo principal do exército sueco). Quatro anos depois,

durante as campanhas filandesas de 1712-1714, Pedro utilizou-se de uma grande força terrestre, sendo apoiado por mar por galeras e veleiros, focando seus objetivos na conquista de pontos fortes que possibilitassem o desembarque dos suprimentos.

Apesar da vitória nas campanhas da Crimeia, o exército permanente ainda era pequeno. Pedro, então, resolveu aumentar o número de soldados (de 40 mil em 1700 para 130 mil em 1725). Este aumento, contudo, não significou melhorias em seu adestramento. Em geral, os soldados russos eram mal treinados, forçados a servir e precisavam trabalhar em condições de higiene e sanitárias desumanas. Isto justificava (ou, pelo menos, explicava) o alto número de fugas e deserções (cerca de 10% entre 1703 e 1706), impedindo que manobras mais arrojadas fossem realizadas sem que esta probabilidade de deserção entrasse nos cálculos dos generais – ataques noturnos, por exemplo, não eram feitos, mais pelo medo de fugas em massa do que pela possibilidade de derrotas. Os problemas logísticos para a manutenção de tão extenso exército também se refletiam nas operações fora do território: em uma tentativa de Operação Anfíbia para a conquista de Helsingfors, dos 629 homens embarcados em um dos navios, apenas 342 estavam em condições de tripulação e saúde para entrar em combate. Dos cerca de 120 mil militares russos mortos entre 1700 e 1725, mais de dois terços o foram por causa de fatores logísticos ligados ao péssimo planejamento da saúde (frio, chuva e doenças como escorbuto, disenteria e tifo).

Estes dados nos comprovam que os problemas logísticos do século XVII ainda não haviam sido completamente ultrapassados. Durante a Grande Guerra do Norte (1700-1721), a falta de comida causou enorme pressão psicológica sobre

os soldados. Muitos, ao verem seus companheiros morrendo de fome, passaram a carregar suas etapas de alimentação consigo, o que, somado ao cansaço das marchas, obrigava o combatente a escolher entre seus equipamentos individuais básicos de combate e sua ração diária. Ou seja, o soldado russo escolhia entre morrer de fome ou de cansaço. A falta de comida em quantidade adequada era a causa de vários problemas disciplinares (fato que se arrastou até a Revolução Russa, e mesmo durante a Primeira Guerra Mundial). Insurgência de marinheiros e soldados e inconfidência de menores patentes de oficiais eram lugar comum nas grandes campanhas petrinas e, mais tarde, durante as expansões territoriais do século XVIII.

Estas condições eram notadas inclusive pelos aliados. O rei Augusto da Polônia, em carta a Pedro, em 1704, relata que o povo lituano estava sendo mais roubado pelos soldados russos do que pelos suecos, com quem estavam travando a guerra. Como exemplo dos problemas em saúde, a campanha turca (1735-1737) foi um total desastre, já que os soldados “temiam mais a fome, sede, fadiga contínua e marchas no calor intenso do verão” do que a morte. Muitos soldados entregavam-se ao inimigo, oferecendo luta até o sacrifício, por considerarem não haver mais para onde fugir das baionetas adversárias, gerando, desde esta época, uma fama de força e abnegação dos russos chamados às armas. Neste conflito de dois anos, mais de 30 mil russos morreram em decorrência de doenças aliadas ao baixíssimo grau de preocupações sanitárias dos combatentes. Apenas em 1737, cerca de 15 mil homens pereceram em decorrência de epidemias dentro das fileiras russas.

Os problemas logísticos também se apresentavam na qualidade dos uniformes (muitos se desintegram ao contato

com água ou gelo), na forragem para os cavalos (tanto os de cavalaria quanto os de suprimentos) e, acima de tudo, na munição das tropas. O próprio comandante em chefe das Forças Armadas, Marechal Olgivie, em fevereiro de 1706, “alertou a Pedro sobre a ‘desobediência e ausência de disciplina geral’”. Olgivie chegou à conclusão de que havia uma clara correlação entre “falhas logísticas, indisciplina e incapacidade militar”: “Fui abandonado no meio de uma força colapsada, sem dinheiro, sem munição, sem artilharia ou cavalos, o que tem levado todo o exército ao colapso. É necessário abastecer o exército com o básico – homens, dinheiro – e introduzir disciplina”.

Embora considerado o maior do mundo à sua época, o Exército russo possuía diversas tarefas subsidiárias, que o impediam de causar, por meio da massa, ações de choque diplomático que os grandes exércitos da época geravam. Constantes problemas relacionados à segurança interna¹ e também o uso do Exército como mão de obra para construções de “cunho militar”, como vias de transporte, eram muito comuns. Foi nesta ocasião que o Príncipe Potemkin sugeriu à Impetratriz Catarina a criação de quatro exércitos, sendo três vocacionados para pronta resposta a agressões das potências europeias (Turquia, Prússia e Suécia) e um interno. Foi também Potemkin quem sugeriu a criação de destacamentos avançados do Exército, responsáveis por plantar e criar sua subsistência, evitando tanto as revoltas camponesas geradas pela redução das rações em esforços de guerra quanto o problema do custo do soldado para o Império.

A dependência dos animais como força motriz era um problema enfrentado por

todos os Exércitos europeus da época. A idiossincrasia russa (um largo território inóspito que separava seu território habitado das áreas de deflagração dos principais conflitos da época e de seus principais inimigos) era um ponto que serviria tanto como vantagem comparativa durante uma defensiva quanto como desvantagem comparativa, em uma ofensiva. O caso de Münnich durante a campanha russa na Crimeia (cerca de 1.700 cavalos pereceram em decorrência de falta de pastos, calor e umidade) foi exemplar, tendo se repetido, contudo, durante a Guerra dos Sete Anos. A função logística transporte só seria completamente vencida pelos russos com a invenção, já no século XX, de armas independentes do meio terrestre ou marítimo para sua projeção (bombas atômicas e mísseis balísticos). De todos os problemas logísticos apresentados, o que mais ameaçava a estabilidade do Exército era, sem sombra de dúvidas, a questão da falta de voluntariado, ponto que apenas viria a ser mitigado com a criação do Exército Vermelho na segunda década do século XX. Boa parte do contingente de soldados era formada por meio de decretos de convocação, como o de 1738, que estipulava um soldado para cada 120 súditos.

Apesar dos problemas logísticos do período petrino, o que se consegue perceber é que o Imperador, cômico das possibilidades de seus inimigos, resolveu transformar os problemas existentes em vantagens competitivas. Foi nesta linha que “antecipou Napoleão em compreender que o centro de gravidade inimigo era o Exército, e não cidades e pontos fortes”. Traçar como objetivo um Exército, e não visões diplomáticas, ajudou na manutenção do foco dos generais (diferente

1 Tribos nômades das estepes, mercenários da Silésia e a constante vigilância sobre os tártaros, além de revoltas camponesas, como a Revolução Pugachev, de 1773-1775, já no reino de Catarina, a Grande.

de Carlos XII, que tinha como propósito o fim do czarado russo). As estepes e os desertos no caminho para Moscou também foram usados como arma contra os invasores (tal qual Alexandre Nevsky contra os teutônicos). Utilizando-se do moderno conceito de defesa ativa, Pedro permitiu a entrada dos suecos em território russo. Em dezembro de 1708, mais de mil militares suecos morriam de frio, febre, fome e disenteria.

O ponto crucial das reformas realizadas no período petrino, baseado nos três grandes pontos de reforma fiscal, adiestramento e logística, foi a criação de um conselho militar, composto de embaixadores russos creditados nas principais potências europeias, que se reunia pelo menos mensalmente para tratar de assuntos importantes para a manutenção do poder nacional. A acessibilidade, impessoalidade e publicidade deste conselho permitiu que as ideias fossem julgadas por todos os participantes, apesar de a decisão final caber ao imperador. Os Conselhos Militares foram comuns durante toda a história futura da Rússia, permitindo que as decisões fossem tomadas de forma mais democrática e balanceada. Foi esta mudança principal que permitiu que, às vésperas da Guerra dos Sete Anos, em 1756, o Exército da imperatriz Elizabeth Petrovna possuísse 172 mil soldados de campo, 74 mil da guarda, 27 mil membros de milícias ucranianas, um total de 12 mil peças de artilharia e engenharia e 43 mil irregulares.

Este número de soldados não conseguia esconder os problemas de aquisição de “voluntários” (camponeses mais fracos e inaptos ao trabalho no campo), a corrupção envolvida no processo, a falta de períodos de adiestramento (o soldado era formado em quatro meses e era adestrado apenas durante os acampamentos de ve-

rão) e as tarefas subsidiárias (comboios, trabalhos pesados, serviços de guarda ocupavam a maior parte do tempo dos soldados ativos). Conforme o incremento da utilização do Exército para o apoio à política externa, o número de tarefas subsidiárias, é bem verdade, diminuiu, particularmente graças às ferramentas de otimização da utilização dos recursos humanos. Em todo caso, as reformas militares de Pedro, o Grande, permitiram uma imensa mudança de postura do Exército diante das potências militares europeias.

POLÍTICA EXPANSIONISTA DO SÉCULO XVIII

Após as reformas de Pedro Romanov no gerenciamento dos assuntos militares, a Rússia passou a ser mais respeitada e temida no cenário europeu e, conseqüentemente, mundial. Um Exército gigantesco, apesar dos problemas acima descritos, permitiria a expansão das fronteiras russas. Entretanto, não conseguiram acabar com as práticas de paternalismo dos cortesãos, sendo evidente o conflito entre razões pessoais e razões de Estado. O problema da influência da corte nas decisões do soberano refletia-se nas escolhas políticas e estratégicas, transformando o operacional e o tático em um jogo de egos que envolvia, não raro, extorsões, subornos estrangeiros, corrupção e vaidades. Não havia, ainda, processos transparentes de tomada de decisão, o que influenciava, inclusive, a escolha dos generais pelo imperador, valendo-se este mais da influência social daqueles na corte que de sua competência militar.

Mesmo com a nefasta “atividade política” dos cortesãos, o Conselho Militar petrino continuou a dotar o soberano de melhor capacidade decisória, sobretudo durante os períodos de guerra. O *Kabinet* de Anna

Ivanovna (1731-1741), a *Konferentsiia* de Elizabeth Petrovna (1756-1762) e o *Sovet* de Catarina, a Grande (1768-1796), foram órgãos que permitiram a “participação de chefes locais, facções da corte, altas patentes militares e diplomatas” no processo decisório dos soberanos. Longe de ser um organismo de controle democrático (como a Duma de Nicolau II tentou ser durante seu breve período de existência), os Conselhos permitiam que os mais bem educados, proeminentes e bem-sucedidos súditos fizessem parte das decisões políticas e estratégicas do Império. Por meio da simulação de diversos ambientes político-militares, estes órgãos possuíam três tarefas principais: avaliar, corrigir e aprovar planos de campanha – balanceamento entre perdas e ganhos com foco nos objetivos de Estado (vulto do poder militar empregado, objetivos estipulados, foco em ofensiva ou defensiva e recuos ou avanços estratégicos); diminuir a ambição dos comandantes dos teatros de operação por meio da estipulação de objetivos plausíveis (mitigação do poder das cortes nas decisões de Estado); e compreender o impacto político dos conflitos russos nos demais poderes europeus (o *Sovet* de Catarina sempre iniciava suas reuniões com a leitura de relatórios dos embaixadores russos na Suécia, França, Dinamarca, Polônia e Prússia).

Os problemas de recursos humanos dos séculos passados foram mitigados com o incrível crescimento vegetativo, responsável por elevar a população russa de 14 milhões em 1722 para 36 milhões em 1796. Este salto permitiu maior população economicamente ativa, abrindo possibilidades para a implantação de indústrias de base (em 1800, a extração de ferro já era de 162 mil toneladas, igualando-se à britânica), aumento da exportação (em decorrência do aumento de produtividade,

foi possível a exportação do excedente produtivo) e, conseqüentemente, aumento na coleta de impostos (mitigando os constantes problemas de *deficit* do Tesouro). O crescimento vegetativo foi responsável direto pelo fim do problema fiscal russo, e não mudanças estruturais. Isto explica o porquê de, 50 anos depois, durante a Guerra da Crimeia, os mesmos problemas de insolvência das guerras do início do século XVIII reaparecerem.

Outro fator que contribuiu para o expansionismo russo foi a existência de grandes estrategistas militares, determinantes para o incremento dos processos de adestramento do Exército. Os generais Münnich, Rumiantsev e Suvorov foram os grandes responsáveis por permitir maior mobilidade, rapidez e poder de combate das peças de artilharia (mover as pesadas peças sobre as péssimas estradas russas sempre foi um grande problema tático), instruções de tiro (em consonância com a escassez de munição, o soldado russo precisava saber atirar para matar, diferente dos soldados ocidentais, cuja principal ferramenta de batalha era a baioneta) e a mitigação de necessidades de suprimentos (diminuição do peso carregado por soldados e pelos animais e reutilização dos vagões como pontes de transposição de cursos d’água pela engenharia de combate, ou como lenha, e dos animais como alimento) foram essenciais para dotar o Exército russo de capacidade expedicionária. Não menos importantes foram as melhorias táticas por eles implantadas. Elementos isolados de infantaria que realizavam tiros de inquietação (tal qual os exércitos austríaco, prussiano e napoleônico) tinham como tarefa desestabilizar psicologicamente exércitos em marcha. Münnich reativou os *cheveaux de frise* da Guerra dos Oitenta Anos, retirando dos soldados os *pikes* e aumentando sua

velocidade, quando em marcha contra os turcos nas estepes. Rumiantsev colocou em prática o ataque noturno, mesmo com o risco de fogo amigo e fugas generalizadas, dotando a “arte militar russa” de mais ofensiva que defensiva (“não são cavalos [de frisa], mas fogo e espada que são nossas defesas”). Em guerra contra a Turquia, Suvorov guiou seu exército por 50 milhas em 36 horas, como parte da manobra de junção com o Príncipe de Coburgo (“em uma campanha terrestre contra os muçulmanos, o realmente necessário é o incessante movimento”).

Indubitavelmente, o mais importante dos fatores que permitiram este expansionismo foi a qualidade dos recursos humanos. A baixa taxa de deserções era algo notável, bem como a bravura, *endurance*, “força, moral, disciplina e entusiasmo”. Em 1730, menos de 1% dos soldados desertou. Na marcha sobre o Reno, de 1748, foram observadas apenas 800 deserções em um exército de mais de 30 mil homens. Mesmo os generais e oficiais estrangeiros se surpreendiam com o nível de disciplina dos soldados russos. Durante a Guerra dos Sete Anos, Frederico II von Hohenzollern teria dito ser “mais fácil matar esses russos até o último homem do que conquistá-los”. O próprio Rumiantsev, diante da força e do espírito de corpo dos soldados, afirmou a Catarina, a Grande, que “o exército de Vossa Majestade não pergunta quão grande é o inimigo, apenas onde ele está”. Para manter este padrão, os generais se valiam de várias ferramentas, como a discursiva (incentivar os soldados por meio de discursos inflamados, apelando para a superioridade russa), a religiosa e messiânica (como bastião da ortodoxia, era fácil dizer que lutavam pela fé católica, seja contra os muçulmanos, seja contra as demais potências europeias católicas ou protestantes) e a “nacionalista” (uma vez

que os russos daquela época ainda não possuíam um sentido de pátria e nação, o apelo vinha para a proteção de suas vilas, aldeias, cidades e famílias).

O problema da nacionalidade, aliás, era profundo nos exércitos europeus, tendo como única exceção, como acima já descrito, o sueco. Para mitigar este problema, resolveu-se por diminuir o número de mercenários e utilizar nas linhas de frentes soldados nascidos na Rússia. Mesmo os ucranianos e os bielorrussos seriam utilizados em unidades de apoio. Em 1764, uma Comissão Militar Especial estipulou que as fundações da força do Exército eram “o idioma comum, fê única, um conjunto de hábitos e costumes e o local de nascimento”. Nas Guerras Napoleônicas do início do século seguinte, o Imperador dos franceses comprovou que a verdadeira força do Exército estava em tornar cidadãos em soldados, independente da religião. Acima de tudo, após a Revolução Francesa, a maioria dos franceses era aversa ao catolicismo e reinventava hábitos. Mesmo assim, como veremos adiante, cidadãos com forçados e armas domésticas foram suficientes para repelir um dos maiores exércitos combinados da época, na Batalha de Valmy.

DA GUERRA PATRIÓTICA À GUERRA DA CRIMEIA

A evolução dos eventos da Revolução Francesa, dada sua rapidez e a quantidade de ascensões e quedas de governos, não impediu a formação de grandes coalizões que visassem à estabilização do governo francês (isto é, o retorno dos Bourbon ao poder e o massacre dos ideais revolucionários). Na mentalidade de Paulo I e Alexandre I, czares russos no período, a mera escolha da república como forma de governo já demonstrava a falta de ci-

vilidade dos franceses, refletindo-se em desconfiança no plano internacional.

Os ataques às propriedades católicas durante a revolução e o massacre de clérigos franceses inflamaram os principais reinos católicos (entre eles, a Áustria e diversos reinos alemães) e mesmo protestantes (Inglaterra e Prússia), visando à diminuição do poder francês no balanço europeu. Ficou celebre o Manifesto do Duque de Brunswick (“comandante em chefe dos exércitos prussiano e austríaco”) sobre a importância que “Sua Majestade o Rei da Prússia, unido a Sua Majestade Imperial [O imperador do Sacro-Império]”, para o próprio bem das “cidades e vilas”, dava ao fato de que os “opressores do povo francês voltassem ao caminho da razão, justiça, ordem e paz”. Longe de permitir a existência da República, e pregando o retorno à normalidade monárquica do *ancien régime*, o Manifesto transformou um conflito armado não internacional em um conflito armado não internacional internacionalizado. Na Batalha de Valmy (20 de setembro de 1792), os franceses, em uma combinação de superioridade defensiva e inúmeros cidadãos voluntários (*levéé en masse*) venceram o exército combinado de Brunswick e dos emigrados franceses. O Império Russo, em seu “esplêndido isolamento”, para citar Salisbury, observava com apreensão os desdobramentos dos eventos na Europa Centro-Occidental, mais pelo medo da expansão dos valores revolucionários e de seu nefasto efeito presumido na população russa do que pela ameaça de invasão francesa em terras russas.

A expansão das Guerras Revolucionárias para o Mediterrâneo (conquista da Ilha de Malta) e para o Egito, lideradas por um general revolucionário e republicano, foram a porta de entrada do Império Russo nas hostilidades. Os membros da Ordem dos Cavaleiros do Hospital de São João de

Jerusalém e da Ilha de Malta, soberanos na ilha desde a vitória contra o cerco de Solimão, o Magnífico, liderada pelo General Mustapha Pasha e pelo Almirante Piali no século XVI, ao verem-se destronados pelas tropas da revolução, apelaram ao beneplácito do defensor da cristandade russa, mesmo sendo sua fé ortodoxa diferente da fé apostólica romana a quem estiveram subordinados desde as Cruzadas, dando-lhe o título de grão-mestre da Ordem. A Batalha de Abu Qir no Egito e a retomada das colônias britânicas por Nelson diminuíram as preocupações militares de Paulo I, aumentando, contudo, as preocupações diplomáticas, uma vez que os ingleses não aceitavam repassar o comando de Malta à Ordem (isto é, aos russos). Por uma questão religiosa (claramente mais ligada à detenção de territórios estratégicos que ao conflito entre anglicanismo e catolicismo) sem fundamentos históricos definidos, as relações bilaterais entre Rússia e Inglaterra foram estremecidas. Junte-se a isso a suspeita de que o assassinato do czar Paulo I (1801) havia sido engendrado por ingleses, preocupados com uma aliança antibritânica em todo o continente.

Com a assunção de Napoleão como cônsul (1799) e imperador (1804) e o contínuo perigo do rearmamento francês e da exportação da ideologia republicana pela Europa, Áustria e Rússia (já sob a batuta de Alexandre I), se uniram contra a França, travando batalhas como Austerlitz, Jena e Eylau (estas duas últimas contando com o apoio prussiano). Estas batalhas, como todas as anteriores, apresentavam problemas logísticos russos, mas, sem sombra de dúvidas, o gênio napoleônico teve grande participação. Considerando a surpresa e a manobra como peças fundamentais de suas operações militares, o Grande Exército transformou as táticas de guerra, desbalanceando o já combalido

sistema europeu. Mantendo a desunião alemã construída desde Richielieu, Napoleão desfez o Sacro Império, construindo a Confederação do Reno e impedindo a formação de um inimigo poderoso ao lado do Império francês. Da mesma forma, pelo Tratado de Tilsit (1809), a Europa era dividida em esferas de influência russo-francesas, e um embargo econômico à Inglaterra era imposto. O embargo, contudo, causaria desabastecimento nos mercados russos e, além disso, diminuição de exportações russas em direção à Grã-Bretanha, influenciando diretamente a capacidade do Tesouro do Império, impedindo que um exército pudesse ser reestruturado. Os problemas causados pela expansão na Península Ibérica, o enfraquecimento da hegemonia francesa na Europa Central e a formação da Quinta Coligação Antifrancesa foram o motivo para a quebra do embargo pelos russos (1810) e a declaração tácita de guerra entre Rússia e França.

O problema da guerra com a França de 1812 estava sobretudo na falta de lastro monetário, voltando-se à questão financeira. O ano de embargo econômico com a Inglaterra, somado às guerras em que toda a Europa estava envolvida, impediu a entrada de centenas de milhares de rublos na economia russa, não permitindo a manutenção de um exército capaz de derrotar o napoleônico. Em 1810, Barclay de Tolly, novo ministro da Guerra do Império Russo, começou um amplo programa de reformas nas Forças Armadas, implantando “princípios franceses. Em dois anos, o exército russo mais que dobrou de tamanho, chegando a 480 mil homens”. Vendo a inevitabilidade da guerra, Alexandre I envia um ultimato a Paris, exigindo o retorno do Grão-Ducado de Varsóvia à Prússia, ao mesmo tempo que determinou a reunião de grande

contingente de exército nas fronteiras sudoeste e noroeste. Em 24 de junho de 1812, tropas francesas cruzam o Neman, iniciando a queda do poder napoleônico no continente.

O pensamento comum apregoa a vitória russa sobre o *Grande Armée* como uma conjunção de fatores, desde o inverno russo até uma estratégia de terra arrasada, posta em prática pelos gênios militares de Alexandre I e Mikail Kuthuzov. Em uma fria análise dos fatos, contudo, percebe-se que a derrota francesa foi mais ligada à falta de planejamento do Imperador dos Franceses do que à competência militar do Czar de Todos os Russos. Como pontos para basear esta assertiva, podemos citar a falta de utilização de fatores que sempre foram caros ao gênio militar napoleônico: massa, simplicidade e segurança, bem como diversos fatores equivocados utilizados para a manutenção do poder militar russo – falta de unidade de comando, economia de meios, ofensiva e simplicidade. Valendo-se do exemplo de Pedro Romanov, Alexandre I utilizou suas maiores fraquezas como sua maior força.

Apesar de o imperador russo ter avocado autoridade suprema sobre os assuntos militares, Barclay de Tolly era o ministro da Guerra, comandante do Exército de São Petersburgo e responsável pelas atividades militares nas fronteiras noroeste e sudoeste. O Marechal Bragation era subordinado a Barclay, porém se reportava diretamente ao imperador e não confiava na maneira de seu chefe militar levar adiante a guerra, confidenciando a Alexandre que “a maneira apropriada de o czar da Rússia lutar era ofensivamente, e não defensivamente”. Alexandre, por motivos mais políticos do que táticos, também estava ávido a iniciar uma ofensiva: os movimentos retrógrados obrigavam a destruição de fazendas, estoques e silos

importantes não só para o Exército russo, mas também para a própria manutenção do moral russo e da economia nacional. Retrair constantemente significaria inferioridade militar (não que ofensivas não tenham ocorrido, como em Smolensky, Vilna e Borodino). Outro personagem era o Almirante Chichagov, chefe do Exército do Danúbio, que acreditava que, lutando contra a Turquia, conseguiria o apoio das demais potências europeias cristãs em uma guerra santa contra o ateísmo francês e o islã.

O ponto de inflexão das Guerras Napoleônicas acabou por ocorrer exatamente pela queda das características que transformaram o Exército francês no Grande Exército: nacionalismo e vantagem logística. O “nacionalismo” ibérico foi responsável pelos levantes milicianos ocorridos na Espanha e em Portugal em 1808 e 1809. A Queda de Madri e a Tomada de Caiena foram golpes duros à hegemonia francesa na Europa e, se não representavam enfrentamentos diretos entre Portugal e Espanha contra a França, diminuíam o poder napoleônico diante do balanço europeu. A campanha russa de 1812 sequer levou em conta a nacionalidade dos soldados do *Grande Armée*, sendo engrossada por contingentes dos estados vassalados. A Rússia, como visto acima, havia estudado a fundo a importância do local de nascimento, da língua comum e dos costumes entre os componentes de suas fileiras. No quesito logística, a falta de planejamento militar de Napoleão também foi gritante. Apesar do grande número de soldados, a falta de conhecimento sobre as táticas de defesa ativa russa (muito parecidas com as táticas de Selim Girei, no fim do século XVII) impediu que houvesse melhor planejamento dos víveres necessários à campanha, ou mesmo em uma avaliação mais criteriosa quanto à exequibilidade e

adequabilidade dos planos logísticos. A visão de campos vazios, fazendas queimadas e cidades devastadas colocava em xeque a tática francesa de se valer de jazidas para a impulsão.

Politicamente inviável retornar como derrotado, Napoleão, tendo como objetivo principal o exército russo, seguiu para Moscou em vez de São Petersburgo, sendo enfrentado de tempos em tempos. Com o problema das provisões e a necessidade de regressar, sob a ameaça de ter de travar uma batalha com o seu fluxo logístico cortado, Napoleão resolveu-se por retornar após testemunhar o incêndio de Moscou, sendo atacado por batedores cossacos até a fronteira polonesa.

A vitória sob o exército napoleônico viria a demonstrar, como Chichagov profetizara, que a derrota do ateísmo revolucionário francês pelo conservadorismo católico-ortodoxo russo seria suficiente para que o Império integrasse os trabalhos do Congresso de Viena, mesmo com diplomatas como Metternich e Talleyrand. O fim da ameaça francesa pôs as principais potências europeias de sobreaviso quanto a revoluções e, durante os 40 anos seguintes, a Santa Aliança funcionaria como uma polícia conservadora na Europa, isolando a França de suas aspirações de hegemonia continental e as revoltas liberais nos demais países. Tendo como ideologia comum o cristianismo (apostólico-romano, ortodoxo e protestante), a Santa Aliança impediu inclusive movimentos nacionalistas, e apenas com sua dissolução, após a Guerra da Crimeia, foi possível que Itália e Alemanha viessem a se unificar sob uma só bandeira (nisso auxiliadas pelo péssimo julgamento estratégico de Napoleão III). No Império Russo, os dezembristas de 1825 foram suficientes para aumentar a vigilância estatal sobre o povo. Para isso, sem dúvidas,

era necessário aumentar o exército, permitindo que ele se movesse rapidamente por todo território e garantindo a presença do Estado em todos os lugares. O medo da revolução interna era o mesmo de uma revolução externa que pudesse ser exportada. Caberia às Forças Armadas realizar movimentos tanto internamente como externamente, compondo uma polícia, combinada com os exércitos de Áustria e Prússia, que permitisse a manutenção da ordem e da paz no continente. Os problemas relativos à instabilidade do governo francês (revolução de Orleans em 1830, o renascimento da República em 1848 e a assunção de Napoleão III em 1850) mantiveram Nicolau I em permanente estado de vigilância, ante a preocupação de um retorno das guerras revolucionárias. Esta necessidade de manutenção da paz interna e externa fez o Imperador criar a Terceira Seção da Chancelaria de Sua Majestade, com tarefas de combater dissensões e corrigir o pensamento. A Terceira Seção mantinha vigilância sobre professores e estudantes, turistas, viajantes frequentes e exportadores/importadores que oferecessem possíveis riscos ao Império.

Os avanços militares de Nicolau I não ficaram somente na formação de um corpo de inteligência. O imperador passou a realizar mais “mobilizações, manobras, demonstrações navais e até paradas”, como “cenas de um teatro de intimidação”. O Exército passou a ter uma importância de dissuasão dentro de sua tarefa de apoio à política externa, uma vez que seria preferível impedir uma nova guerra do que ir à luta em próprio território. Neste diapasão, foram construídos diversos fortes nas periferias de Varsóvia, com a intenção de desmoralizá-los e lembrá-los de sua derrota no Levante de Novembro (ou Revolução dos Cadetes, de 1830-1831), e foi realizada uma mobilização nacional

em 1848, para se contrapor às explosões de nacionalismo na Europa Central, e a preparação de 15 mil soldados para envio na luta contra a Revolução Húngara de 1848. O Exército, portanto, passou do papel de defensiva/ofensiva para o de apoio à política externa, seja como ferramenta dissuasória, seja como arma de manutenção do *status quo*. Daí surgem os principais pontos das reformas nicolinas.

Em primeiro lugar, a Terceira Seção foi encarregada de observar a conduta dos oficiais, em especial quanto aos seus pensamentos políticos. Em segundo, foi introduzido um sistema de rotação de guarnições dos destacamentos estacionados além das fronteiras, com o intuito de evitar que as ideias revolucionárias criassem raízes nos soldados e oficiais russos. Tudo isto demandava grande carga logística, uma vez que, a fim de garantir a fácil mobilização e manter a estabilidade territorial, o Exército russo havia passado de 729 mil homens em 1826 para 950 mil em 1850, enquanto os exércitos da Áustria e França possuíam 250 mil e 275 mil, respectivamente, em 1840. Boa parte dos militares estava localizada na fronteira com a Europa Oriental, mantendo-se um Corpo de Exército nas cercanias de Moscou, funcionando como defesa ativa. Outro Corpo de Exército (granadeiros e guardas) recebeu a tarefa de vigiar a fronteira norte, o Báltico e a Suécia.

Em terceiro lugar, e talvez mais importante, está a criação da academia militar Voennaia Akademia, a primeira escola de estado-maior da Rússia, sendo primordial para a unificação dos planejamentos e a padronização dos procedimentos das Forças Armadas. Da mesma forma, o Estado-Maior Geral (um paralelo aos órgãos de conselho do século XVIII) foi estabelecido como subordinado ao Ministério da Guerra. Esta evolução foi a

pedra angular de diversos melhoramentos realizados por Nicolau I: a profissionalização da criação de animais para combate (cavalaria), apoio de serviços ao combate (suprimentos) e apoio ao combate (artilharia e engenharia), criação de colônias militares (antiga ideia de Potenkim, posta em prática por Nicolau I, que consistia em criar destacamentos militares que suprissem seu próprio sustento, permitindo aos militares a criação de laços familiares e a formação de soldados desde tenra idade – os filhos dos militares comporiam as fileiras do Exército – e diminuindo o custo com a manutenção de um Exército permanente) que trariam “disciplina, ordem e higiene às áreas rurais russas”, além de “diminuir os problemas sociais relativos ao alistamento de novos soldados” e “diminuir os custos para manutenção do Exército”. Essas colônias, em particular, foram de grande proveito para o Império, tendo Nicolau I, em 1822, economizado cerca de 3,5 milhões de rublos, apenas em comida, na manutenção de um Exército plenamente dependente do Estado. O projeto obteve bastante sucesso, havendo, em 1826, 160 mil soldados, 54 mil crianças e 374 mil camponeses (que, em última instância, seriam considerados como potenciais *levée en masse*).

As mal calculadas escolhas de Nicolau I, em conjunto com a necessidade de autoafirmação do terceiro imperador dos franceses por uma briga de quem seria o verdadeiro defensor dos cristãos no Império Otomano, iniciaram a Guerra da Crimeia de 1853. Apesar do tamanho do Exército, a falta de capacidade de transporte impediu uma melhor mobilização nacional. Como França e Inglaterra (que entrou na guerra para garantir seu controle sobre os estreitos de Bósforo e Dardanelos) possuíam maior mobilidade (isto é, melhor Marinha), puderam garantir uma

manobra mais arrojada e mais econômica, conseguindo levar mais soldados e perder menos vidas. Mesmo com a destruição da frota turca na Batalha de Sinop, a aliança anglo-franco-sarda-turca foi capaz de realizar o cerco terrestre e marítimo sobre a cidade de Sebastopol, por meio de uma operação anfíbia. Em 30 de março de 1856, com a assinatura do Tratado de Paris, a Rússia perdia, além de territórios estratégicos como a embocadura do Danúbio e a Bessarábia, a capacidade de manter meios ou bases navais no Mar Negro. Era o fim da Santa Aliança e o início do novo desenho do balanço de poder na Europa. A criação do Império Alemão, após a Guerra Franco-Prussiana de 1871, desestabilizaria ainda mais o concerto europeu. Os problemas atinentes às guerras do início do século XX foram diretamente influenciados pela Guerra da Crimeia e pela falta de unidade de comando existente no processo decisório do *entorage* de Nicolau II. A Guerra da Crimeia, mais uma vez, demonstrou a incapacidade russa, em especial no que tange à dificuldade de modulação de uma tropa expedicionária, mesmo considerando-se os avanços do século XIX e as lições da defesa ativa de 1812.

DEGRADAÇÃO MILITAR E A REVOLUÇÃO

Ao fim da Guerra da Crimeia, o generalato russo compreendeu que algo precisava ser feito com relação aos problemas sistêmicos apresentados pelas Forças Armadas, sobretudo no que tange à inferioridade da rede de transportes, mas também à falta de indústrias que permitissem a capacidade soberana da indústria bélica russa. Alguns pontos cruciais da inferioridade da indústria bélica ficaram patentes aos planejadores: apenas 13,5%

dos soldados russos possuíam armamentos modernos, cabendo aos demais armas portáteis de menor alcance, favorecendo a aproximação do inimigo, o que já demonstrava a inferioridade tecnológica russa. As peças de artilharia, mais pesadas, de menor alcance e com menor eficácia, também mostravam que, tecnologicamente, o parque de material bélico russo estava ultrapassado. O crescimento da importância do fator tecnológico teve implicações nos métodos de recrutamento das Forças Armadas, modificando os critérios físicos e de formação. Os adestramentos e as instruções também passaram a ser mais técnicos, exigindo mais do planejamento dos oficiais e rapidez no processo decisório de soldados e sargentos do que esforços físicos. Apesar das mudanças nos componentes tecnológicos, Nicolau II, assim como Alexandre II, ainda acreditava que os exércitos deveriam permanecer nas fronteiras, com a intenção de mitigar os nocivos efeitos de uma invasão por parte da Prússia/Alemanha, Áustria e Turquia. A diferença estava na construção de redes de transporte ferroviário interligando os pontos de fronteira, uma vez que, de acordo com o cenário político da época, seria bastante improvável uma junção dos três novamente contra o Império Russo.

A isso somam-se as reformas realizadas por Nikolay Miliutin: armamentos individuais, criação de distritos militares (seriam responsáveis pela diminuição do tempo de mobilização, além de garantir menores custos ao tesouro central russo), criação do Estado-Maior Principal (em contraponto ao Estado-Maior Alemão, encarregado de “supervisionar recursos humanos, recrutamento, treinamento, adestramento e mobilização”, era diretamente responsável pelos Comitês de Educação Militar e de Mobilização) e de destacamentos avançados de cavalaria de

fronteira, cuja tarefa seria neutralizar pontes, sabotar armazéns e realizar operações de efeitos psicológicos junto à fronteira, uma vez que a guerra fosse deflagrada. A estas reformas Alexandre II somou um grande plano de construção de ferrovias interligando os pontos de provável penetração do inimigo. No mar, o irmão do czar, Konstantin Nikolaevich, realizava as reformas necessárias para impedir que França ou Inglaterra conseguissem ver vantagens em entrar em guerra separadamente contra o Império Russo. Em outras palavras, ele pretendia criar uma Marinha capaz de dissuadir as grandes potências navais. A *Dreikaiserbund* (Liga dos Três Imperadores), desenhada por Bismark em 1873, permitiu maior paz de espírito ao czar, possibilitando a revanche da Guerra da Crimeia, travada em 1878 e 1879 na Guerra Turco-Russa, conflito deflagrado com a intenção de reaver a preponderância marítima no Mar Negro e os territórios perdidos na Guerra da Crimeia. Ao fim do século XIX, portanto, o pensamento político-estratégico já antevia as necessidades de reformas no gerenciamento do poder militar.

Os anos seguintes viram o poder diplomático russo achar seu lugar dentro do panorama europeu como uma potência de primeira magnitude. Diante dos problemas relativos ao alinhamento político-militar ítalo-germânico, a Rússia permanecia com suas vistas para o continente europeu, desprezando, por questões racistas (ainda acreditava-se na inferioridade da raça amarela diante do predomínio europeu no mundo, pensamento chancelado pela religião – necessidade de civilizar os povos do mundo, em uma missão messiânica de expansão do cristianismo, e pela superioridade tecnológica dos aparatos econômicos e militares do ocidente), os acontecimentos asiáticos e o crescimento do poder

militar japonês. A Guerra da Manchúria e a rápida mobilização do Japão diante dos poucos contingentes militares russos na região acabaram por trazer ao Império um grande dilema: manter seus exércitos nas fronteiras, como desde a época de Nicolau I, ou centralizá-lo, em prol de permitir maior mobilidade e unidade de comando. As vantagens e desvantagens destas linhas de ação eram óbvias: espalhando-se o exército por toda a fronteira russa, exigiria a manutenção de centenas de milhares de homens ativos, enquanto uma concentração central permitiria a manutenção de poucos ativos, diante de grande número de soldados em reserva, capazes de atenderem rapidamente aos chamados de mobilização.

Apesar dos problemas nos transportes e na malha ferroviária e da patente preocupação do Estado-Maior Principal com o reflexo disto na capacidade de mobilização nacional, o *deficit* de mais de 4,9 bilhões de rublos causado pela guerra com a Turquia impediu maiores investimentos no desenvolvimento de estradas e ferrovias (o pedido de “comprometimento de construção de 959 verstas – cerca de mil quilômetros – de linhas e duplicação dos já 652 verstas já existentes foi rejeitado por uma conferência especial formada em dezembro de 1888”). Dos 2.655 verstas de estradas macadamizadas, aprovados pelo plano de Alexandre III em 1881, apenas 1,5% estava pronto em 1888. Esta contínua fraqueza e ameaça estratégica obrigava a que o Exército continuasse dividido em quatro frentes (proximidades do Rio Neman, uma segunda na Polônia, uma terceira na fronteira sudoeste e um quarta, de reserva, no leste polonês).

Nenhum acontecimento comprova a maior falta de sinergia entre inteligência operativa e logística que o périplo africano realizado pela esquadra russa, que seguiu

de São Petersburgo para o Mar Amarelo para ser destruída na Batalha de Tsushima. A falta de conhecimento do inimigo (principalmente no que tange ao preparo profissional de recursos humanos e tecnológicos da esquadra japonesa) impediu uma melhor compreensão da situação e, conseqüentemente, a correta utilização do poder militar. Os erros oriundos da derrota russa e da falta de cálculo político por ocasião do Domingo Sangrento foram os grandes catalizadores da revolução de 1905. Nicolau II repetiria os mesmos erros de compreensão por ocasião da deflagração da Primeira Guerra Mundial: o sistema ferroviário austro-germânico, apresentando mais de três vezes a capacidade de carga do russo, permitiu a aproximação de número superior de soldados da Tríplice Aliança, em detrimento das dificuldades de mobilização da Entente.

Mesmo assim, lugar comum nas preocupações russas, a densidade da rede ferroviária teutônica seria capaz de mobilizar maior quantidade de soldados, base estrutural do Plano Schlieffen. Os problemas de transporte russo apenas começaram a ser tratados com a devida importância em 1908, já sob o governo de Nicolau II, que formou uma comissão especial para “encontrar uma forma de equalizar as vias ferroviárias existentes às necessárias à defesa estratégica do território”. Lembremos, portanto, que, já após a Guerra Russo-Japonesa de 1904 e a revolução de 1905, apenas com maior democratização do processo decisório (com a criação da Duma e maior controle do poder imperial por parte do parlamento) foi-se capaz de dar maior prioridade ao problema logístico. Além disso, as promessas políticas assumidas com a França nos entendimentos de 1912 e 1913 (“atacar a Alemanha com 800 mil homens no 15º dia após a declaração de mobilização”)

apenas poderiam ser cumpridas com uma eficiente rede de transporte, que permitisse o deslocamento de grande número de soldados em pouco tempo.

GERENCIAMENTO DO PROCESSO INOVATIVO

As dificuldades inerentes à falta de recursos financeiros do Tesouro russo, as possibilidades dos inimigos (sobretudo os perigos impostos pela tribos nômades das fronteiras sul e sudoeste) e as dificuldades em realizar melhorias nas estradas (e, mais tarde, na ampliação da malha ferroviária russa) obrigaram os decisores russos a manterem um Exército em contínua transformação. Diferentemente do que se observa em inovações vindas de baixo, a imperiosidade das mudanças doutrinárias da força terrestre obrigaram os próprios generais a implantarem inovações quando em combates. As mudanças, contudo, não seriam possíveis sem a enorme capacidade dos recursos humanos russos. O comprometimento dos soldados em realizar marchas ininterruptas, ataques não convencionais ou manobras arrojadas diz muito sobre a confiança dos militares em seus oficiais e decisores políticos. Sem negligenciar o poder coercitivo das penas impostas aos desertores ou a soldados que não cumprissem as ordens, as inovações implantadas tanto por Pedro quanto pelos diversos generais apenas obtiveram êxito graças à capacidade dos soldados.

Nonaka (1991) observa que a “criação de novos conhecimentos não é simplesmente uma questão de ‘processamento’ de informação objetiva”, sendo a chave de todo processo o “comprometimento pessoal, o senso de identidade com a empresa e sua missão”. Como observado acima, além dos discursos no campo de batalha, a melhoria considerável na vida do soldado

(em particular com a criação das colônias militares e a capacidade de o soldado formar uma família capaz de oferecer apoio psicológico e afetivo), nas condições sanitárias durante campanhas e na formação de um espírito de corpo permitiram criar uma identidade psicológica entre os soldados russos, além de grande fidelidade entre eles e os seus governantes e generais. “A criação de novos conhecimentos é tanto sobre ideais quanto sobre ideias.”

As inovações gerenciais (“geração e implementação de práticas, processos, estrutura ou técnicas gerenciais que são novas ao estado da arte e têm a intenção de alcançar objetivos organizacionais futuros”) do Exército russo nos séculos enfocados pelo artigo podem ser abordadas em três das quatro perspectivas da literatura, segundo Birkinshaw, Hamel e Mol (2008): institucional (as condições socioeconômicas em que elas foram realizadas), cultural (como a organização reagiu em decorrência das inovações) e racional (como o gerenciamento das inovações e os indivíduos que as implantam refletem-nas no aumento da eficiência da organização).

Na perspectiva institucional, o que observamos é que as inovações foram implantada em momentos de crise, por espasmos, ou em momentos de políticas expansionistas, particularmente no século XVIII. Mesmo assim, fatores como o financeiro não sofreram mudanças estruturais capazes de acabar com o *deficit* russo, mesmo com o desenvolvimento de indústrias de base e a maior inserção da Rússia no mercado mundial (europeu). Na verdade, as relações comerciais do Império aumentavam sua dependência econômica, em vez de procurar, no longo prazo, independência produtiva e estabilidade monetária. Institucionalmente, o problema da fidelidade do soldado russo apenas foi completamente resolvido com

a Revolução de 1917, que, *vis-a-vis* a Francesa, de 1789, criou o sentimento de cidadania e nacionalidade russa dentro das fileiras militares.

A perspectiva racional (inovações baseadas no aumento da eficiência) é bastante óbvia, haja vista ser este o principal motivo de terem sido estas inovações implantadas de forma inconstante, e quase sempre após derrotas militares. As mudanças no treinamento e utilização dos animais no combate, a reutilização dos vagões como lenha e dos animais motrizes como ração, o foco no tiro certo em contraste com o volume de fogos de tropas de infantaria de linha, as melhorias no sistema de transporte e a construção da Marinha de guerra foram pontos essenciais na maturação do processo inovativo, mesmo que tenham sido motivadas por rupturas dramáticas do *status quo*.

A perspectiva cultural talvez seja a mais complexa e a que mais permitiu a implantação das inovações de cima para baixo. Mesmo se houvesse melhores ideias das camadas militares mais baixas, a cultura aristocrática do Império Russo, com pouca ou nenhuma participação popular, e a própria cultura militar impediriam que as inovações *bottom-up* tivessem qualquer aplicabilidade. As atitudes individuais dos soldados (maior *endurance* e diminuição das fugas e deserções) foram diretamente responsáveis pelo sucesso inovativo dos decisores político-militares, podendo ser consideradas como as principais “*forces at work*”. Segundo Nonaka *et al* (1994),

Conhecimentos que podem ser expressos em palavras e números representam apenas a ponta do *iceberg* de todo o corpo de conhecimento possível. (...), o conhecimento explícito ou codificado refere-se a conhecimentos que são transmitidos formalmente, com

uma linguagem sistemática, enquanto o conhecimento tácito possui uma qualidade personalizada, que o torna difícil de formalizar e comunicar. O último é extremamente ligado à ação, comprometimento e envolvimento em um contexto específico (...) “habitando” entre a compreensão cognitiva da mente e do corpo humanos.

Sendo assim, independente das formulações de novas táticas pelos generais, ou de novas políticas pelos diversos conselhos militares, foi apenas graças aos recursos humanos que todas as inovações foram implantadas e conseguiram perdurar durante tanto tempo.

CONCLUSÕES

A inexistência de tecnologias impediram os generais russos do século XVII de alcançarem a surpresa e a rapidez dos ataques. A falta de capacidade logística foi responsável por diversas derrotas, apenas mudando sob pressão de um soberano, ávido por retornar, após uma derrota, ao *status quo ante* das relações internacionais. As mudanças petrinas, representando inovações disruptivas nos métodos já utilizados, foram responsáveis por dotar de maior profissionalismo os destacamentos de apoio dos exércitos. Os soberanos do século XVIII também contribuíram para o incremento do processo decisório russo, mantendo a tradição petrina de realizar reuniões de *feedback* com embaixadores, generais e representantes de certas classes. A capacidade de compreensão foi otimizada, permitindo maior foco nos problemas logísticos que afligiam o Exército russo. Mesmo assim, as inovações logísticas apenas eram implantadas ou pesquisadas por meio de espasmos, após uma derrota. Nem mesmo a invasão de Berlim, durante

a Guerra dos Sete Anos, permitiu que a constante pesquisa e o desenvolvimento de inovações tecnológicas perdurasse. A era napoleônica e a campanha de 1812 foram uma escola para os generais russos, para o desenvolvimento de uma tática utilizada inclusive na Segunda Guerra Mundial: a defesa ativa, mesma tática tártara e otomana de dois séculos atrás. Mesmo sem empreender uma derrota épica ao Imperador dos Franceses, Alexandre I e Kutuzov, percebendo a incapacidade logística do *Grand Armée*, venceram o Exército que conquistou toda a Europa apenas com os fatores fixos do terreno russo, mesmo não tendo conseguido nenhuma vitória militar significativa. A inclusão das ferrovias fez mudar o pêndulo do balanço de poder para os teutônicos, e a queda em investimentos na manutenção de uma força naval impediu um combate racional contra os japoneses, que, valendo-se da monstruosidade territorial russa, combinada à sua pífia capacidade logística, conquistaram o Império Russo, a Manchúria e o território focal de Port Arthur. As atuações do Exército Imperial durante a Primeira Guerra Mundial, e do Exército Vermelho na Segunda, particularmente durante o início da Operação Barbarossa, foram reflexos da falta de desenvolvimento de facilidades logísticas russas habilitadas que deveriam estar ao aproveitamento máximo das potencialidades do terreno.

A degradação militar e a falta de recursos financeiros para a contínua melhoria das facilidades logísticas do Império Russo permitiram, até o estabelecimento

das ferrovias como meio de excelência para o transporte de ativos de combate, que a utilização dos princípios de objetivo e ofensiva por Pedro, manobra e ofensiva por Münnich, Rumiantsev e Suvorov, além da massa característica do exército russo e das reformas sociais e de procedimentos de Miliutin, mitigassem as fraquezas logísticas russas. Desde o início das campanhas contra a Polônia-Lituânia no século XVII, a Rússia já havia percebido que as dificuldades no transporte de suprimentos e meios militares e na incompatibilidade entre os meios disponíveis e o terreno seriam fraquezas estratégicas inerentes a qualquer campanha de médio e longo prazo. Ainda hoje, a Federação Russa, como todos os países que precisam encarar o custo da manutenção de grandes exércitos diante das querelas populares, prossegue na mitigação dos problemas logísticos por meio de mísseis balísticos, bombas atômicas e aviões de transporte, diminuindo os custos com a manutenção de recursos humanos, em detrimento do aumento de pesquisa e desenvolvimento de armas mais letais e com maior poder dissuasório. Assim como no século XVII, a questão financeira ainda oferece resistência, especialmente pela maior capilaridade democrática do processo decisório orçamentário russo (e de diversos outros países), cabendo, portanto, ao bom estadista, a tradução das dificuldades orçamentárias ao povo, dotando-o de informações que o permitam compreender a gravidade da negligência da parte militar no orçamento público.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Exército da Rússia;

REFERÊNCIAS

- ALDRICH, Howard E. “The Evolutionary Approach”. In _____. *Organization Evolving*, Trowbridge: Cromwell Press. cap. 2, 4 ed, p. 21-33, 2003.
- BIRKINSHAW, Julian. HAMEL, Gary. MOL, Michael. “Management Innovation”. *Academy of Management Review*. Vol 33, nº 4, p. 825-845, 2008.
- FULLER JR. William C. *Strategy and Power in Russia 1600-1914*. New York: Free Press Ltd., 1998.
- NONAKA. Ikujiro. “The knowledge-creating company”. *Harvard Business Review*, November–December p. 162-171, julho-agosto. 2007.
- NONAKA, Ikujiro. TAKEUCHI, Hirotaka. UMEMOTO, Katsuhiko. “A theory of organizational knowledge creation”. *International Journal of Technology Management*. Vol 11, nº 7-8, 1996.
- NONAKA, Ikujiro *et al.* “Organizational Knowledge Creation theory: a first comprehensive test”. *International Business Review*. Vol. 3, nº 4, pp. 337-351, 1994.

ECONOMIA DA DEFESA NO DESENVOLVIMENTO DOS MUNICÍPIOS*

GUILHERME PENHA PINTO**
Capitão-Tenente (IM)

GUSTAVO INÁCIO DE MORAES***
Professor Doutor

SUMÁRIO

Introdução
Economia da defesa
Metodologia
Resultados
Conclusão

INTRODUÇÃO

Este trabalho estuda a dinâmica dos indicadores socioeconômicos: emprego, educação e renda média, com o número de estabelecimentos, vínculos e renda média, nos municípios brasileiros no ano de 2013, para os setores, do Cadastro Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), ligados à Economia da Defesa,

e a correlação destes com os indicadores socioeconômicos municipais, estes elaborados pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). O objetivo é identificar qual a relação entre a presença de setores ligados à Defesa e o desempenho dos municípios.

Segundo Cullen e Fischback (2006), os impulsos dos gastos com Defesa, de caráter temporário, na economia dos municí-

* Título original: “Participação da economia da defesa no desenvolvimento dos municípios brasileiros: uma análise de correlação canônica”. Artigo apresentado no X Encontro Nacional da Associação de Estudos de Defesa, X Enabed, 2018.

** Doutorando em Economia no Programa de Pós-Graduação em Economia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PPGE-PUCRS).

*** Professor Doutor do PPGE-PUCRS.

pios americanos (condados) demonstram que as regiões com maior gasto em virtude da Segunda Guerra Mundial obtiveram, no longo prazo, um crescimento extensivo e não intensivo, por não serem aderentes aos indicadores socioeconômicos. Ou seja, gastos efêmeros não tendem a influir na vida econômica de uma região.

No bojo da discussão de Cullen e Fischback (2006), o presente artigo busca contribuir para investigar se a presença de setores ligados à Defesa nacional, a partir de seus respectivos indicadores, está correlacionada com o desenvolvimento dos municípios brasileiros, como amplamente defendido, em especial quando discutido o impacto da Base Industrial de Defesa, como nos trabalhos de Schmidt e Assim (2013); Andrade *et al.* (2016) e Moraes, Menezes e Pinto (2016).

Ao estudar essa dinâmica, verificar-se-á se tal sistemática de influência dos indicadores de setores ligados à Defesa, no caso dos municípios brasileiros, se apresenta aderente com benefícios ao desenvolvimento dos municípios no Brasil. O estudo começará analisando os indicadores de desenvolvimento em todos os municípios brasileiros, assim como os dos setores ligados à Defesa. Para atingir esses propósitos, utilizar-se-á como metodologia a correlação canônica.

Além desta Introdução, a seção 1 discorre sobre a Economia da Defesa e os setores em discussão; em seguida, na seção 2 apresenta-se a metodologia e os dados; logo após, tem-se a seção 3, com os resultados da discussão; e, finalizando, a Conclusão.

ECONOMIA DA DEFESA

Antes de discriminar os setores ligados à Defesa e elencar a retórica de bens públicos para a Defesa Nacional, é importante

um registro: de acordo com Alcântara (2007), as Forças Armadas não foram debatidas, até o presente momento, sobre a égide de uma discussão de Estado.

Assim sendo, o foco da presente discussão será analisar o comportamento dos setores ligados às atividades de Defesa, ou seja, auscultar a dinâmica das atividades econômicas da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) que contribuem para a realização dos atos que visam obter, resguardar ou recompor uma condição de segurança nacional, a qual é um bem público, sob o ponto de vista de uma política pública. Cabe destacar que, como qualquer política de Estado, sua concepção deve estar pautada por uma ampla discussão na sociedade brasileira.

Para Fontanel (1999) existem cinco tipos de análise para gastos de Defesa. O primeiro é caracterizado como "liberal", tratando esses gastos como um custo intrínseco para a garantia da soberania e manutenção das liberdades individuais. O segundo denomina-se "marxista" e afirma que o capitalismo possui em seu âmago tendências ao conflito entre os agentes. Por conseguinte, há os "keynesianos", que defendem a noção de um impacto positivo sobre a atividade econômica diante um incremento dos gastos militares, por meio de efeito multiplicador, destacando a diferença em períodos de subemprego (efeito multiplicador) e pleno emprego (ação inflacionária dos gastos). O quarto é nomeado como "mercantilista", em que a procura do bem-estar coletivo (*welfare state*) não tem sentido, preponderando as "relações de poder" e afirmando que "o desperdício organizado que as despesas militares suscitam é necessário à manutenção do sistema americano" (Fontanel, 1999, p. 12). Finalmente, há a vertente de "estudos econométricos", a qual, segundo o autor, revela na literatura uma relação

entre despesas militares e crescimento econômico de forma contraditória com os estudos existentes.

A discussão sobre o tema Defesa abarca todos os meandros do Poder Nacional, com suas expressões, entre elas a econômica. A consolidação do arcabouço econômico de um país é elemento catalisador da capacidade de resiliência diante dos elementos adversos, sendo básico em qualquer programa de governo que foque no desenvolvimento econômico e social de longo prazo (Silva, 1981, p. 25). Neste intuito foi instituída a Estratégia Nacional de Defesa (END), focada na doutrinação da atuação das Forças Armadas para qualquer conjuntura interna ou externa (BRASIL, 2012a).

Segundo Moreira e Medeiros (2018), a expressão econômica da Defesa Nacional está sendo discutida por um amplo espectro de pesquisadores, uma vez que o tema é tratado com uma visão multidisciplinar, característica comum aos estudos que envolvem estratégia e defesa, com grande prospecção de trabalhos na academia. Porém ressaltam que os estudos na área, de Economia da Defesa, estão embebidos em conceitos alinhados ao pensamento ortodoxo, com origem no pensamento de Adam Smith. Por sua vez, os autores chamam a atenção para a discussão do tema do ponto de vista da economia neoinstitucionalista,

com as relações pautadas por princípios heterodoxos na interação dos agentes mediada pelo Estado.

Ainda segundo os autores, apesar de a Defesa estar submetida às regras de mercado, tal mecanismo está sujeito aos governos, em especial ao seu poder de compra, que tange, em muitos casos, ao monopólio.

Do ponto de vista regional, segundo Braddon (1995), a interação da subclasse “Defesa”, por meio de seus estabelecimentos em uma região, possui efeitos positivos no curto prazo. Porém outros setores, de acordo com Cândido (2008), possuem um posicionamento estratégico diante da capacidade de o país de responder aos desafios internos e externos, bem como na busca da autoafirmação de uma nação. Assim sendo, na Tabela 1 estão elencadas as subclasses da CNAE 2.2 afetadas ao setor de Defesa e sua evolução no número de empregos entre os anos de 2006 e 2013.

	Defesa	Equipamento Bélico Pesado, Armas e Munição	Explosivos	Manutenção Aeronaves
2013	331.222	6.868	8.567	6.752
2012	256.220	6.786	8.217	7.119
2011	272.292	7.637	7.367	6.747
2010	255.084	7.613	7.421	6.505
2009	263.782	8.039	6.993	6.162
2008	246.514	6.891	7.052	5.812
2007	201.077	6.662	6.274	6.907
2006	214.422	5.971	6.503	7.152
	Fabricação Aeronaves	Construção Embarcações	Manutenção Embarcações	Fabricação Turbinas
2013	20.373	7.930	10.571	2.705
2012	19.085	5.799	7.085	2.613
2011	18.937	4.671	5.093	2.741
2010	18.758	4.211	3.650	2.563
2009	17.447	3.894	3.316	1.530
2008	22.647	4.052	3.514	1.874
2007	22.517	3.575	2.209	1.594
2006	17.491	4.576	1.974	692

Tabela 1 – Evolução anual do número de funcionários nos setores ligados à Economia da Defesa

Fonte: Elaborado pelo autor a partir da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)

Os dados da Tabela 1 revelam uma elevação em todos os setores, principalmente na subclasse diretamente ligada ao contingente de militares. Já na Tabela 2, verifica-se que o aumento no número de empregados na subclasse Defesa incrementou a faixa de 0 a 2 salários mínimos (s.m.). Nesta faixa, o aumento do número de empregados foi de 975%. Considerando o poder de compra constante por meio do análise da variação de s.m., verifica-se uma queda no nível de renda dos empregados do setor:

Os estudos recentes em Economia da Defesa no Brasil têm se concentrado na análise da evolução da Base Industrial de Defesa (BID), sendo que a discussão concentra-se, eminentemente, em setores industriais. O propósito da presente discussão é avançar para dados de desenvolvimento econômico, com o uso

de indicadores sociais, para verificar a pertinência de afirmações como em Andrade *et al.* (2016):

Além de ser fundamental para a garantia da soberania do País, a BID também desempenha importante papel econômico. A indústria de defesa é uma grande geradora de empregos qualificados e inovações tecnológicas, pois necessita atender à sofisticada demanda do setor militar. Ademais, grande número destas inovações apresenta uso dual, sendo estas utilizadas também para fins não-militares. Elas contribuem para satisfazer às demandas de diversos setores econômicos, para capacitação de recursos humanos e disseminação de tecnologia em benefício da sociedade (Andrade *et al.*, 1990).

	Defesa	Equipamento Bélico Pesado, Armas e Munição	Explosivos	Manutenção Aeronaves
0 a 2 s.m.	31,60%	17,18%	55,40%	22,56%
2 a 4 s.m.	20,39%	37,22%	29,15%	25,09%
4 a 7 s.m.	21,02%	21,02%	8,53%	23,36%
7 a 10 s.m.	13,29%	8,21%	2,94%	12,57%
10 a 20 s.m.	11,98%	7,59%	2,78%	12,81%
+ de 20 s.m.	1,72%	2,04%	1,20%	3,61%
	Fabricação Aeronaves	Construção Embarcações	Manutenção Embarcações	Fabricação Turbinas
0 a 2 s.m.	4,40%	15,70%	19,60%	11,28%
2 a 4 s.m.	11,39%	37,23%	43,87%	41,74%
4 a 7 s.m.	22,47%	30,65%	22,98%	19,78%
7 a 10 s.m.	22,13%	7,47%	5,34%	12,53%
10 a 20 s.m.	30,01%	6,47%	5,13%	12,94%
+ de 20 s.m.	9,60%	2,48%	3,07%	1,74%

Tabela 2 – Perfil Salarial nos Setores Ligados à Economia da Defesa – 2013

Fonte: Elaborado a partir da RAIS

Ou ainda, na discussão sobre o *trade-off* do retorno social:

Faz-se necessário acrescentar à discussão o argumento de que a decisão de investir na BID nacional resulta na destinação de recursos que poderiam ser alocados em outros projetos, de maior retorno social ou de resultados imediatos, por exemplo. Ou seja, fortalecer a indústria de defesa, a fim de mantê-la independente e competitiva, representa, em última instância, custos econômicos significativos (De Negri *et al.*, 2011).

Assim sendo, as seções a seguir buscam contribuir para elucidar a discussão existente na literatura internacional e nacional sobre o retorno social das inversões privadas e públicas em Defesa no Brasil, pela discussão de indicadores municipais.

METODOLOGIA

Correlação Canônica

A metodologia de correlação canônica pode ser considerada uma generalização do método de regressão linear. Neste último, busca-se a máxima correlação entre os vetores dependentes e independentes de variáveis aleatórias.

Assim sendo, mostra-se como um procedimento estatístico multivariado que mede a presença e a intensidade da correlação entre dois conjuntos de variáveis aleatórias, tais como X e Y . Segundo Johnson e Wichern (2007), sua finalidade é auferir os pares de combinações lineares $U = a'X$ e $V = b'Y$ que tenham maior correlação, sendo no primeiro grupo, de " p " variáveis, com vetor aleatório $X(p \times 1)$, e no segundo grupo, de " q " variáveis, representado pelo vetor aleatório $Y(q \times 1)$,

devendo-se encontrar os vetores $a'(1 \times p)$ e $b'(1 \times q)$ para os quais a correlação $U = a'X$ e $V = b'Y$ seja máxima.

Portanto, a correlação canônica apresenta-se como uma extensão lógica da análise de regressão múltipla. Esta última envolve uma única variável dependente e várias variáveis independentes. Por sua vez, na correlação canônica o foco é a correlação simultânea de várias variáveis dependentes com outras variáveis independentes.

Ou seja, com a regressão múltipla temos uma única variável dependente, já a correlação canônica envolve múltiplas variáveis dependentes. A partir disso, desenvolve-se uma combinação linear de cada conjunto de variáveis (tanto dependentes quanto independentes) para maximizar a correlação entre ambos os conjuntos. Em outras palavras, o procedimento envolve obter um conjunto de pesos para as variáveis dependentes e independentes que forneçam a correlação simples máxima entre o conjunto das variáveis dependentes e as independentes.

Cabe destacar que o estudo em lide é pioneiro no Brasil para análise da correlação entre um indicador de desenvolvimento e as variáveis que denotam a influência da presença de setores da Economia da Defesa, acordo já explicitado por Andrade *et al.* (2016) na discussão de setores, eminentemente do segundo setor:

“as pesquisas na área enfrentam obstáculos, como: a inclusão no conceito de BID, por parte dos fornecedores das Forças Armadas, não somente de armamentos como também bens civis (por exemplo, alimentos, computadores, motores de carro etc.); a dificuldade de obtenção de dados confiáveis sobre as indústrias de defesa; e a complexidade das cadeias de supri-

mento, as quais envolvem produtos e peças variados nem sempre voltados exclusivamente para fins militares. Estes problemas tornam ainda mais difícil uma definição clara do que seja a BID e das empresas que a compõem” (Andrade *et al.*, 2016).

Por ser um tema de grande controvérsia na literatura, faz-se necessária a elucidação das variáveis a serem utilizadas na busca de uma discussão robusta. É o que se propõe a subseção a seguir.

Dados

Para a análise proposta pelo trabalho, foram consideradas as cidades ranqueadas pelo Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM) 2015, ano base 2013, com os seguintes itens: Emprego e Renda, Educação e Saúde, de acordo com o Quadro 1:

Os dados dos índices para os municípios serão considerados como múltiplas variáveis dependentes, compondo o primeiro grupo de variáveis na análise a ser proposta para correlação.

As variáveis independentes, as quais comporão o Grupo 2 da correlação canônica, que influenciam os índices acima expostos, serão: Número de Estabelecimentos, Número de Vínculos, Remuneração Média das subclasses da CNAE 2.2, constantes da base da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e da base do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) do ano de 2013 para os municípios brasileiros. As seguintes subclasses serão consideradas: Defesa; Equipamento Bélico Pesado, Armas e Munição; Explosivos; Manutenção de Aeronaves; Fabricação de Aeronaves; Construção de Embarcações; Manutenção de Embarcações e Fabricação de Turbinas.

Emprego e Renda	Educação	Saúde
<ul style="list-style-type: none"> • Geração de emprego formal • Absorção da mão de obra local • Geração de renda formal • Salários médios do emprego formal • Desigualdade 	<ul style="list-style-type: none"> • Matrículas na educação infantil • Abandono no Ensino Fundamental • Distorção idade-série no Ensino Fundamental • Docentes com Ensino Superior no Ensino Fundamental • Média de horas-aula diárias no Ensino Fundamental • Resultado do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) no Ensino Fundamental 	<ul style="list-style-type: none"> • Número de consultas pré-natal • Óbitos por causas mal definidas • Óbitos infantis por causas evitáveis • Internação sensível à Atenção Básica (Isab)
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego	Fonte: Ministério da Educação	Fonte: Ministério da Saúde

Quadro 1 – Resumo dos Componentes do IFDM 2015
Fonte: Elaboração do autor, IFDM (2015)

A descrição das variáveis utilizadas estão na Tabela 2, no apêndice. Por sua vez, as estatísticas das variáveis constam

da Tabela 4, em que se pode verificar a existência de 5.514 observações, ou seja, municípios a serem analisados.

Variável	Descrição	Fonte	
IFDM		IFDM (2015)	
EMP_RENDA	Emprego e Renda		
EDUCA	Educação		
SAUDE	Saúde		
Rais Estabelecimentos			RAIS (2015)
E_Fabricação de Explosivos	Fabricação de Explosivos		
E_Fabricação de Munição	Fabricação de Equipamento Bélico Pesado, Armas de Fogo e Munições		
E_Const_Emb	Construção de Embarcações e Estruturas Flutuantes		
E_Fab_Aeron	Fabricação de Aeronaves		
E_Fab_Turbinas	Fabricação de Turbinas, Motores e Outros Componentes e Peças para Aeronaves		
E_Manut_Rep_Aero	Manutenção e Reparação de Aeronaves		
E_DEFESA	Defesa		
Rais Vínculos			
V_Fabricação de Explosivos	Fabricação de Explosivos		
V_Fabricação de Munição	Fabricação de Equipamento Bélico Pesado, Armas de Fogo e Munições		
V_Const_Emb	Construção de Embarcações e Estruturas Flutuantes		
V_Fab_Aeron	Fabricação de Aeronaves		
V_Fab_Turbinas	Fabricação de Turbinas, Motores e Outros Componentes e Peças para Aeronaves		
V_Manut_Rep_Aero	Manutenção e Reparação de Aeronaves		
V_DEFESA	Defesa		
Rais Salário Médio			
R_Fabricação de Explosivos	Fabricação de Explosivos		
R_Fabricação de Munição	Fabricação de Equipamento Bélico Pesado, Armas de Fogo e Munições		
R_Const_Emb	Construção de Embarcações e Estruturas Flutuantes		
R_Fab_Aeron	Fabricação de Aeronaves		
R_Fab_Turbinas	Fabricação de Turbinas, Motores e Outros Componentes e Peças para Aeronaves		
R_Manut_Rep_Aero	Manutenção e Reparação de Aeronaves		
R_DEFESA	Defesa		

Tabela 3 - Descrição das variáveis
Fonte: Elaboração do autor, Rais e IFDM (2015)

Nas variáveis do grupo 1, que compõe os IFDM, Educação e Saúde possuem média semelhante, em torno da 0,70; já Emprego e Renda apresenta uma média de 0,48. Nas variáveis do segundo grupo, o Setor Defesa apresentou grande desvio-padrão muito elevado. Em termos de Estabelecimentos, as médias são abaixo de 0,08, em virtude do diminuto número de estabelecimentos em relação ao número de municípios analisados.

Nas médias para o número de vínculos, destaca-se o Setor de Fabricação de Aeronaves, com média superior a 3, algo significativo em um setor de alta tecnologia, o qual possui também a maior média de salários entre os setores industriais em conjunto com a Construção de Embarcações.

Hipótese a ser analisada

O método de correlação canônica trabalha, por meio dos testes de significância do

Variável	Número de Observações	Média	Desvio Padrão	Mínimo	Máximo
IFDM					
EMP_RENDA	5514	.4851809	.1351248	.1033072	.8962289
EDUCA	5514	.7442244	.1192654	.3114727	1
SAUDE	5514	.7240822	.1482204	.1331706	1
Rais Estabelecimentos					
E_Fabricão de Explosivos	5514	.0299238	.703192	0	49
E_Fabricação de Munição	5514	.0045339	.0839859	0	3
E_Const_Emb	5514	.0529561	.7650227	0	29
E_Fab_Aeron	5514	.0099746	.1629869	0	6
E_Fab_Turbinas	5514	.0061661	.1670208	0	11
E_Manut_Rep_Aero	5514	.0388103	.550002	0	20
E_DEFESA	5514	.0826986	2.209764	0	149
Rais Vínculos					
V_Fabricão de Explosivos	5514	1.626587	3.516819	0	2074
V_Fabricação de Munição	5514	1.296155	3.67313	0	1702
V_Const_Emb	5514	959.231	2.565731	0	10684
V_Fab_Aeron	5514	3.228509	1.724629	0	12552
V_Fab_Turbinas	5514	.4994559	2.114676	0	1459
V_Manut_Rep_Aero	5514	1.259521	3.071139	0	1308
V_DEFESA	5514	60.45412	3.000.048	0	217815
Rais Salário Médio					
R_Fabricão de Explosivos	5514	4.607515	8.526482	0	3840.26
R_Fabricação de Munição	5514	4.968208	1.623108	0	7908.56
R_Const_Emb	5514	44.93546	1.175.341	0	46401.75
R_Fab_Aeron	5514	33.70323	1.986945	0	146439.7
R_Fab_Turbinas	5514	2.842608	1.363863	0	9650.39
R_Manut_Rep_Aero	5514	694.732	1.829139	0	8580.73
R_DEFESA	5514	321.8594	14683.09	0	1047672

Tabela 4 - Estatísticas das variáveis
Fonte: Elaboração do autor, Rais e IFDM (2015)

modelo, com a seguinte hipótese nula: as variáveis do grupo 1 ("u" – dependentes) não são linearmente relacionadas com as variáveis do grupo 2 ("v" – independentes). Assim sendo, a seção a seguir analisa a aceitação ou rejeição da hipótese em lide.

Finalizando, o trabalho busca verificar a hipótese de os setores ligados aos bens e serviços de Defesa estarem correlacionados a melhores indicadores de desenvolvimento nos municípios em que estão presente, ou seja, rejeição da hipótese nula, contribuindo para discussão sobre a decisão de alocação de recursos públicos e privados, por meio da análise de correlação canônica.

RESULTADOS

A análise dos dois grupos de variáveis, pelo método de

correlação canônica, elencada na seção anterior utilizou-se do *software* estatístico Stata na versão 12.0. Primeiramente, analisam-se os resultados para as combinações lineares e testes de significância das combinações resultantes.

Cabe destacar que se apresentaram três grupos de dimensões canônicas, como pode ser observado na Tabela 5. As correlações foram entre os pares canônicos, sendo que a seguir se discorre por cada par e descreve-se a preponderância dentro da visão de desenvolvimento estudado pelo IFDM.

	u1	v1	u2	v2	u3	v3
u1	10.000					
v1	0.2022	10.000				
u2	-0.0000	-0.0000	10.000			
v2	-0.0000	-0.0000	0.0688	10.000		
u3	0.0000	-0.0000	0.0000	0.0000	10.000	
v3	0.0000	-0.0000	0.0000	0.0000	0.0336	10.000

Tabela 5 - Correlações entre as variáveis canônicas
Fonte: Elaboração do autor, por meio do Stata 12.0

Conjuntos e Variáveis		Coefficiente	Desvio Padrão	t	P> t
u1	EMP_RENDA	7.834528	.564969	13.87	0.000
	EDUCA	-2.298699	.702076	-3.27	0.001
	SAUDE	.7799613	.54979	1.42	0.156
v1	E_Fabricão de Explosivos	.4094334	.2281986	1.79	0.073
	E_Fabricação de Munição	.6146905	1.210657	0.51	0.612
	E_Const_Emb	.7881567	.1288206	6.12	0.000
	E_Fab_Aeron	1.449716	.6538513	2.22	0.027
	E_Fab_Turbinas	4.744962	1.492812	3.18	0.001
	E_Manut_Rep_Aero	.8850962	.1790665	4.94	0.000
	E_DEFESA	-.1500081	.110273	-1.36	0.174
	V_Fabricão de Explosivos	-.0085496	.0070723	-1.21	0.227
	V_Fabricação de Munição	.0211068	.0065445	3.23	0.001
	V_Const_Emb	.0002396	.0008909	0.27	0.788
	V_Fab_Aeron	.0134398	.0058935	2.28	0.023
	V_Fab_Turbinas	-.0810598	.0415657	-1.95	0.051
	V_Manut_Rep_Aero	-.0221269	.0134097	-1.65	0.099
	V_DEFESA	.0002943	.0009281	0.32	0.751
	R_Fabricão de Explosivos	.0040591	.0019113	2.12	0.034
	R_Fabricação de Munição	-.004216	.0015101	-2.79	0.005
	R_Const_Emb	.0001059	.0001928	0.55	0.583
	R_Fab_Aeron	-.0018184	.0006277	-2.90	0.004
	R_Fab_Turbinas	.0150917	.0074877	2.02	0.044
	R_Manut_Rep_Aero	.0029171	.0020503	1.42	0.155
R_DEFESA	-.0000561	.0001953	-0.29	0.774	

Tabela 6 - Combinações lineares para as correlações canônicas para o primeiro par
Fonte: Elaboração do autor, por meio do Stata 12.0

Na Tabela 6 têm-se as combinações lineares para o primeiro par de correlações canônicas, sendo que o Emprego e Renda (EMP_RENDA) apresentou um coeficiente significativo de 7.83, ou seja, uma mudança de uma unidade em EMP_RENDA afetaria em 7,28 a variável canônica u_1 . Por sua vez, Educação apresentou um relação negativa e significativa, demonstrando que este primeiro par está com tendência a variáveis de renda.

Cabe destacar que, pela Tabela 6, verifica-se que a correlação u_1-v_1 de 0,2022 foi significativa no teste de significância individual. Uma correlação relativamente alta, tendo em vista tratar-se de dados *cross-section* e o indicador estar sendo

confrontado com apenas sete setores da economia, os quais são ligados diretamente à Economia da Defesa.

Em um segundo momento, temos a Tabela 7, com as combinações lineares para o segundo par de correlações canônicas, u_2-v_2 , sendo que o indicador de Educação (EDUCA) apresentou um coeficiente significativo de 9.25, ou seja uma mudança de uma unidade em EDUCA, sendo o segundo par canônico preponderante da relação linear entre Educação e as variáveis independentes v_2 ; porém, apesar da significância global de todas as correlações canônicas, como pode-se averiguar pela Tabela 7, a significância da correlação u_2-v_2 não foi significativa pelo teste Wilk's lambda.

	Conjuntos e Variáveis	Coefficiente	Desvio Padrão	t	P> t
u2	EMP_RENDA	-2.626455	1.691165	-1.55	0.120
	EDUCA	9.255662	2.101578	4.40	0.000
	SAUDE	.2239802	1.645728	0.14	0.892
v2	E_Fabricão de Explosivos	.0651314	.6830842	0.10	0.924
	E_Fabricação de Munição	.2029989	3.623953	0.06	0.955
	E_Const_Emb	-.6354766	.3856086	-1.65	0.099
	E_Fab_Aeron	.1363247	1.957223	0.07	0.944
	E_Fab_Turbinas	5.213219	4.468548	1.17	0.243
	E_Manut_Rep_Aero	.5408569	.5360135	1.01	0.313
	E_DEFESA	-.0324557	.3300885	-0.10	0.922
	V_Fabricão de Explosivos	.0060125	.0211701	0.28	0.776
	V_Fabricação de Munição	-.01288	.0195902	-0.66	0.511
	V_Const_Emb	-.0022508	.0026668	-0.84	0.399
	V_Fab_Aeron	.0006821	.0176414	0.04	0.969
	V_Fab_Turbinas	.1272025	.1244219	1.02	0.307
	V_Manut_Rep_Aero	.0072019	.0401401	0.18	0.858
	V_DEFESA	-.0009917	.0027783	-0.36	0.721
	R_Fabricão de Explosivos	-.0024881	.0057213	-0.43	0.664
	R_Fabricação de Munição	.00437	.0045203	0.97	0.334
	R_Const_Emb	.0002685	.0005772	0.47	0.642
	R_Fab_Aeron	.0003204	.001879	0.17	0.865
	R_Fab_Turbinas	-.029178	.0224134	-1.30	0.193
	R_Manut_Rep_Aero	-.0018281	.0061373	-0.30	0.766
R_DEFESA	.0002103	.0005845	0.36	0.719	

Tabela 7 - Combinações lineares para as correlações canônicas para o segundo par
Fonte: Elaboração do autor, por meio do Stata 12.0

	Conjuntos e Variáveis	Coefficiente	Desvio Padrão	t	P> t
u3	EMP_RENDA	-2.590.448	3.472773	-0.75	0.456
	EDUCA	-4.984984	4.315547	-1.16	0.248
	SAUDE	8.387771	3.37947	2.48	0.013
v3	E_Fabricao_Explo	-.336472	14.027	-0.24	0.810
	E_Fabricacao_Munic	2.174595	7.441714	0.29	0.770
	E_Const_Emb	-.7624732	.7918396	-0.96	0.336
	E_Fab_Aeron	-.1796566	4.019118	-0.04	0.964
	E_Fab_Turbinas	-3.825887	9.176074	-0.42	0.677
	E_Manut_Rep_Aero	-.3458128	1.100693	-0.31	0.753
	E_DEFESA	-.5237863	.6778301	-0.77	0.440
	V_Fabricacao_Explo	.0256761	.0434725	0.59	0.555
	V_Fabricacao_Munic	.0093208	.0402282	0.23	0.817
	V_Const_Emb	-0.0009908	.0054763	-0.18	0.856
	V_Fabricacao_Aeron	.0100686	.0362262	0.28	0.781
	V_Fab_Turbinas	.0717285	.2554978	0.28	0.779
	V_Manute_Rep_Aero	.0451412	.082427	0.55	0.584
	V_DEFESA	-.0046269	.0057052	-0.81	0.417
	R_Fabricacao_Explo	-.0048989	.0117486	-0.42	0.677
	R_Fabricacao_Munic	-.0022221	.0092824	-0.24	0.811
	R_Const_Emb	.0008493	.0011853	0.72	0.474
	R_Fabricacao_Aeron	-0.0007011	.0038585	-0.18	0.856
	R_Fab_Turbinas	-.0113378	.0460255	-0.25	0.805
	R_Manute_Rep_Aero	-.0062913	.0126027	-0.50	0.618
R_DEFESA	.0009891	.0012003	0.82	0.410	

Tabela 8 - Combinações lineares para as correlações canônicas para o terceiro par
 Fonte: Elaboração do autor, por meio do Stata 12.0

Finalizando os pares canônicos, temos a Tabela 8, com as combinações lineares para o último par de correlações canônicas, u3-v3, sendo que o índice de Saúde (SAUDE) foi preponderante, com o terceiro par canônico tendo como pre-

ponderante a relação linear entre os dados de Saúde e as variáveis independentes v3; porém, como no par u2-v2, a significância da correlação u3-v3 não foi significativa pelo teste Wilk's lambda, de acordo com o apresentado na Tabela 9.

Teste de significância de todas as correlações canônicas					
	Estatística do teste	df1	df2	F	Prob>F
Wilks' lambda	.953488	63	16388.4	41.840	0.0000
Pillai's trace	.0467573	63	16476	41.406	0.0000
Lawley-Hotelling trace	.0485247	63	16466	42.276	0.0000
Roy's largest root	.0485247	63	16466	42.276	0.0000
Teste de significância da correlação u1 - v1					
Correlação : 0,2022					
	Estatística do teste	df1	df2	F	Prob>F
Wilks' lambda	.953488	63	16388.4	41840	0.0000
Teste de significância da correlação u2 - v2					
Correlação : 0.0688					
	Estatística do teste	df1	df2	F	Prob>F
Wilks' lambda	.994142	40	10.982	0.8077	0.8011
Teste de significância da correlação u3 - v3					
Correlação : 0.0336					
	Estatística do teste	df1	df2	F	Prob>F
Wilks' lambda	.998873	19	5.492	0.3262	0.9974
e = exato, a = aproximado, u = limite superior sobre F					

Tabela 9 - Testes de Correlação canônica
 Fonte: Elaboração do autor, por meio do Stata 12.0

Portanto, das correlações canônicas analisadas, o primeiro par é o único estatisticamente significativo para análise, rejeitando-se a hipótese nula. Assim sendo, na Tabela 10 apresentam-se as cargas canônicas para as relações, atentando-se para a relação u1-v1, ou seja, o quanto a variável em questão é correlacionada com a dimensão canônica u ou v.

Na Tabela 10, pode-se verificar que, na relação u1-v1, a maior correlação da dimensão canônica u1 é com a variável EMP_RENDA (0.9769), assim como na relação linear anteriormente apresentada, caracterizando a relação u1-v1, prepon-

derantemente, de análise de questões de mercado de Trabalho e Renda.

Nas relações não significativas u2-v2 e u3-v3, têm-se, respectivamente, as maiores cargas canônicas em EDUCA e SAUDE, ratificando que as relações dos setores de Defesa influenciam a dimensão u1-v1, não se espalhando pelas questões de Educação e Saúde do desenvolvimento analisadas pelo IFDM, em nível dos municípios brasileiros, o que não corrobora com o esperado pela literatura de contaminação positiva da presença dos setores para esta relação com Educação e Saúde.

Variável	u1-v1	u2-v2	u3-v3
Variáveis do Grupo 1			
IFDM			
EMP_RENDA	0.9769	0.1909	-0.0959
EDUCA	0.3015	0.9520	-0.0535
SAUDE	0.4192	0.5090	0.7518
Variáveis do Grupo 2			
Rais Estabelecimentos			
E_Fabricação de Explosivos	0.2365	0.1362	0.3123
E_Fabricação de Munição	0.4116	0.2791	0.0523
E_Const_Emb	0.6095	-0.5060	-0.2473
E_Fab_Aeron	0.5286	0.3209	0.0163
E_Fab_Turbinas	0.2360	0.5123	-0.2881
E_Manut_Rep_Aero	0.6281	0.3739	-0.0926
E_DEFESA	0.3481	-0.2095	-0.0490
Rais Vínculos			
V_Fabricação de Explosivos	0.2757	0.1049	0.3707
V_Fabricação de Munição	0.2852	0.1994	0.1423
V_Const_Emb	0.4330	-0.4920	0.2789
V_Fab_Aeron	0.1059	0.3319	-0.2003
V_Fab_Turbinas	0.1184	0.4166	-0.2865
V_Manut_Rep_Aero	0.3848	0.0595	0.1103
V_DEFESA	0.1335	0.0310	0.1876
Rais Salário Médio			
R_Fabricação de Explosivos	0.3423	0.0603	0.2046
R_Fabricação de Munição	0.1951	0.3226	0.0023
R_Const_Emb	0.4307	-0.4483	0.3388
R_Fab_Aeron	0.0915	0.3121	-0.2140
R_Fab_Turbinas	0.1025	0.3667	-0.2873
R_Manut_Rep_Aero	0.3438	0.0605	0.0637
R_DEFESA	0.1521	0.0250	0.1833

Tabela 10 - Cargas Canônicas

Fonte: Elaboração do autor, por meio do Stata 12.0

CONCLUSÃO

A discussão do trabalho demonstrou que os setores ligados à Defesa estão correlacionados com indicadores de desenvolvimento ligados ao mercado de trabalho e à geração e desigualdade de renda.

Portanto, depreende-se que inversões em setores ligados à Defesa, a partir dos

setores estudados, não influenciam no curto prazo questões relacionadas à Educação e à Saúde, as quais demandam planejamento de longo prazo, indo, portanto, ao encontro do trabalho de Cullen e Fischback (2006) para o caso dos condados americanos sobre os resultados de curto prazo.

Assim sendo, conclui-se que existe grande influência no emprego e renda no

curto prazo pelos setores de Defesa, sendo necessário aprofundar a discussão com uma análise temporal, para verificação dos impactos de longo prazo, por meio da

defasagem dos dados independentes, em vista de verificar se os setores da Defesa possuem um efeito extensivo no desenvolvimento dos municípios brasileiros.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ECONOMIA>; Desenvolvimento; Indústria de Defesa;

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, F. C. D. *Defesa do Estado: As Forças Armadas nas Constituições Brasileiras (1822/2004)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Faculdade de Direito, Universidade Estácio de Sá, Rio e Janeiro, 2007.
- ANDRADE, I. O.; FILHO, E. B.; HILLEBRAND, G.; Sumi, M. C. “O fortalecimento da indústria de Defesa no Brasil”. *Textos para discussão*, nº 2.182, Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>.
- BRASIL, Ministério da Defesa, Doutrina Militar de Defesa – MD51-M-04. Brasília, 2007. Disponível em : <http://www.arqanalagoa.ufscar.br/pdf/doutrina_militar_de_defesa.pdf>.
- BRASIL. Ministério da Defesa. END – Estratégia Nacional de Defesa. 2012a.
- BRASIL, Ministério da Defesa, Livro Branco da Defesa Nacional. Brasília, 2012b. Disponível em :<<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbndn.pdf>>.
- BRADDON, D. *Handbooks in Economics 12. Handbook of defense economics. The Regional impact of defense expenditure*. North-Holland Elsevier, Netherlands, 1995.
- CÂNDIDO, Jairo. “Indústria de Defesa brasileira: uma questão de soberania e de autodeterminação”. In: PINTO, J. R. de Almeida Pinto; ROCHA, A. J. Ramalho da; SILVA, R. Doring Pinto da (Org.). *Pensamento brasileiro sobre defesa e segurança: as Forças Armadas e o pensamento científico e tecnológico do País*. Brasília: Quick Printer, 2005. v. 3, p. 57-79.
- CULLEN, J; Fishback, PriceV. *Did Big Government's Largesse Help The Locals? The implications of WWII spending for local economic activity, 1939-1958*. National Bureau of Economic Research. NBER. Cambridge, MA. 2006. Disponível em: <www.nber.org/papers/w12801>. Acesso em: 10/07/2014.
- DE NEGRI, et al. “Base Industrial de Defesa”. In: De Negri, J. A.; Lemos, M. B. *O núcleo tecnológico da indústria brasileira*. Brasília: Ipea, 2011. v. 1.
- IFDM, Indicador Firjan de Desenvolvimento dos Municípios Brasileiros. Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br>>.
- MORAES, G. I. ; PINTO, G. P. ; MENEZES, G. R. “Gastos Institucionais em Defesa da Marinha do Brasil e o impacto no desenvolvimento regional dos municípios de Corumbá e Ladário-MS e Rio Grande-RS”. *Revista Marítima Brasileira*, 2016.
- MOREIRA, W. S ; MEDEIROS, S. E. “Economia de Defesa e reputação em perspectiva institucionalista”. In: Alexandre Fuccille; Luiz Rogério Franco Goldoni; Maria Cecília de Oliveira. (Org.). *Forças Armadas e Sociedade Civil: atores e agendas da Defesa Nacional no século XXI*. 1ª ed. Aracaju: Ed UFS, 2018, v. 1, p. 493-516.
- SCHMIDT, F. H.; MORAES, R. F.; ASSIS, L. R. S. “A dinâmica recente do setor de Defesa no Brasil: análise das características e do envolvimento das firmas contratadas”. *Textos para discussão*, nº 1.878. Brasília: Ipea, 2013. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>.

AMAZÔNIA AZUL E A MENTALIDADE MARÍTIMA NO ESCOPO DA COMUNICAÇÃO

MARIA ALICE MEIRELLES*
Especialista em Inteligência
Estratégica e Defesa

EDWALDO COSTA**
Primeiro-Tenente

SUMÁRIO

Introdução
O Direito do Mar
A Amazônia Azul
A Amazônia Azul na Comunicação
Considerações Finais

INTRODUÇÃO

O Brasil tem o direito de explorar uma extensa área oceânica, com cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados. Nessa área existem recursos naturais e uma rica biodiversidade ainda inexplorada.

Desde a efetivação da navegação e do comércio internacional, houve necessidade

de se discutir o tema da regulamentação dos espaços marítimos, focos de guerras e disputas armadas até a atualidade. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), consolidada em 1982, na Jamaica, promoveu um acordo a partir do esforço coletivo dos países para se alcançar uma negociação de cooperação e compreensão acerca

* Graduada em Odontologia. Pós-graduada em Geopolítica e Relações Internacionais. Diplomada pela Escola Superior de Guerra (ESG) e delegada da ADESG/MT. Presidente do Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos (IBEE-BR-MT).

** Pós-doutorando em Jornalismo na Universidade de São Paulo (ECA/USP).

do Direito do Mar. Foram estabelecidos os conceitos fundamentais das linhas de base, compreendendo-se as limitações do mar territorial, da zona contígua e da zona econômica exclusiva (ZEE) e o limite exterior da plataforma continental. Em 2004, o Brasil depositou junto à CNUDM sua proposta de expansão dos limites jurisdicionais das águas, a fim de garantir os direitos econômicos sobre uma área de 4,4 milhões de km² (TORRES; FERREIRA, 2005).

Justamente pela extensão, em comparação com os 5,5 milhões de quilômetros da Amazônia brasileira, foi que se passou a adotar o termo Amazônia Azul para o espaço marinho nacional (BEDINELLI, 2014; COSTA, 2017).

Conforme Andrade e Franco (2018, p. 152), “de modo semelhante à Amazônia Verde, localizada em terra, a chamada Amazônia Azul é uma região que apresenta, simultaneamente, muitas oportunidades e grandes desafios ao Brasil”. Em que pese a importância econômica, científica e de soberania envolvida na questão da expansão dessa jurisdição, como apontado por Martins (2009), há que se considerar a necessidade de implementação de políticas públicas capazes de viabilizar uma exploração sustentável das águas, além de possibilitar a pesquisa e a efetiva fiscalização.

Segundo afirma Bedinelli (2014), há riscos de sabotagem contra as plataformas de petróleo, e, além disso, barcos de outros países, especialmente do Japão, têm invadido o espaço marítimo brasileiro com a finalidade de pesca até mesmo em áreas protegidas e de preservação ambiental, na maioria das vezes em busca de atum. O fato é que, como declararam Torres e Ferreira (2005, p. 3), os tratados multilaterais estabelecidos “garantem direitos econômicos, porém com a contrapartida

dos deveres e das responsabilidades de natureza política, ambiental e de segurança pública”.

Diante desse contexto, percebe-se a necessidade de se levantar o seguinte questionamento: no escopo da comunicação e do jornalismo, existe divulgação de situações de risco para a Amazônia Azul, ou situações relativas às políticas públicas que abarcam a proteção e a preservação do espaço marítimo nacional, ou, ainda, está sendo construída a mentalidade marítima na população brasileira?

Como apresenta o Ministério da Defesa (MD, 2012, p. 6), a questão dos recursos naturais é discutida globalmente, e “suas limitações e o crescimento da demanda mundial por esses recursos levam o assunto a fóruns internacionais e se inserem na agenda de política externa de diversos Estados”. Isso porque muitos estudiosos preveem uma crise por recursos, tanto no que se refere a alimentos, como à água e ao petróleo. É também nesse panorama preventivo que a situação do Direito do Mar entra em pauta, não mais como um tema pertencente apenas ao âmbito militar, à biologia marinha e aos ordenamentos jurídicos, mas como um objeto de estudo social, para além da segurança e da ciência, o que torna este artigo relevante e justificável.

Dessa forma, o propósito geral do presente artigo é analisar a consolidação de uma mentalidade marítima no âmbito da comunicação, se têm havido divulgação de situações de risco para a Amazônia Azul ou das situações relativas às políticas públicas que abarcam a proteção e a preservação do espaço marítimo nacional. Seguiram-se os seguintes propósitos específicos: fazer apontamentos em torno do Direito do Mar; discorrer acerca da importância da Amazônia Azul para o País; e averiguar a existência de divulga-

ção e discussão sobre o tema no âmbito da comunicação.

Acrescenta-se que a abordagem metodológica utilizada foi baseada em pesquisa bibliográfica, caracterizando-se como uma investigação qualitativa e descritiva. Ademais, não se espera esgotar o tema, mas incitar novas discussões sobre os direcionamentos tomados na comunicação, bem como sobre a Amazônia Azul e sua importância para a economia, a ciência e a soberania nacional.

O DIREITO DO MAR

As questões marítimas sempre foram objeto de discussão, e, conforme apontado pelo Ministério da Defesa (2012), desde o século XV teve início um debate mais acirrado, devido ao fato de que os portugueses, impulsionados pelo bloqueio das cidades de Veneza e Gênova, tendo aberto as portas para as Grandes Navegações, escaparam do jugo comercial dos árabes e dos italianos, como se sabe, encontrando novas rotas voluntariamente, que culminaram na chegada dos europeus às Américas.

Já nesse contexto (e pode-se afirmar que, inclusive, antes dele), o mar representava um elemento de desenvolvimento para os Estados. Quer pela busca de colônias para exploração, quer pela busca de comércios para escoamento das produções, após o início do processo de industrialização, quer pela supremacia militar, econômica e política, ou, ainda, pela busca de fontes de recursos, é certo que o debate em torno do Direito do Mar sempre esteve em pauta. Nesse sentido,

autores importantes, como Michael Klare, evidenciam a possível ocorrência de conflitos tanto entre Estados quanto entre a sociedade

civil organizada e Estados, ou seja, uma guerra por recursos. O ator que obtiver controle sobre o recurso natural estratégico de determinada área geográfica terá também uma posição vantajosa sobre os demais atores (MD, 2012, p. 8).

Como aponta Castro (2017), especialmente após o fim da Segunda Guerra e os conflitos internacionais por controle de mercado, ressaltando a disputa capitalista e socialista, começaram a surgir propostas em torno de uma formulação desse Direito do Mar. Teve lugar a Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, em 1958. Ainda assim, o número de adesões e a zona de alcance eram muito limitados, e em 1960 aconteceu a Segunda Conferência das Nações Unidas para o Direito do Mar, que não chegou a consolidar as diretrizes mundiais. Apenas entraram em vigor a Convenção sobre o Alto-Mar, em 1962; a Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, em 1964; a Convenção sobre a Plataforma Continental, nesse mesmo ano; e a Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Alto-Mar, em 1966.

É, igualmente, diante desse cenário de intensificação do comércio, do controle de recursos naturais e de áreas estratégicas e do escoamento da produção que se consolidou a CNUDM, que, em 1994, trouxe ratificações acerca da delimitação do espaço marítimo das nações: “o mar territorial (até 12 milhas náuticas), a zona contígua (até 24 milhas náuticas), a zona econômica exclusiva (200 milhas náuticas) e o limite exterior da plataforma continental além das 200 milhas” (TORRES; FERREIRA, 2005, p. 3).

Revestida de uma concepção jurídica, a CNUDM propunha que os Estados

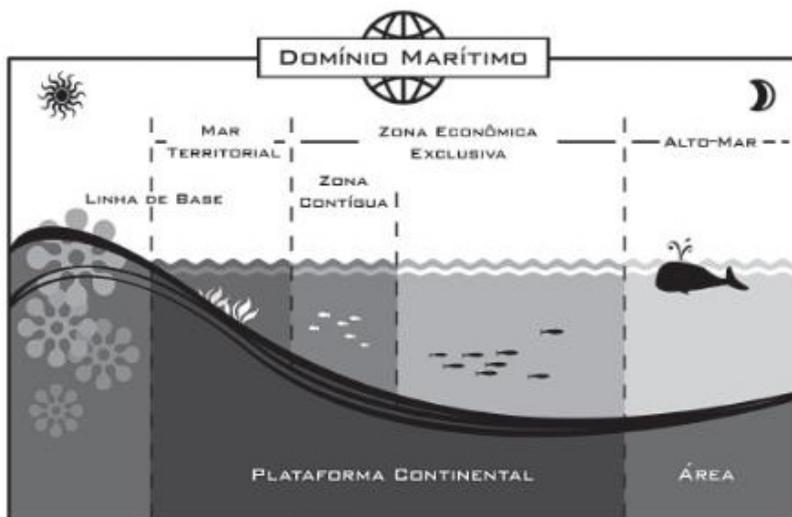


Figura 1 – Domínio marítimo apresentado pela CNUDM

Fonte: Costa, 2017, p. 37

em limite com o mar poderiam pedir a expansão de seus limites exteriores, entendendo-se que, de acordo com o Art. 76, parágrafo 1º,

a plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1995).

Em 1988, pelo Decreto nº 95.787, e atualizado pelo Decreto nº 98.145, de 1989, o Brasil criou o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), a fim de determinar

o limite da plataforma continental para além dessas 200 milhas, de acordo com os preceitos das *Scientific and Technical Guidelines* (SGT), regulamentação da Organização das Nações Unidas (ONU) (MARTINS, 2009).

Assim, é no panorama de obtenção do controle de recursos naturais estratégicos que o Brasil pretendeu a expansão de seu espaço marítimo. Foi pedido o alargamento da plataforma no ano de 2004, e, no ano de 2015, diante da recusa do limite pretendido, houve uma nova demanda, que ainda aguarda decisão, conforme afirma Costa (2017). Os espaços marítimos brasileiros estão em plena concordância com o regime da CNUDM. Em 1993, ainda antes da aceitação mundial da CNUDM, ocorrida em 82, foi promulgada a Lei nº 8.617, dispondo sobre o mar territorial brasileiro, reproduzindo partes do texto da convenção (ANDRADE; FRANCO, 2018), inclusive acerca da descrição supracitada de plataforma, sendo apresentada, no Art. 11 da Lei

8.617/93, apenas a inclusão do termo “do Brasil” após a expressão “plataforma continental”, demonstrando apropriação e concordância com o parágrafo 1º do Art. 76 da proposta da ONU.

O texto da CNUDM possui 320 artigos, além de anexos. O Art. 194, por exemplo, traz medidas de prevenção, redução e controle de poluição marinha. O Art. 145 abarca a proteção marinha relativamente às atividades realizadas na área e aos efeitos nocivos decorrentes dessas atividades, estabelecendo procedimentos e regulamentos, a fim de evitar o desequilíbrio ecológico e os danos à fauna e à flora marinha. Por outro lado, conquanto haja medidas de cunho protetivo, também se estabeleceu uma comissão que avaliaria os pedidos de expansão. Essa comissão é eleita pelos países membros e possui 21 peritos, voltados para hidrografia, geologia ou geofísica, segundo o Art. 2 do Anexo II. Tais peritos são eleitos a cada cinco anos e podem ser reeleitos, mas consta, sobretudo, que devem buscar uma distribuição geográfica equitativa (BRASIL, 1995).

Em que pese as questões que podem ser suscitadas dentro da distribuição de espaços marinhos, coordenada por 21 pessoas eleitas, que determinam ou não essa permissão de extensão, pensando, ademais, nas ideologias comerciais, econômicas e políticas por trás de todo o processo de aprovação, que não se pode negar que há, a CNUDM, no Art. 82, também estabeleceu um pagamento relativo ao uso da plataforma continental expandida para além das 200 milhas. Conforme o parágrafo 2:

Os pagamentos e as contribuições devem ser efetuados anualmente em relação a toda a produção de um sítio após os primeiros cinco anos de pro-

dução nesse sítio. No sexto ano, a taxa de pagamento ou contribuição será de 1% do valor ou volume da produção no sítio. A taxa deve aumentar 1% em cada ano seguinte até o décimo segundo ano, e daí por diante deve ser mantida em 7%. A produção não deve incluir os recursos utilizados em relação com o aproveitamento (BRASIL, 1995).

Ressalta-se que o parágrafo 3 declara que “um Estado em desenvolvimento que seja importador substancial de um recurso mineral extraído da sua plataforma continental fica isento desses pagamentos ou contribuições em relação a esse recurso mineral” (BRASIL, 1995). Além disso, o limite da plataforma não poderá ser superior a 350 milhas, limite solicitado pelo Brasil em 2004, a partir do qual foi recomendada pela comissão a redução da área pretendida.

Se o Brasil alcançasse o limite da plataforma continental de 350 milhas, praticamente dobraria seu território nacional com a nova assimilação, o que também associa questões de soberania. O Art. 2 do CNUDM afirma que “a soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores [...] a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial” (BRASIL, 1995). O primeiro país a pedir a extensão foi à Rússia, que teve sua proposta recusada. O segundo país foi o Brasil, uma demanda que se arrasta por mais de 14 anos. No ano de 2007, a comissão recomendou que o Brasil reduzisse sua propositura de 20 a 35%, como afirmou Martins (2009). Não se pode esquecer que

a utilidade econômica e o caráter estratégico de recursos naturais encon-

trados na plataforma continental e no espelho d'água acima dela resultaram de progressos da engenharia naval e mineral e levaram à revisão das percepções e doutrinas a respeito da proteção e do uso estratégico dos espaços marítimos (COSTA, 2017, p. 33).

Ou seja, pode-se perceber que sobre o Direito do Mar existem mais fatores estratégicos e que envolvem a economia mundial do que se aparenta. Ao mesmo tempo em que há preocupação com preservação ambiental, com distribuição equitativa entre as nações e espaços marinhos considerados bem da humanidade, sem que pertençam a nenhum Estado, percebe-se que existem ideologias por trás de todos os acordos estabelecidos, bem como interesses comerciais.

A AMAZÔNIA AZUL

Amazônia Azul foi um termo cunhado pela Marinha brasileira, referindo-se à extensão marítima, subsolo e leito, a partir dos quais os direitos econômicos nacionais incidem. Trata-se de um termo pensado para atrair a atenção da população para a relevância dos recursos naturais existentes no mar do País, na busca, ainda, de se promover a compreensão acerca da necessidade de investimentos da defesa naval, enquanto defesa nacional (BARBOSA JUNIOR, 2018).

A costa brasileira é explorada como fonte de diversos recursos, tais como

alimento, lazer e recreação, turismo, energia, recursos minerais, práticas religiosas e esportivas, e precisa ser entendida como parte do desenvolvimento nacional. Infelizmente, não existe no Brasil uma cultura voltada para a valorização do mar como recurso de desenvolvimento, e essa mudança deveria partir de uma reforma voltada para a conscientização, especialmente dentro das instituições de ensino (GRILLI, *et al.*, 2017).

Desde 1970, a pesca industrial vem recebendo subsídios governamentais para exploração dos recursos, preterindo-se a pesca artesanal. O turismo, a atividade

pesqueira, especialmente industrial, e a maricultura compõem um rol de atividades que raras vezes não exerce impacto ambiental e não influencia nos ecossistemas. Se, por um lado, há leis que regem tais atividades, é certo considerar que elas não são obedecidas, e o País carece de uma fiscalização eficiente. A dificuldade

de monitoramento em áreas tão extensas como a Amazônia Azul acaba por promover situações de ilegalidade (CASTRO, *et al.*, 2017).

A exploração dos recursos minerais no leito e subsolo marinho está atrelada, especialmente, à viabilidade econômica da exploração, já que os custos são mais altos que na região continental. Portanto, havendo um determinado produto no continente e no mar, será explorado onde for mais rentável, onde o custo para exploração seja menor. Associando-se à neces-

Não existe no Brasil uma cultura voltada para a valorização do mar como recurso de desenvolvimento, e essa mudança deveria partir de uma reforma voltada para a conscientização, especialmente dentro das instituições de ensino

tidade de uma tecnologia mais avançada para exploração no mar, entende-se o porquê de a exploração mineral ser ainda tão incipiente no Brasil. Ainda assim, há altas concentrações de magnésio e carbonato de cálcio, que muito interessam à agroindústria e à indústria farmacêutica, à nutrição animal, ao tratamento de água e aos implantes ósseos. Há diversas fontes no mar de enxofre, fosfato, carvão, hidratos de metano. Além disso,

a indústria da construção civil é a grande utilizadora desses recursos [areia e cascalho], que são extraídos de regiões costeiras da ZEE para baratear custos, dado o baixo valor do insumo. Por causa principalmente dessa proximidade da costa, os custos ambientais dessa exploração são relativamente altos. As dragagens podem comprometer a estabilidade das regiões costeiras, e o aumento da turbidez das águas marinhas pode dificultar o desenvolvimento do fitoplâncton, base da cadeia alimentar nos oceanos. Além disso, há a destruição dos *habitats* recifais, de moluscos e de crustáceos. Por essas razões, internacionalmente há leis rígidas para o controle da exploração desses recursos (CASTRO, *et al.*, 2017, p. 16).

Considere-se que 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por mar, que a pesca produz cerca de 540 mil toneladas anualmente, empregando mais de 800 mil pescadores, e que o turismo contribui com aproximadamente 10% do Produto Interno Bruto (PIB), envolvendo hotelaria, pesca esportiva, gastronomia etc. (HAZIN, 2010). Considere-se, ainda, que 40% da energia global é extraída do petróleo e do gás natural e que, no Brasil, as reservas nacionais estão, predomi-

nantemente, concentradas nos campos marítimos (CASTRO, *et al.*, 2017) – 90%, segundo Hazin (2010).

De fato, a presença da maior parte das reservas nacionais de petróleo e gás natural na Amazônia Azul é uma das características mais relevantes da região no que tange à sua importância econômica e estratégica. Tais reservas estão concentradas nas áreas da foz do Amazonas e das bacias Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará-Potiguar, Sergipe-Alagoas, Camamu e Almada, Jequitinhonha, Espírito Santo, Campos e Pelotas. [...] As descobertas de novas reservas na região do pré-sal, ocorridas a partir da década passada, ressaltam, ainda mais, a importância econômica da fronteira marítima, aumentando a relevância da delimitação e do reconhecimento internacional das águas jurisdicionais brasileiras. Atualmente, 89,04% do petróleo e 76,12% do gás natural do Brasil são extraídos a partir de campos marítimos, sendo que 92,86% do petróleo extraído no País provém das bacias de Campos e Santos (ANDRADE; FRANCO, 2018, p. 162).

Nesse sentido, as políticas públicas precisam ser desenvolvidas associando conhecimentos de gestão e ciência, considerando os mais variados aspectos com os quais se pode deparar no tratamento de um objeto tão amplo, cujas características físicas, socioeconômicas e bióticas precisam ser analisadas a longo prazo. É nessa perspectiva que Grilli *et al.* (2017, p. 55) declaram:

entende-se que a busca da sustentabilidade dos oceanos passa necessariamente por uma evolução

no sistema de ciência e tecnologia do País, de forma que as diferentes instituições e atores garantam as condições necessárias para a produção de conhecimento relevante para a tomada de decisão.

Como afirmou Martins (2009), a expansão marítima brasileira deve ser entendida sob três perspectivas, a econômica, considerada estratégica, devido à dependência que o País possui em termos de exportação, pesca, turismo, cabotagem, petróleo e gás (especialmente porque as possibilidades de existência de petróleo a mais de 200 milhas são altas); a científica, notável pela significância das pesquisas desenvolvidas; e a da soberania, que envolve manejo de políticas públicas de segurança, monitoramento e fiscalização. Inegavelmente, atrelada à expansão, está a necessidade de novas responsabilidades

para o aproveitamento sustentável dos recursos naturais, e com a própria CNUDM. É importante considerar que:

quando pensamos no território brasileiro, somos remetidos a medidas gigantescas: o país possui mais de 8,5 milhões km² de terras, 16,5 mil km de fronteiras terrestres, de 8,5 mil km de costa voltada para o oceano Atlântico, além dos 4,5 milhões km² da Amazônia Azul. Diante de tais números, constatou-se que é inviável exercer presença em toda essa área. Para atender às

necessidades brasileiras, a segurança deve ser mantida através do monitoramento do território, fronteiras e águas jurisdicionais (MD, 2012, p. 39).

Foi justamente essa necessidade de proteção e projeção que faz com que o governo brasileiro planeje a criação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ), a fim de integrar a Força Naval ao Exército, à Força Aérea Brasileira, à Polícia Federal, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e à Petrobras,

almejando melhor gerenciamento, monitoramento e proteção do mar territorial. Esse sistema também pretende implantar um satélite capaz de cumprir essas funções, estabelecendo comunicação entre todos os elementos, para melhor patrulhamento e fiscalização da área (MD, 2012).

O que se pode entender é que o mar brasileiro é de

fundamental importância para o desenvolvimento da nação e deve ser assimilado pela população, inclusive continental, como um espaço nacional promotor de riquezas e, na mesma proporção, merecedor de cuidados, haja vista que evitar o desequilíbrio ambiental não é algo que possa ser apartado do desenvolvimento econômico e social.

A Amazônia Azul possui uma extensão semelhante à Amazônia Verde e movimenta um capital superior, devendo ser, conseqüentemente, protegida e percebida como um bem nacional.

A conscientização da população de que o mar é fundamental como espaço promotor de riquezas precisa ser inserida nas políticas de desenvolvimento, contando com a colaboração dos atores da comunicação

Tipos de espaço marinho definidos pela Convenção da ONU sobre Direito do Mar

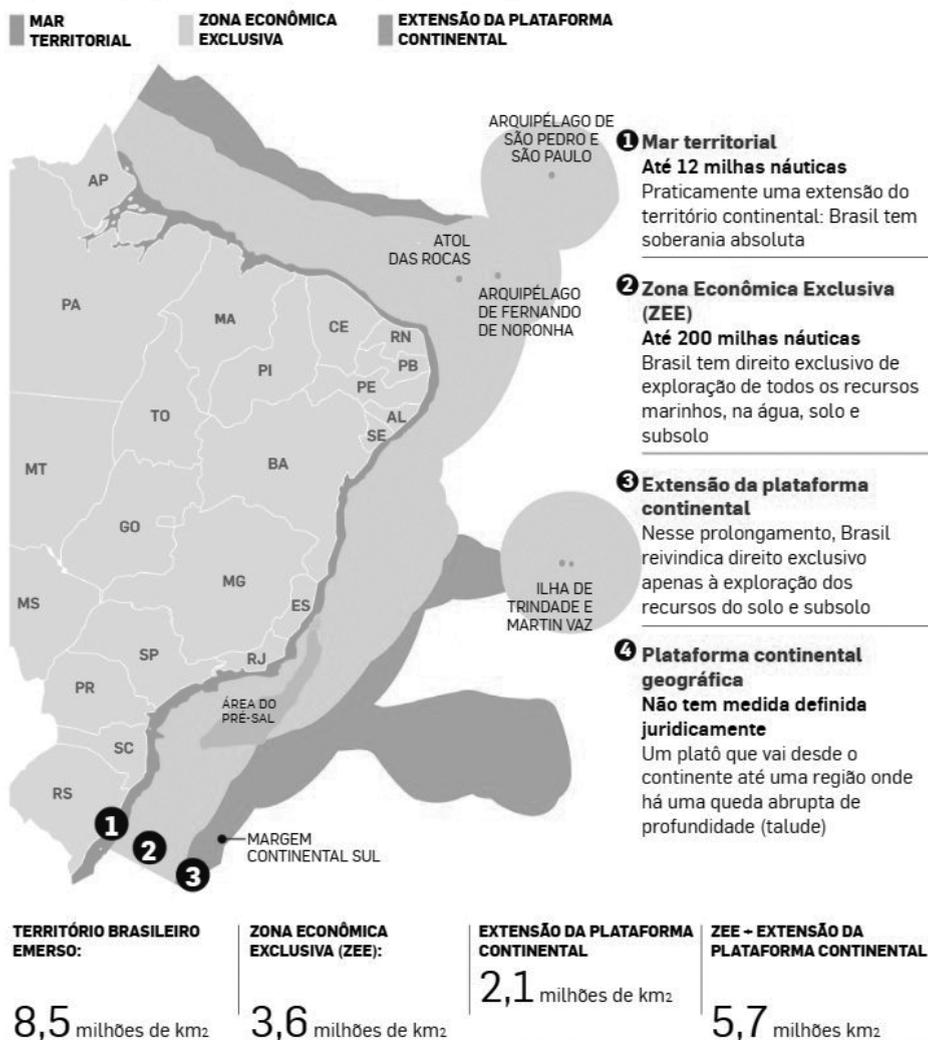


Figura 2 – 5,7 milhões de km² de área oceânica ao longo da costa brasileira

Fonte: Site Defesa Aérea Naval

Ademais, resta acrescentar que a conscientização da população é necessária e precisa ser inserida nas políticas de desenvolvimento do País, contando com a colaboração dos atores da comunicação.

No mar estão às reservas do pré-sal, e dele retiramos cerca de 85% do petróleo, 75% do gás natural e 45% do pescado produzido no País. Por nossas rotas marítimas, escoamos mais de 95% do comércio exterior brasileiro.

A AMAZÔNIA AZUL NA COMUNICAÇÃO

Castro *et al.* (2017) declaram que a mentalidade marítima não é absorvida pelo brasileiro, especialmente porque não é enfatizada durante o Ensino Básico (Fundamental e Médio). Temas que poderiam ser trabalhados nas aulas de geografia, ciências e biologia são ignorados, e a Amazônia Azul não é devidamente abordada, no escopo dos recursos que aporta para o País, o que faz com que as pessoas cresçam entendendo o mar brasileiro apenas como aquelas zonas às quais têm acesso por lazer e turismo. Segundo os autores,

apesar da reconhecida importância do mar brasileiro no contexto histórico e socioeconômico, ainda há muito desconhecimento entre a população brasileira sobre essa relevância, isto é, não há uma mentalidade marítima desenvolvida e consolidada em nossa sociedade.

Pesquisa recente sobre a percepção dos brasileiros a respeito do mar, realizada em 2011 pelo Instituto Análise, indica que grande parte da população reconhece a importância do mar, principalmente por ele ser fonte de alimentos e de lazer. Essa é uma visão parcial sobre a importância socioeconômica do oceano, pois na ZEE há uma grande diversidade de recursos não alimentares, e, além disso, o mar brasileiro ofereceu, e oferece, oportunidades de integração

A Amazônia Azul não é devidamente abordada no escopo dos recursos que aporta para o País, o que faz com que as pessoas cresçam entendendo o mar apenas como aquelas zonas às quais têm acesso por lazer e turismo

nacional em áreas tão diversas quanto ciência, tecnologia e cultura. Em síntese, a sociedade brasileira ainda vê o mar de sua perspectiva terrestre, enfatizando a zona litorânea e esquecendo-se que nossa ZEE representa cerca de 1/3 do território nacional e está pronta para ser desbravada cientificamente, para que possamos efetivamente nos apropriar de sua diversidade e riqueza (CASTRO, *et al.*, 2017, p. 11)

O Programa de Mentalidade Marítima (Promar) foi criado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e pretende aguçá-la na população essa mentalidade marítima, considerando todos os fatores que anteriormente foram expostos e educando a sociedade na importância de conhecimento do mar territorial como parte de sua nação. Pretende-se que as pessoas aprendam sobre as rotas de navegação, a abertura para o mar, como fatores decisivos

para a própria cultura brasileira, e, além disso, que se saiba que a vulnerabilidade dos ecossistemas marinhos se relaciona com o desconhecimento dessa falta de compreensão. Como apontam Castro *et al.* (2017, p. 12), “esse programa, que busca atingir pelo menos 1,2 milhão de brasileiros, tem como uma de suas metas também a inclusão de temas ligados ao mar nas grades curriculares do Ensino Fundamental e Médio”.

Mas, no escopo deste artigo, levanta-se a perspectiva de se essa mentalidade

marítima se instala somente mediante a Educação, ou se a Comunicação também pode auxiliar nesse processo. Questionou-se: No escopo da comunicação e do jornalismo, existe divulgação de situações de risco para a Amazônia Azul, ou situações relativas às políticas públicas que abarcam a proteção e preservação do espaço marítimo nacional, ou ainda está sendo construída a mentalidade marítima na população brasileira?

No decorrer das pesquisas bibliográficas, deu-se a busca, a partir do descritor “Amazônia Azul”, de reportagens relativas ao tema aqui tratado, limitando essa busca ao ano de 2019. A página oficial da Marinha do Brasil publicou dois vídeos no seu canal do YouTube, o primeiro em 30 de janeiro (2019a), com 1 minuto e 48 segundos, sem mensagens faladas, apenas imagens do mar, música ao fundo, e palavras que respondiam ao título do vídeo (Você conhece as vertentes da Amazônia Azul?), como Tradição, Inovação, Prosperidade, Meio Ambiente, Defesa, Resgate, Pesquisa Antártica, Energia, Harmonia, Fúria, Respeito, Sobrevivência e Soberania. O segundo vídeo da Marinha (2019b) foi divulgado no dia 14 de abril, com dois minutos de duração, apresentando resultado do concurso de redação realizado previamente, cujo tema era a Amazônia Azul. O concurso ofereceu prêmio em dinheiro e possuía duas modalidades, universitário e geral. O primeiro lugar dos 700 inscritos foi designado a uma jovem guarda-marinha. O concurso faz parte de um projeto de divulgação da Amazônia Azul como conceito político estratégico, levando à compreensão de que o mar territorial é importante para a sobrevivência e a prosperidade das brasileiras, segundo demonstrado no vídeo.

Desde abril de 2019, o Centro de Comunicação Social da Marinha do Brasil

alterou, em suas publicações nas redes sociais, o tamanho da área oceânica de 4,5 para 5,7 milhões de km² de extensão.

Em sua coluna de notícias da UOL, Alencastro (2019) aborda a questão da concessão de exploração de petróleo, na relação com as dificuldades para se conseguir a extensão territorial. O autor aponta que, do pedido inicial do Brasil de extensão da plataforma, somente 20% do que foi pleiteado foi aprovado, embora não se trate de um país que tenha disputas das zonas de exclusividade econômica, como acontece com Indonésia, Malásia, Vietnã, China e outras nações. Além disso, Alencastro (2019) afirma que a instauração do termo Amazônia Azul faz parte de uma estratégia incluída no novo e revisado pedido de extensão da plataforma, enviado em março de 2018. Em todo esse contexto, o autor declara que a concessão aos blocos exploratórios entra em conflito com os estatutos estabelecidos acerca da soberania sobre as áreas oceânicas contíguas.

Não tendo sido encontrada mais nenhuma notícia firmada no descritor Amazônia Azul, a não ser em revistas científicas e páginas exclusivamente de jornalismo, partiu-se para a investigação nas redes sociais. Existem duas páginas no Facebook com o título de “Amazônia Azul”, sendo uma delas uma página comercial de passeios de catamarã em Pernambuco, e a outra de uma Organização Não Governamental (ONG) que, justamente, pretende a preservação e a promoção da Amazônia Azul. Essa página da ONG foi fundada em 2014 e possui atualmente 468 seguidores. Sua última postagem foi no dia 28 de janeiro de 2019. No Twitter, a última postagem com a #amazôniaazul foi em 16 de novembro de 2018, pela Marinha do Brasil, com vídeo em comemoração ao Dia da Amazônia

Azul. O vídeo alcançou 20,8 mil visualizações, 2,5 mil curtidas e 373 *retweets*. Amazoni@zul possui 417 seguidores e 641 *tweets*. No Instagram, amazônia.azul tem 38 seguidores e nenhuma postagem. Na busca pela #, a #amazoniaazul possui 964 publicações, de agosto de 2015 a maio de 2019. A #amazôniaazul possui 417 publicações, postadas entre dezembro de 2014 e dezembro de 2018. No Instagram, as publicações mesclam o informativo sobre a Amazônia Azul com o turismo e o lazer, sendo que na #amazoniaazul a conscientização ecológica e a valorização do mar são mais presentes. A agência de passeios de catamarã mencionada no Facebook conta com página no Instagram, com 15,1 mil seguidores.

O que se pode perceber a partir da análise desses dados é que é necessário que se considere a formação de ideias dominantes e de ideologias dentro do escopo da comunicação de massa. Tal como afirmou Oliveira (2002), com a crescente industrialização e a consolidação de um proletariado, a Comunicação de Massa não surgiu como um processo natural, mas como uma necessidade diante das novas relações de produção.

A industrialização, em si mesma, faz parte da massificação das informações e potencializa, por meio de tecnologias capazes de transmitir informações e ideias, por meio de veículos impressos, da radiodifusão e, mais recentemente, da internet, que as ideologias sejam infundidas na população. A televisão ainda é um forte instrumento de poder na Comunicação de Massa, influenciando disputas políticas, atuações governamentais e as maneiras como a população se posiciona e assume as informações apresentadas como verdades e, logo, como partes de suas vidas. Ainda que haja críticas severas quanto ao uso da Comunicação

de Massa e acerca da qualidade da informação prestada,

é possível afirmar que o estudo da atuação dos meios de Comunicação de Massa não pode ficar restrito aos aspectos das artimanhas e dos abusos cometidos nas disputas comerciais entre as empresas de comunicação, sendo necessário transcender tais análises, a fim de se priorizar a observação das questões políticas e ideológicas insitas nos Meios Massivos (OLIVEIRA, 2002, p. 156).

Nesse sentido, não se pode ignorar como os meios massivos podem funcionar como veículos de propagação de uma determinada visão de mundo. Daí a importância de criação de um planejamento mais intenso e sistematizado para a difusão da compreensão em torno da Amazônia Azul, partindo-se da Educação, como apontaram Castro *et al.* (2017), mas também com a utilização dos meios de comunicação que estão disponíveis na sociedade.

Durante a pesquisa, notou-se o esforço incansável dos departamentos do Centro de Comunicação Social da Marinha na tentativa de mostrar a importância da Amazônia Azul para seu público, principalmente nas redes sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer da pesquisa, foram apresentados alguns apontamentos em torno da Amazônia Azul, promovendo a inegável compreensão da importância econômica, política, social e cultural. Mais especificamente, partindo dos conflitos internacionais do século XX, das guerras e do embate entre socialismo e capitalismo, nasceu a necessidade de se estabelecer um acordo internacional que

buscasse atender aos interesses coletivos, ainda que se possa questionar se, de fato, são atendidos os interesses de todas as nações ou de algumas poucas, detentoras do poder econômico mundial. O Brasil inseriu-se nas propostas desses acordos internacionais e propôs a expansão de seu mar territorial, visando à sua soberania, ao seu desenvolvimento econômico e científico, mas ainda enfrenta conflitos, especialmente internos, com relação à difusão de utilização dos recursos, aos subsídios para o suporte científico, monitoramento, fiscalização e outros fatores que indicam a necessidade de criação de um planejamento estratégico em torno do seu território marítimo.

Ressalta-se que a importância da Amazônia Azul se encontra baseada principalmente no desenvolvimento econômico brasileiro e, mais intimamente, no escoamento comercial e nas fontes de energia, como petróleo e gás natural. Não se pode ignorar que a pesca também oferece mão de obra para uma parcela significativa da população, ou que a indústria farmacêutica e o agronegócio têm sido grandes beneficiários dos recursos marinhos extraídos no País.

Constatou-se, ainda, que o novo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, vem

trabalhando para mostrar para diversos segmentos da sociedade a importância da Amazônia Azul e, conseqüentemente, da Economia Azul. Em maio de 2019, foi criada uma Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante Brasileira e, posteriormente, o Almirante Ilques apoiou a VII Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), que mostra o compromisso dos países africanos e sul-americanos com a identidade sul-atlântica.

Conclui-se que a Marinha se esforça para mostrar/divulgar à sociedade a importância da Amazônia Azul. Com a presença do Brasil no Atlântico Sul e com a elevação do Rio Grande, o País terá direito à navegação e exploração de "solo" e subsolo nesta área, que vai além da zona econômica exclusiva, a faixa de 200 milhas náuticas da costa brasileira. É uma riqueza garantida para as próximas gerações.

No plano do comércio internacional, outras áreas marítimas, como o Índico e o Pacífico, atraem talvez maior atenção, por concentrarem rotas de especial relevância para as maiores economias. Mesmo nesse plano, contudo, o Atlântico Sul é, para nós, decisivo. Para o Brasil, por exemplo, é a principal rota comercial: 95% das exportações e importações brasileiras passam por este oceano.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Amazônia Azul; Mar;

REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, Luiz Felipe. “A Amazônia Azul e os problemas geopolíticos”. *UOL Notícias*. 6 abr. 2019. [online]. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/blogs-e-colunas/coluna/luiz-felipe-alencastro/2019/04/06/a-amazonia-azul-e-os-problemas-geopoliticos.htm>> Acesso em 15 maio 2019.
- ANDRADE, Israel de Oliveira; FRANCO, Luiz Gustavo Aversa. “A Amazônia Azul como fronteira marítima do Brasil: importância estratégica e imperativos para a Defesa Nacional”. In PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa (orgs.). *Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública* – Volume 1. Rio de Janeiro: IPEA/Ministério da Integração Nacional, 2018. p. 151-178.
- BARBOSA JUNIOR, Ilques. “Hoje é o dia nacional da Amazônia Azul”. *O Estado de S. Paulo*. 16 nov. 2018. [online] Disponível em: <<https://opinio.estado.com.br/noticias/geral,hoje-e-o-dia-nacional-da-amazonia-azul,70002609644>> Acesso em 13 maio 2019.
- BEDINELLI, Talita. “Para blindar pré-sal, País gasta bilhões no controle da ‘Amazônia azul’”. *El Pais*, 13 fev. 2014. [online] Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2014/02/13/politica/1392329113_953453.html> Acesso em 13 maio 2019.
- BRASIL. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Brasília, 1993.
- _____. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, 1995.
- CASTRO, Belmiro M. “A Amazônia Azul: Recursos e preservação”. *Revista USP*, n. 113, p.7-26. 2017.
- COSTA, José Augusto Fontoura. “A Amazônia Azul e o domínio marítimo brasileiro”. *Revista USP*, n. 113, p. 27-44. 2017.
- GRILLI, Natalia de Miranda; et al. “Sustentabilidade das regiões costeiras e oceânicas – necessidade de um novo relacionamento entre ciência e gestão”. *Revista USP*, n. 113, p. 45-58. 2017.
- HAZIN, Fábio Hissa Vieira. “Apresentação: A Amazônia Azul e sua importância para o futuro do Brasil”. *Ciência e Cultura*, v.62, n.3, São Paulo, 2010.
- MARINHA DO BRASIL. *Você conhece as vertentes da Amazônia Azul?* 30 jan. 2019a. (1m.48s.). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=1W2Q_-YZA-k> Acesso em 15 maio 2019.
- _____. *Marinha premia ganhadores do Concurso de Redação Amazônia Azul*. 16 abr. 2019b. (2m.02s.). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=KLajUs0T7GY>> Acesso em 15 maio 2019.
- MARTINS, Eliane M. Octaviano. “Amazônia Azul: Na iminência de expansão do território marítimo brasileiro”. *Âmbito Jurídico*, XII, n. 65, Rio Grande, jun. 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6307>. Acesso em 13 maio 2019.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. *A importância da Amazônia Azul com base nos conceitos das guerras por recursos e os desdobramentos da política externa brasileira*. São Paulo, 2012.
- OLIVEIRA, Fábio de. *Comunicação de Massa e ideologia: A utilização do ordenamento jurídico brasileiro para a manutenção do controle de classe*. 2002. (Dissertação) Mestrado. 257f. Centro de Ciências Jurídicas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.
- TORRES, Luiz Carlos; FERREIRA, Hundersen de Souza. *Amazônia Azul: a fronteira brasileira no mar*. 2005. p. 3-5. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dgdntm/sites/www.marinha.mil.br/dgdntm/files/Artigo%20Amazonia%20Azul.pdf>> Acesso em 13 maio 2019.

MAR LIMPO É VIDA – Poluição por óleo nas AJB*

LORRANY C. MOURA DE ANDRADE**
2º Oficial de Náutica

SUMÁRIO

Introdução

A indústria petrolífera e os danos ambientais causados por vazamento de óleo
Prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de
óleo – Legislação Aplicável

A atuação da Autoridade Marítima em prevenção, controle e fiscalização da
poluição causada por lançamento de óleo em AJB¹

Conclusão

INTRODUÇÃO

As atividades inerentes à indústria petrolífera trazem consigo um risco potencial de danos ambientais no que diz respeito à ocorrência de incidentes por poluição hídrica por óleo. Partindo dessa premissa, este estudo se inicia com uma breve apresentação do petróleo e de sua influência no mundo moderno.

De acordo com definição da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o petróleo é um material fóssil de alto valor energético, oleoso e inflamável, mais leve que a água, de cheiro característico e coloração que pode variar do incolor ao preto. Sua composição química é uma complexa mistura de hidrocarbonetos (carbono e hidrogênio) podendo também conter quan-

* Título original do artigo: "Poluição por lançamento de óleo em Águas Jurisdicionais Brasileiras – Legislação Aplicável e Atuação da Autoridade Marítima".

** Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm), do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (2012). Pós-graduada em Gestão Ambiental (2018) e em Direito Ambiental (2019) pela Faculdade Internacional Signorelli.

¹ Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

tidades menores de nitrogênio, oxigênio, compostos de enxofre e íons metálicos.

A etimologia da palavra petróleo, do latim *petroleum*, significa “óleo da pedra” – explica-se pelo fato de esta substância se formar na natureza por meio do acúmulo de material orgânico, sob condições específicas de pressão e isolamento, em camadas do subsolo de bacias sedimentares, sofrendo transformações ao longo de milhares de anos. Nessas bacias, os reservatórios de petróleo ficam aprisionados em rochas denominadas rochas-reservatório e são protegidos por uma camada selante – rochas seladoras –, que impede o escape de óleo para a superfície e, conseqüentemente, sua dissipação na natureza.

Uma vez extraído dessas bacias sedimentares por embarcações especializadas, o óleo terá os mais variados destinos, entre eles o refino, em que será transformado num leque gigantesco de produtos derivados com valor comercial, como gasolina, óleo diesel, GLP (gás de cozinha), GNV (gás natural veicular), querosene de aviação, asfaltos, solventes, lubrificantes, plásticos, embalagens para alimentos e medicamentos, móveis e eletrodomésticos, borrachas sintéticas, cosméticos, fertilizantes e brinquedos, entre outros.

Por seu alto valor energético e por ser uma fonte não renovável, o petróleo se tornou um produto estratégico e com forte influência nas políticas internas e nas relações internacionais.

A INDÚSTRIA PETROLÍFERA E OS DANOS AMBIENTAIS CAUSADOS POR VAZAMENTO DE ÓLEO

Uma vez compreendida a relevância do “ouro negro” no mundo moderno, não é tarefa difícil entender as razões que mo-

tivaram a expansão do setor petrolífero nas últimas décadas. Nesse período, o transporte a granel por meio aquaviário, em embarcações autorizadas para esse tipo de transporte, consolidou-se como um importante pilar na estrutura da indústria do petróleo por ser peça chave, por exemplo, no escoamento da produção dos campos *offshore*, no suprimento das plataformas de petróleo e de suas embarcações de apoio, na distribuição de produtos derivados para suprimento das demandas nacional e de exportação e no abastecimento de embarcações em regiões portuárias.

Além disso, refinarias, oleodutos e superpetroleiros oceânicos foram construídos; novos campos petrolíferos foram descobertos e explorados; as operações submarinas de prospecção, perfuração e extração foram aperfeiçoadas e novos terminais de carga e descarga de petróleo e derivados foram inaugurados.

Contudo, acompanhando o crescimento da indústria do petróleo, os danos ambientais por derramamento tornaram-se mais frequentes e fazem-se notar desde os processos de perfuração e refino ao de transporte, apresentando diversas causas: acidentes com navios petroleiros e plataformas; perdas durante o processo de transformação do petróleo em derivados; extravasamentos durante operações de perfuração e extração; vazamentos em operações de abastecimento, carga e descarga em terminais ou entre embarcações; e lavagem dos tanques dos navios em águas da costa, entre outras.

Alicerçados no reconhecimento dos riscos ambientais atrelados ao setor petrolífero e na experiência adquirida ao longo dos anos em decorrência dos diversos episódios de poluição por óleo no mundo, o Brasil e a comunidade internacional ampliaram o debate sobre as questões



Figura 1 – Acidente na plataforma DeepWater Horizon, responsável pelo maior vazamento accidental de petróleo da história (quase 5 milhões de barris de petróleo foram despejados no oceano), em 2010, no Golfo do México. Imagem: *Financial Times*

ambientais e entendem a importância de manter uma legislação potente e eficaz no que diz respeito à prevenção, ao controle e à fiscalização da poluição por óleo.

PREVENÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR LANÇAMENTO DE ÓLEO – LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Legislação Nacional

Lei nº 9.966 (Lei do Óleo)

Para evitar que acidentes com derramamento de óleo aconteçam, o cumprimento das normas ambientais é pri-

mordial. Sendo a legislação ambiental bastante abrangente, este artigo tem como escopo debruçar-se no estudo da Lei 9.966 (ou Lei do Óleo, como é nacionalmente conhecida), no decreto que a regulamenta (Decreto nº 4.136) e nas Convenções Internacionais nas quais estão alicerçados – Marpol 73/78, OPRC/90 e CLC 69.

A Lei 9.966 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, estabelecendo princípios básicos a serem obedecidos na movimentação dessas substâncias em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Essa lei foi criada com o escopo de estabelecer, no direito interno, diretrizes alinhadas com as disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios – Marpol 73/78; da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo – CLC/69 e da Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo – OPRC/90, assinadas e ratificadas pelo Brasil.

No que se refere aos sistemas de prevenção, controle e combate à poluição, a Lei 9.966 estabelece que as plataformas, suas instalações de apoio, o porto organizado (PO) e as instalações portuárias disponham de instalações de recebimento e tratamento de resíduos e meios de combate à poluição em operações envolvendo cargas de óleo e substâncias nocivas ou perigosas. Para outros tipos de carga, a obrigatoriedade ficará a critério do órgão ambiental competente. A lei também se dedica em estabelecer outras importantes ferramentas de prevenção, controle e combate à poluição, como, por exemplo, o Manual de Procedimento Interno e os Planos de Contingência Individual (PEI), de Área (PA), Regional (PR) e Nacional (PNC).

O Manual de Procedimento Interno é um documento que permite gerenciar riscos de poluição e a gestão de resíduos das atividades de movimentação e armazenamento das substâncias tratadas por esta Lei, por parte das plataformas, portos organizados e instalações portuárias. Por sua vez, o Plano de Emergência é um conjunto de medidas que estabelece responsabilidades setoriais e ações a serem tomadas imediatamente após um incidente por óleo e os recursos humanos, materiais e equipamentos necessários à faina. Sendo que, se em uma mesma área

de abrangência houver concentração de portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas respectivas instalações de apoio, os Planos de Emergência Individuais – até então relativos ao âmbito de cada instalação – poderão ser integrados sob a forma de um Plano de Área, no sentido de otimizar a capacidade de resposta aos incidentes de poluição por óleo. Os PEI também poderão ser consolidados na forma de Planos de Contingência Locais ou Regionais e, nos casos de poluição de maiores proporções e de relevância nacional, será acionado o Plano Nacional de Contingência.

O Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo foi instituído pelo Decreto nº 8.127 de 22 de outubro de 2013, após o acidente em um poço de petróleo da empresa americana Chevron na Bacia de Campos, em 2011, quando 3.700 barris de óleo foram derramados no mar. O PNC tem como propósito permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas, a fim de ampliar a capacidade de resposta em casos de descarga de óleo em AJB (incluindo as descargas de responsabilidade indeterminada) que representem ou possam representar ameaça à saúde humana, ao meio ambiente ou a interesses de um ou mais Estados. Recentemente, esse Plano foi acionado pelo Brasil em decorrência do derramamento de óleo que atingiu os litorais do Nordeste e do Sudeste brasileiros, como veremos mais adiante.

Parte da estrutura organizacional do PNC é composta pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), constituído por representantes da Marinha do Brasil, da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente

e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Em casos de poluição por óleo, independente do porte, o GAA tem como competências, dentre outras, acompanhar e avaliar o incidente, podendo ser acionado por um dos seus componentes ou pela Autoridade Nacional (representada pelo Ministério do Meio Ambiente) e, a partir dessa análise, determinar se o caso tem significância nacional. Se sim, o Grupo acionará o PNC e comunicará à Autoridade Nacional.

Contudo, independente da abrangência geográfica do incidente, havendo risco de toque de óleo na costa brasileira, o GAA deverá informar imediatamente às autoridades competentes (previstas no Art. 15º do Decreto nº 8.127).

Dando prosseguimento ao estudo da Lei do Óleo, chega-se às diretrizes de controle para transporte de óleo, dentre as quais podemos citar o Livro de Registro de Óleo (para anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas feitas pela embarcação), o Livro de Registro de Carga (para anotações relativas às operações de carga) e o Certificado de Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo ou garantia financeira equivalente, de acordo com o previsto na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC/69). Caso a embarcação não possua o certificado ou a garantia financeira, a mesma será retida e terá sua liberação condicionada à realização de depósito caução que assegure o pagamento das despesas decorrentes da poluição.

No que tange às descargas de óleo em águas sob jurisdição nacional, o Art. 17º prevê proibição, exceto nos seguintes casos: se houver permissão por parte da Marpol 73/78, não estando o navio, plata-

forma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível e desde que os procedimentos para a descarga sejam aprovados pelo órgão ambiental competente.

Para fins de pesquisa (se atendidas as exigências previstas na Lei) e para salvaguardar vidas humanas e preservar a segurança do navio, a descarga poderá ser excepcionalmente tolerada. Mas sob nenhuma hipótese, ainda que autorizada, ela desobrigará o poluidor do reparo dos danos causados ao meio ambiente e da indenização pelos prejuízos às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Ainda no que tange à fiscalização, a Lei prevê que todo e qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, e que possa causar poluição das AJB, deverá ser imediatamente informado à Capitania dos Portos, ao órgão ambiental competente (federal, estadual ou municipal) e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independente das medidas tomadas para controlar a situação. Todos os três órgãos são responsáveis pelo cumprimento desta Lei e estão por ela autorizados a autuar os infratores na esfera de suas competências.

Para que tal comunicação seja estabelecida, as autoridades competentes devem divulgar os seus respectivos canais de comunicação (principal e alternativo). E, no caso de impossibilidade de efetuar a comunicação do incidente, a data e a hora da tentativa da comunicação deverão ser lavradas em livro de registro próprio.

Decreto nº 4.136

Se confirmada a inobservância de qualquer preceito estabelecido na Lei 9.966 e nos instrumentos internacionais

ratificados pelo Brasil, serão aplicadas as sanções previstas no Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.

Poderão responder pelas infrações o proprietário do navio ou quem legalmente o representar; o armador ou operador; o comandante ou tripulante; o dono da carga; o representante de porto organizado, instalação portuária, plataforma e instalações de apoio, estaleiro, marina, clube náutico ou similar e o concessionário ou empresa autorizada a exercer atividades relativas à indústria do petróleo.

Para efeito de aplicação de multa, o Decreto classifica as infrações em grupos que vão do A ao J, de forma que sua graduação seja proporcional à gravidade, podendo os valores variarem entre mil e 50 milhões de reais. Vale ressaltar que a aplicação das penas não isenta o infrator das sanções administrativas e penais previstas nas demais normas que tratam do assunto nem da responsabilidade civil pelas perdas e danos causados.

Além das sanções por multa (simples ou diária), o infrator poderá ser punido com advertência, apreensão do navio, destruição ou inutilização do produto nocivo à saúde ou ao meio ambiente, embargo ou suspensão (parcial ou total) das suas atividades e restritiva de direitos. Vale ressaltar que as sanções poderão ser aplicadas cumulativamente e as multas poderão ser dobradas ou triplicadas, de acordo com o previsto nos Art. 9º, 10º e 11º do Decreto.

Principais Convenções Internacionais sobre Poluição por Óleo

Uma Convenção Internacional é um tratado multilateral oriundo de conferências internacionais relativas a assuntos de interesse geral da comunidade internacional e destinado a estabelecer normas

comuns aos seus Estados membros. Uma vez ratificada a Convenção, os países signatários deverão incorporá-la ao seu ordenamento jurídico interno, a fim de promulgar sua aplicabilidade.

As convenções internacionais que veremos a seguir são apenas três entre as inúmeras importantes convenções publicadas e atualizadas pela Organização Marítima Internacional (IMO). São elas: Marpol 73/78, OPRC 90 e CLC 69. As duas primeiras tratam de assuntos relativos à prevenção da poluição marinha, e a última diz respeito à responsabilidade civil em casos de danos causados por incidentes de poluição por óleo.

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – Marpol 73/78

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol) tem como propósito o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios e a minimização da descarga acidental dessas substâncias no ar e no meio ambiente marinho.

A Convenção Marpol, promulgada pelo Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998, foi adotada em 1973 e posteriormente emendada pelo Protocolo de 1978 (resposta a uma série de acidentes com navios-tanque entre os anos 1976 e 1977), passando a ser conhecida como Marpol 73/78. Mais adiante, foi também adotado o Protocolo de 1997, que acrescentou o Anexo VI à Convenção. Ao longo dos anos, a Marpol vem sendo atualizada e hoje conta com seis anexos, sendo os dois primeiros obrigatórios a todos os países signatários dessa Convenção e os demais, opcionais.



Figura 2 – Anexos da Convenção Marpol

Convenção Internacional para Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC 90)

A OPRC 90, adotada em Londres em 1990 e internalizada no Brasil pelo Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998, foi criada para ser o instrumento internacional capaz de promover a precaução e a prevenção necessárias para evitar a poluição por óleo nos oceanos e mares.

A Convenção tem como principais propósitos a cooperação internacional e a ajuda mútua em caso de acidentes envolvendo óleo; a notificação de incidentes com poluição por óleo que ocorrerem em navios, plataformas, aeronaves, portos e terminais marítimos ao país costeiro mais próximo ou à autoridade competente, conforme o caso, assim como a comunicação aos países vizinhos em caso de risco; e a exigência de planos de emergência para controle da poluição por óleo para navios-tanque e outros navios, instalações ou estruturas de exploração, produção de óleo ou gás, de carregamento e descarre-

gamento de óleo e instalações de portos ou terminais que apresentam riscos de acidentes e poluição por óleo.

CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969

A CLC/69 foi promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977. Essa Convenção estabelece o limite de responsabilidade civil por danos a terceiros causados por derramamento de óleo no mar. Aplica-se exclusivamente aos danos causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado contratante e às medidas preventivas tomadas para evitá-los ou minimizá-los.

Para gozar dos benefícios do limite de responsabilidade e dos excludentes de culpabilidade dos quais tratam a CLC/69, o proprietário de um navio contratante dessa Convenção que transporte mais de 2 mil toneladas de óleo a granel como carga deverá ter a bordo o Certificado de Res-

ponsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. Nesses casos, de acordo com a Normam 01, o responsável pela embarcação deverá solicitar sua emissão à Capitania dos Portos de inscrição.

A solicitação deverá acompanhar as apólices representativas de seguro ou outra garantia financeira para cada navio (individuais), tais como caução bancária ou certificado emitido por fundo nacional ou internacional de indenização, com valor de cobertura compatível ao previsto na Convenção. Cumpridos os procedimentos acima, a Capitania dos Portos encaminhará a solicitação à Diretoria de Portos e Costas (DPC), que, após análise do processo e caso julgue cabível, emitirá o certificado, válido por um período de até 12 meses.

Vale ressaltar que o certificado (ou outra garantia financeira) é também exigido, por ocasião do despacho, dos navios estrangeiros que entrem nos portos nacionais ou que utilizem terminais oceânicos localizados em águas sob jurisdição

brasileira. Portanto, caso uma embarcação estrangeira se envolva em acidente causador de poluição por óleo e não seja de um Estado contratante da Convenção, só poderá gozar do benefício do limite de responsabilidade se tiver um fundo constituído ou apresentar uma garantia financeira pelo menos igual ao mínimo previsto na CLC/69. Caso contrário, será retida e terá sua liberação condicionada ao depósito caução para o pagamento das despesas decorrentes da poluição.

A ATUAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA EM PREVENÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR LANÇAMENTO DE ÓLEO EM AJB

Não há como falar de poluição por óleo em AJB sem citar o ocorrido nas águas do Nordeste brasileiro no segundo semestre de 2019. Inédito na história brasileira no que se refere à sua extensão e duração no tempo, o desastre ambiental por derrama-



Figura 3 – 17 de outubro de 2019. Mancha de óleo é vista na Praia de Peroba, em Maragogi (AL)

Foto: Diego Nigro/Reuters

mento de petróleo cru na costa do litoral nordestino atingiu mais de 4 mil km de extensão, área que inclui alguns pontos da região sudeste do País, segundo levantamento da Marinha. Os primeiros registros do derrame ocorreram no fim do mês de agosto de 2019, com o aparecimento de manchas de óleo na Paraíba. De acordo com informações divulgadas no início de novembro pelo *site* do jornal *Folha de São Paulo*, mais de 2 mil toneladas de petróleo foram recolhidas das praias afetadas.

Questionados sobre o petróleo cru que chegou à costa, especialistas afirmaram que, embora extremamente tóxico, o óleo é uma substância orgânica. Ou seja, fatores naturais, como a irradiação solar, as ondas e até mesmo bactérias que se alimentam do carbono contido na composição do material ajudarão no seu processo de degradação. Porém, com base na análise de toxicidade de outros acidentes envolvendo petróleo e derivados, esse processo pode durar décadas, o que dificulta a avaliação precisa do grau de degradação da qualidade ambiental causada por derramamentos dessas substâncias e, conseqüentemente, seus danos à saúde, à segurança e ao bem-estar da população, bem como seu impacto perante as condições estéticas e sanitárias locais e atividades sociais e econômicas da região atingida.

Na qualidade de Autoridade Marítima Brasileira, a Marinha do Brasil (MB) é responsável pelo monitoramento do tráfego marítimo com o fim de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores. Além disso, contribui para que acidentes como esse não se repitam, atuando na prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, por meio de inspeções e vistorias navais. Vale ressaltar que qualquer embarcação

navegando em AJB e/ou demandando portos e terminais nacionais é passível da fiscalização da Autoridade Marítima, incluindo embarcações estrangeiras.

Os atos ou omissões praticados contra as regras de prevenção, controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, previstas na Lei 9.966, em suas normas complementares e nos instrumentos internacionais ratificados pelo Brasil, mencionados anteriormente, sujeitam o infrator às penalidades relativas a esse tipo de infração, especificadas no Decreto nº 4.136.

Por sua vez, os casos enquadrados como acidentes e fatos da navegação serão definidos e regulamentados por norma específica (Normam 09) e apurados mediante Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

É importante esclarecer tais diferenças, pois o procedimento adotado pela Autoridade Marítima perante uma infração ambiental (como, por exemplo, prazos, competências e sanções a serem aplicadas) poderá variar de acordo com as circunstâncias que motivaram a infração e, conseqüentemente, a legislação que teve suas diretrizes violadas.

Sendo assim, de acordo com o estabelecido na Lei nº 9.966, caberá à autoridade marítima garantir seu cumprimento, exercendo, por intermédio de suas organizações competentes, as atribuições de fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, atuando os infratores no âmbito de sua competência; levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre incidentes que tenham provocado danos ambientais, encaminhando o que for verificado para o órgão federal de meio ambiente (para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis); e comunicar

ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades constatadas durante as fiscalizações realizadas, quando atinentes à indústria do petróleo.

Já nos casos em que houver poluição por óleo enquadrada como decorrente de fatos ou acidentes da navegação, como, por exemplo, nos casos de naufrágio, o IAFN será instaurado pela Autoridade Marítima, para posterior julgamento pelo Tribunal Marítimo. Terá precedência para instauração a Capitania ou Delegacia em cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou o fato da navegação, do primeiro porto de escala ou de arribada da embarcação, de inscrição da embarcação ou a que for designada pelo Tribunal Marítimo.

No caso do crime ambiental por derramamento de óleo no Nordeste, em que a poluição já havia sido causada e cujas causas eram desconhecidas, coube à Marinha realizar inspeções ao longo do litoral das regiões Nordeste e Sudeste para mitigação dos danos; analisar os dados do tráfego marítimo na área para monitoramento dos navios que passaram pelas AJB naquele período; recolher informações relevantes por meio de seus navios e aeronaves de patrulha; fazer simulações computacionais sobre a influência de correntes marítimas na deriva e dispersão das manchas; realizar análise dos perfis químicos dos resíduos de óleo coletados por meio do auxílio do laboratório de Geoquímica Ambiental do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira; e solicitar, por meio

dos *Avisos aos Navegantes*, a cooperação dos navios trafegando nas Águas Jurisdicionais Brasileiras no que diz respeito à identificação e à comunicação de pontos de poluição hídrica.

Nesse processo de elucidação dos fatos e gestão de ações de resposta perante este crime ambiental de grandes proporções e relevância nacional, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação do qual a Marinha faz parte atuou em coordenação com o Exército Brasileiro, a Força Aérea Brasileira, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), a Polícia Federal, a Petrobras, a Defesa Civil e diversas instituições e agências federais, estaduais e municipais, além de empresas e universidades. A rede de apoio também incluiu pesquisadores e cientistas de todo o País e instituições estrangeiras, como a Organização Marítima Internacional (IMO), a Administração Nacional Oceânica e Atmosférica do Departamento de Comércio (Estados Unidos da América – EUA) e a Guarda Costeira norte-americana.



Figura 4 – Militares da MB durante atividade de mergulho para monitoramento e limpeza de arrecifes, estuários e manguezais no Nordeste
Foto: Site da MB

CONCLUSÃO

Alinhar as demandas do mundo moderno com a preservação ambiental não é uma questão de escolha, é uma necessidade.

No Brasil, no que diz respeito a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo por navios, plataformas e suas instalações de apoio, a Autoridade Marítima (representada pela MB) é responsável pelo monitoramento constante do tráfego marítimo em uma área oceânica de 5,7 milhões de km², equivalente à metade da massa continental brasileira, cuja importância estratégica deu origem ao termo “Amazônia Azul”.

Tal fiscalização está alicerçada numa legislação ambiental nacional coerente, eficaz e alinhada com as diretrizes

previstas em importantes convenções internacionais que tratam sobre o tema, ratificadas pelo Brasil, ambas são reflexos da tomada de consciência da comunidade nacional e internacional perante as questões relativas ao meio ambiente e a necessidade de desenvolver ferramentas mais eficazes em resposta à problemática da poluição ambiental por lançamento de óleo no mar.

Zelar pelo patrimônio do ecossistema marinho, protegê-lo e preservá-lo faz-se necessário não só para corresponder às necessidades do presente, mas sobretudo para não comprometer as futuras gerações na satisfação das suas próprias necessidades. Nesse sentido, o lema difundido pela MB não poderia ser mais adequado: “Mar limpo é vida”.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<MEIO AMBIENTE>; Controle; Política do Meio Ambiente; Poluição do Mar;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Site* da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/petroleo-e-derivados2/petroleo>>.
- Site* da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/legislacao/legislacao-ambiental-federal-de-interesse>>.
- Site* da Organização das Nações Unidas Brasil. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/transporte-maritimo-e-espina-dorsal-da-economia-global-diz-onu-em-data-especial/>>.
- Site* HR Idiomas. Disponível em: <<https://hridiomas.com.br/origem-da-palavra-petroleo/>>.
- Site* Financial Times. Disponível em <<https://www.ft.com/content/9e31e990-1a6a-11e9-b93e-f4351a53f1c3>>.
- Site* do Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/informma/item/871-denominacao-dos-atos-internacionais.html>>.
- Site* do Ministério de Minas e Energia. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cmads/audiencias-publicas/audiencias-publicas/08-05-2012-definicao-e-criacao-de-novos-modelos-eficazes-de-prevencao/apresentacoes/marco-antonio-almeida>>.
- Site* da Marinha do Brasil. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>>.
- Site* SOS Mata Atlântica. Disponível em: <<https://www.sosma.org.br/noticias/plano-nacional-contra-vazamentos-de-petroleo-nao-garante-seguranca-da-costa>>.

- Site* do Ministério Público Federal. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/documentos/tratados-internacionais>>.
- Site* Jus Brasil. Disponível em: <<https://lucasarbage.jusbrasil.com.br/artigos/315145217/a-aplicacao-dos-tratados-e-convencoes-internacionais-no-ambito-das-relacoes-de-direito-civil>>.
- Site* International Maritime Organization. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)>.
- Site Folha de São Paulo*. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/10/vazamento-no-nordeste-e-maior-agressao-ambiental-no-brasil-diz-chefe-da-petrobras.shtml>>.
- Convenção Internacional sobre Poluição causada por Navios, 1973 (Marpol, 73/78), promulgada no País por meio do Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998.
- Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Incidentes de Poluição por Óleo, 1990 (OPRC, 1990), promulgada no País por meio do Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998.
- Brasil, Congresso Nacional. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 (Lei da Poluição das Águas). Brasília-DF.
- Brasil, Congresso Nacional. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lesta). Brasília-DF.
- Brasil. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002 (regulamenta a Lei nº 9.966/2000). Brasília-DF.
- Brasil. Decreto nº 8127, de 22 de outubro de 2013 (Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em AJB). Brasília-DF.
- Diretoria de Portos e Costas (DPC). Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (Normam 01) Portaria 362, de 7 de outubro de 2019.
- Diretoria de Portos e Costas (DPC). Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval (Normam 07), Portaria 289, de 5 de agosto de 2019.
- Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78), promulgada no País pelo Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998.
- Convenção Internacional para Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPCR-90), promulgada no País pelo Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998.
- Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), promulgada no País pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977.

AS PRINCIPAIS TRADIÇÕES NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL*

A tradição, contudo, não é algo estático. Ela é a conquista ativa da continuidade e pode ser restaurada, resgatada e aperfeiçoada conforme o decoro e a oportunidade permitam.

Roger Scruton, filósofo britânico

GUSTAVO BARBOSA DA SILVA
Guarda-Marinha

SUMÁRIO

Introdução
O que é uma tradição
O que é uma bandeira
Nossa maior tradição: a bandeira do Brasil
Tradições provenientes do mar
Nossas principais tradições navais
Considerações finais

INTRODUÇÃO

A sociedade atual, de uma maneira geral, tem a tendência de querer desconstruir conceitos que foram erigidos ao longo de toda a existência da humanidade.

Essa é uma característica do pós-modernismo e pode ser prejudicial às Forças

Armadas, que dão vital importância ao passado e ao que este significa.

O estudo e a análise das principais tradições navais da Marinha do Brasil (MB) têm como propósito mostrar que a preservação destas é a garantia da perpetuação de valores. A hierarquia e a disciplina são a base de qualquer organização militar naval, e a história nos prova que há uma

* Artigo publicado na *Revista de Villegagnon*, ano XIII, número 13, 2018.

ligação entre estes pilares e as tradições provenientes do mar.

As principais tradições navais da MB, não necessariamente as de origem luso-brasileira, devem ser estudadas e analisadas para que se saiba sua relevância e por que não devem ser esquecidas, levando em conta todo o contexto histórico que as antecederam.

O propósito deste artigo é concluir que nossas tradições devem ser mantidas e repassadas para os próximos brasileiros que embarcarão em nossos navios, de modo a contribuir para a manutenção de valores importantes, como hierarquia e disciplina.

O QUE É UMA TRADIÇÃO

Devemos ser tradicionais, sem ser tradicionalistas. O presente é filho do passado e a história é persistência. Aliás, ser é persistir.

(João Camilo de Oliveira Torres, escritor brasileiro)

A sociedade busca sempre uma continuidade, comparando o que se tem no presente com o que se espera no futuro. Mas e o passado? Como relacionar o passado conhecido com o futuro desconhecido?

O conceito de tradição é o responsável por fazer esse elo. Diz-se “conceito” devido à amplitude do termo, que engloba, além das tradições propriamente ditas, as cerimônias e os costumes. A lógica não está presente no que ocorrerá depois, e sim no que ocorreu antes num determinado momento histórico.

Segundo Scruton, a tradição tem um “duplo poder” porque coloca o passado diante de um objetivo atual e porque, além disso, surge da maneira na qual a sociedade está organizada. A transcendência, nesse contexto, é levada em conta, sendo exigido o respeito com o

vínculo que se tem com o passado e com o que ele representa.

Alguns autores, como Eric Hobsbawn, tendem a menosprezar a ideia de tradição. Para eles, as tradições seriam inventadas e, com isso, poderiam ser facilmente esquecidas. É fácil acreditar nisso se pensarmos, por exemplo, no Dia das Mães ou no Dia dos Pais. Todavia, se analisarmos aspectos maiores nossos, como a tradição futebolística ou a música popular que é exportada para o mundo inteiro, esse pensamento errôneo cai por terra. Nenhuma pessoa criou por si só o modo de se jogar bola no Brasil ou o sofisticado requinte na maneira de se tocar Bossa Nova. Ambos foram provenientes do intenso aprimoramento que se seguiu de geração em geração até como conhecemos hoje. Pequenas conquistas edificaram essas conquistas maiores, e isso exemplifica o que é, de fato, uma tradição: uma forma de conhecimento social que só pode continuar a existir pelo seu contínuo exercício.

Ainda segundo Scruton, as tradições atraem a lealdade e a confiança de quem as compartilham. Para ele, quando se age a partir delas, passa-se a ver o que é feito como parte de algo maior, transcendental, pois elas apontam para algo que sobrevive ao tempo, algo que possui durabilidade. Com isso, pode-se dizer que elas possuem uma finalidade: explicar o fato de o indivíduo estar vivendo no presente em determinada sociedade ou em determinado grupo social.

O QUE É UMA BANDEIRA

Você há de realizar uma jornada longa e de sucesso. Um vento próspero há de soprar na tua bandeira.

(Henning Haslund, escritor dinamarquês)

As bandeiras são responsáveis por representar os sonhos e as esperanças da humanidade há séculos, por meio de simbologias. Cada uma destas bandeiras carrega consigo alguma história que, na maioria das vezes, tem um grande significado. Mas qual a origem histórica da existência desses símbolos nacionais?

Bandeiras são símbolos relativamente recentes na história da humanidade. Estandartes pintados em tecidos foram os precursores das bandeiras e eram usados na Antiguidade pelos egípcios, assírios e romanos, mas foi a invenção da seda pelos chineses que tornou possível a popularização das bandeiras como conhecemos atualmente.

Toda Nação é hoje representada por uma bandeira, fruto da influência de ideias provenientes da Europa moderna para o restante do mundo. “Um país começa com um nome e uma bandeira, e posteriormente se torna, ele próprio, este nome e esta bandeira, como uma espécie de homem que passa a cumprir seu destino”, afirmou Johann Wolfgang von Goethe.

O que significa tentar representar uma Nação em sua bandeira? Significa tentar unir a população por ideais, objetivos, história e crenças, de maneira a buscar uma homogeneidade, o que é quase impossível. Mas quando a flâmula do inimigo está atopetada é que as pessoas passam a verdadeiramente enxergar a importância de seu próprio símbolo nacional. E não é coincidência o fato de boa parte das bandeiras no mundo possuírem o vermelho, por exemplo, que representaria o sangue do povo, visando agir diretamente na ideia de “nós” contra “eles”, se assim for necessário.

O atual momento da humanidade é o que possui maior quantidade de Estados independentes, e, além destes, ainda há a utilização de bandeiras por atores não

estatais. Basta lembrar das bandeiras do Estado Islâmico, da Cruz Vermelha e das Olimpíadas que fica claro que tais símbolos ainda podem atuar fortemente nas emoções, sejam elas positivas ou negativas.

Bandeiras são símbolos poderosos, e há dezenas de outras organizações, além dos Estados, que as usam. Elas podem levar consigo mensagens de medo, mas também de paz e solidariedade. O sentimento gerado por uma bandeira é o que permite que pessoas morram por ela e por tudo aquilo que é simbolizado.

NOSSA MAIOR TRADIÇÃO: A BANDEIRA DO BRASIL

A melhor maneira de aprender a ser um Estado soberano independente é sendo um Estado soberano independente.

(Kwame Nkrumah, primeiro primeiro-ministro de Gana)

O atual desenho da bandeira do Brasil não é o mesmo utilizado logo após a proclamação da independência, mas é parecido. O processo que levou à independência do País justifica a utilização das cores na bandeira (o verde e o amarelo são as cores das Casas Reais de Bragança e dos Habsburgos, respectivamente).

Em 1807, o então Príncipe Regente Dom João, que viria a se tornar o Rei Dom João VI, deixa Portugal, juntamente com sua corte, e vem em direção ao Brasil para escapar de Napoleão e de suas tropas que haviam invadido o país lusitano, chegando os portugueses aqui em 1808. Dom João pertencia à dinastia de Bragança e era casado com a Rainha Carlota Joaquina, descendente dos Habsburgos.

Em 1821, após morar 13 anos em território ultramarino, Dom João VI retorna a Portugal com o propósito de solucionar



Figura 1 – Bandeira do Império do Brasil



Figura 2 – Bandeira da República Federativa do Brasil

crises políticas por lá. A essa altura, o Brasil tinha deixado o *status* de colônia e já era parte do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Tendo retornado a Portugal, o rei deixou seu filho Dom Pedro como príncipe regente das terras brasileiras. Após uma série de acontecimentos históricos e políticos, relacionados diretamente com a insatisfação por parte das elites brasileiras com Portugal, que queria rebaixar o Brasil ao *status* de colônia, Dom Pedro proclama o Brasil independente em 7 de setembro de 1822 e torna-se o Imperador Dom Pedro I do Brasil. Com isso, surge a primeira bandeira do País, a bandeira do Império do Brasil (Figura 1), criada por Jean-Baptiste Debret.

A primeira bandeira era composta do familiar retângulo verde juntamente com o losango amarelo, mas em seu centro possuía o brasão nacional imperial. O brasão consistia num escudo verde, tendo ao centro a esfera armilar e a Cruz da Ordem de Cristo em vermelho. A esfera armilar fazia referência ao período das Grandes Navegações; e a Cruz da Ordem de Cristo, à religião católica (que era a religião oficial). Havia também um aro de fundo azul com 20 estrelas representando as 20 províncias. Sobre o escudo

havia a coroa imperial representando o regime monárquico. Do lado esquerdo do brasão, havia um ramo de café; e do lado direito, um ramo de tabaco, representando os dois principais produtos agrícolas da época. Quando, em 1889, o Brasil deixa de ser uma monarquia e torna-se uma república, é feita uma nova bandeira, a bandeira da República Federativa do Brasil (Figura 2), criada por Raimundo Teixeira Mendes.

Na nova bandeira, mantiveram-se o retângulo verde e o losango amarelo, mas com a explicação de que estes representariam agora as matas e as riquezas da Nação, respectivamente. No lugar do brasão nacional imperial, foi colocado um globo azul com uma faixa possuindo os dizeres “Ordem e Progresso” e 21 estrelas, representando os 21 estados da época, que agora são 27. Os dizeres são de influência do positivismo de Augusto Comte, que tinha o “amor como princípio, a ordem como a base e o progresso como o fim”. As estrelas são posicionadas de tal modo que são a réplica espelhada do céu observado no Rio de Janeiro, então capital do País, no horário entre 20h30 e 20h37 do dia 15 de novembro de 1889, dia da Proclamação da República. A réplica é

espelhada com o intuito de dar a entender que o céu retratado foi visto por alguém de fora do planeta, ou seja, por alguém que nos tenha visto de cima.

TRADIÇÕES PROVENIENTES DO MAR

Há três classes de indivíduos: os que estão vivos, os que estão mortos e os que são do mar.

(Anarcasis, filósofo grego)

O mar, considerado uma grande fonte de riqueza e de comunicações, cobre aproximadamente três quartos da superfície da Terra. Em diversos países do mundo, os povos são influenciados pelos seus respectivos graus de maritimidade, característica fundamental para que se estabeleça íntimo relacionamento entre homem e mar. E é nesse relacionamento que surgem, pelo tempo e pelos hábitos, as tradições navais.

É evidente que navios de diferentes Marinhas fazem contato entre si nos vastos oceanos ou nos portos. Tendo vivências semelhantes, os marinheiros se ajudam e trocam conhecimentos. Como raramente estão uns contra os outros em disputas ou em guerras, normalmente o espírito fraterno se faz presente no dia a dia a bordo. E é por esse motivo que se entende por que há uma aglutinação de costumes marítimos, sendo a linguagem própria o elo entre os homens do mar. Nota-se neles um respeito comum às tradições como manifestação de amor às suas pátrias, estando estas longe ou perto.

Ainda que cada Marinha possua sua particularidade, as tradições navais podem ser consideradas universais. O apito marinheiro, o sino de bordo, a praça-d'armas e o nó de Nelson, por exemplo, mostram que há um incontável número de

elementos comuns a quase todas as Marinhas do mundo, o que torna possível um grande estreitamento entre elas. A prática constante das tradições navais promove a incorporação e o desenvolvimento do espírito marinheiro.

NOSSAS PRINCIPAIS TRADIÇÕES NAVAIS

O marinheiro tem o sentimento da Pátria unitária, nacional, impessoal; por isso as velhas tradições do País conservam-se vivas nos navios depois de quase apagadas em terra.

(Joaquim Nabuco, político e diplomata brasileiro)

Pode-se dizer que todos os indivíduos que escolhem a carreira do mar pertencem a uma fraterna classe. Como já mencionado anteriormente, a vida a bordo é semelhante em diferentes Marinhas do mundo, e boa parte disso tem a ver diretamente com as tradições navais. Na Marinha do Brasil são adotadas diversas delas, e algumas das mais interessantes serão descritas no presente tópico.

Alguns termos náuticos característicos

A linguagem com o uso de alguns termos náuticos é, sem dúvida, uma característica essencial dos marinheiros. Os navios de guerra geralmente são construídos em “arsenais”, palavra proveniente do árabe *ars sina*, que faz referência ao local onde se guardam os objetos de guerra. Estar “embarcado” é estar dentro de uma embarcação, e para sair é necessário “desembarcar”. “Belonave” é o nome que se dá a um navio de guerra, sendo originário da junção das palavras latinas *navis* e *bellum*. “Fazer-se ao mar” é seguir viagem em direção ao mar. “Atracar”,

“amarrar à boia” e “fundear” significam, respectivamente, deixar o navio preso ao cais, deixá-lo preso a uma boia ou deixá-lo preso ao fundo do mar por uma âncora, chamada na MB de “ferro”.

Bandeira de Cruzeiro



É a bandeira contendo 21 estrelas localizada na proa, sendo içada no “pau de jeque”.

Flâmula de Comando

Fica localizada no topo do mastro e, assim como a Bandeira de Cruzeiro, também possui 21 estrelas. Serve para indicar que o comando é exercido por um oficial de Marinha. Havendo a troca de comando, há também a troca da flâmula.



Bordos do navio

Os lados do navio são chamados de bordo, sendo o lado da direita o bordo de “boreste” e o da esquerda o de “bombordo”. A palavra “bombordo” existe porque, na Marinha da França, os marinheiros que tinham seus alojamen-

tos no lado esquerdo eram chamados de “bombordeiros”. Já a palavra “boreste” é uma espécie de inversão da palavra “estibordo”, que deriva da estaca grega em forma de remo chamada *staurus*, que ficava no lado direito dos navios.

Gente de bordo

A gente de bordo é composta pelo comandante e sua tripulação. O imediato é o oficial que coordena todos os trabalhos de bordo, além de ser o substituto eventual do comandante. O imediato e os demais oficiais compõem a oficialidade. As praças restantes compõem a guarnição do navio.

Pessoal de serviço

Determinados postos de serviço são indicados por um utensílio adicional no uniforme. O oficial de quarto utiliza um apito com cadarço preto. Quando no porto, passa a ser o oficial de serviço e, além do apito com o cadarço, também porta pistola no coldre. Assim como o oficial de serviço, o contramestre de serviço, um sargento ou suboficial, também possui apito e cadarço, sendo ele responsável por auxiliar diretamente o oficial. Há também o cabo auxiliar, que porta apito; o ronda, que porta um cinturão, e o polícia, que porta um cinturão e um cassetete.

Sino de Bordo

O sino de bordo é o responsável por marcar os intervalos a cada meia hora dos quartos de serviço entre a alvorada e o silêncio. A primeira meia hora é marcada com uma batida singela, meia hora depois por uma batida dupla, depois por uma dupla e uma singela, e assim sucessivamente. Reinicia-se o ciclo após o momento em



que são feitas quatro batidas duplas, já no quarto de serviço seguinte.

Apito do marinheiro

Usado desde a Grécia antiga, o apito do marinheiro é o responsável por indicar os principais eventos da rotina de bordo, eventualmente acompanhado pela corneta, além de ser usado para o comando de manobras da guarnição. Na Inglaterra, passou a significar autoridade e honra para o oficial que o possuísse. O Almirante Lorde High usava um apito de ouro; oficiais em comandos menos graduados usavam um apito de prata. Esses oficiais preferiam jogar seu apito ao mar e deixá-lo cair em mãos inimigas. Atualmente, como já dito neste artigo, o oficial de serviço porta um apito, que não



é o tradicional, com um cadarço preso ao pescoço, para cumprimentar ou responder a cumprimentos de outras embarcações em que estão embarcadas autoridades.

Platina do oficial da Armada



A Marinha inglesa foi a principal Marinha do mundo por alguns séculos, sendo tal condição responsável por criar símbolos que até hoje persistem. O Almirante Nelson, considerado um dos maiores vultos navais de todos os tempos, que era pertencente à Marinha de Sua Majestade, perdeu o braço em batalha no século XVIII, passando a usar um cabo amarrado à manga para sustentá-la em seu botão do dólmã. Este laço no cabo passou a ser considerado uma tradição naval em diversas Marinhas do mundo, sendo conhecido como “nó de Nelson”. Na Marinha do Brasil, o Corpo da Armada utiliza o desenho deste laço simbólico em suas platinas para se diferenciar dos demais Corpos e Quadros da Força.

Cerimonial à Bandeira

O Pavilhão Nacional fica localizado na popa e estabelece a soberania do navio. Diariamente, o Pavilhão é içado às 8 horas da manhã e arriado ao pôr do sol, em um cerimonial conhecido como Cerimonial à Bandeira. Ele consta de sete apitos de marinheiro, podendo ser tocado o hino nacional tam-



bém. No momento do cerimonial, este é divulgado em fonoclama, e todos aqueles que estiverem presenciando a bandeira sendo içada ou arriada deverão prestar a continência individual e permanecer em silêncio. Após o arriar, na parte da tarde, é costume que se cumprimente com “boa noite” os militares mais antigos e, especialmente, o comandante.

Saudação ao Pavilhão Nacional

Quando se entra a bordo pela primeira vez no dia, ou quando se sai de bordo pela última vez no dia, é costume saudar com a continência o Pavilhão Nacional, localizado na popa do navio.

Praça-d’Armas

O compartimento do navio onde são servidas as refeições para os oficiais é conhecido como “praça-d’armas”. Leva este nome porque, antigamente, as armas de bordo eram guardadas neste local, exclusivo da oficialidade.

Diferença entre corda e cabo

Tradicionalmente, na Marinha, só existem cabos, salvo duas exceções (corda

do sino e corda do relógio). Podem ser de diversos tipos, com grande variedade de tamanho e espessura, visando exercer diferentes funções, mas sempre são cabos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mar une os povos, e a terra os separa.

(São Tomás de Aquino, teólogo italiano e santo da Igreja Católica)

Ao longo deste artigo, foram abordados diversos tópicos considerados importantes no estudo das tradições do mar, inclusive sendo explicitadas algumas delas. Inicialmente, foram tratados os conceitos de tradição e bandeira, com ênfase nos simbolismos atinentes a eles. Depois tratou-se especificamente da bandeira do Brasil, que, de certa forma, é a junção dos conceitos anteriormente explicitados do ponto de vista nacional e não apenas naval. Nos dois tópicos seguintes, entraram em pauta as tradições propriamente navais, sendo o último uma exemplificação de algumas delas.

Tendo em vista todos os argumentos e exemplos desenvolvidos ao longo de diferentes tópicos acerca das tradições, especialmente as navais, e suas

implicações, conclui-se que elas devem ser preservadas e transmitidas para as futuras gerações de oficiais, de modo a contribuir para a manutenção de valores importantes para a Marinha do Brasil e, principalmente, para a Pátria.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES>; Cerimonial; Símbolo; Tradição;

REFERÊNCIAS

- LYRA, Márcio. *Tradição do mar: usos, costumes e linguagens*. 6ª ed. Brasília, DF: Serviço de Relações Públicas da Marinha, 1989.
- MARSHALL, Tim. *Worth dyng for the power and politics of flags*. Londres: Elliot and Thompson Limited, 2016.
- PRADA, C. R. C. *Tradiciones navales*. 2ª ed. Caracas: Imprensa Naval, 1999.
- SCRUTON, Roger. *O que é o conservadorismo*. São Paulo: É Realizações, 2015.
- TORRES, J. C. O. *O elogio do conservadorismo e outros escritos*. Curitiba, PR: Arcádia, 2016.

INFLUÊNCIA DAS TRADIÇÕES NAVAIS NA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL*

CRISTIANE CARVALHO SILVA CARDOSO**
Segundo-Sargento (PD)

SUMÁRIO

Introdução
Contexto histórico
Memórias e histórias
Nossa Senhora dos Remédios, seu templo e sua procissão
De Cine Marinha à atual Casa de Cultura

INTRODUÇÃO

A contribuição da Marinha do Brasil (MB) para a cultura contemporânea de Ladário (MS) é, a diversos títulos, significativa. Não só pelo seu papel institucional de manter a segurança e a soberania territoriais, mas também pelo seu papel de construção da cultura da população local, entrelaçando suas tradições com a tradição da cidade.

CONTEXTO HISTÓRICO

Ao criar a capitania de Mato Grosso em 1748, instalando-a na cidade de Cuiabá, capital do estado do Mato Grosso, a coroa portuguesa buscava efetivar suas conquistas territoriais e deter o avanço das missões jesuíticas espanholas. É nesse contexto que ocorre a decisão de transferência do Arsenal de Marinha de Cuiabá para Ladário. Esta foi efetivada em 1873,

* Título original: "Memórias e Histórias – Influência das Tradições Navais na Cultura e Identidade Religiosa na Fronteira Oeste do Brasil – O caso Ladário – MS".

** Mestranda em Estudos Fronteiriços pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul. Bacharel em Pedagogia pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro.

sendo sua construção iniciada em 14 de março do referido ano.

A partir desse fato, observamos que a história da cidade está intrinsecamente ligada à memória do Arsenal de Marinha.

A Guerra da Tríplice Aliança mostrou as deficiências de Mato Grosso por não dispor de um aparato bélico na porta de entrada da Província. Devido às fragilidades do Arsenal de Marinha de Cuiabá, foram feitos estudos visando à sua transferência, e Ladário, por ser uma região estratégica, foi o lugar escolhido para a instalação do Arsenal de Marinha.

(...) A Freguesia de Ladário, após receber as instalações navais, a partir de 1873, passou a sobreviver quase que exclusivamente em função do arsenal. Ao aproveitar centenas de trabalhadores civis

militares, o Arsenal se tornou o maior empregador da região (MELLO, 2009).

Desse modo, partimos da premissa de que o antigo Arsenal e o atual 6º Distrito Naval foram, até hoje, um complexo de grande relevância para a cidade de Ladário no que concerne à assistência e ao trabalho conjunto com diversas instituições locais, por meio de acordos de cooperação.

A contribuição da Marinha do Brasil para a cultura ladarense contemporânea demonstrou-se, a diversos títulos, significativa. Destacando-se a história da construção e fundação da cidade, a política e a manutenção dos rios, pode-se afirmar que, em todos os aspectos, a tradição militar se entrelaça com a história da cidade.

No ano de 1945, o Arsenal passou a se chamar Base Fluvial de Ladário; em novembro do mesmo ano, o Comando Naval mudou sua denominação para 6º Distrito Naval. No entanto, o Comando do 6º DN foi transferido para São Paulo em 1966, só retornando para Ladário em 1975. De fato, em 1873, quando o Arsenal de Marinha foi trazido de Cuiabá, ainda antes da divisão do estado em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o município ainda nem existia, sendo moldado a partir de então.

O emblemático pórtico de entrada do complexo do 6º Distrito Naval, em Ladário, um dos cartões postais e símbolo da cidade,

é uma réplica do Arco do Triunfo, referência da majestosa Avenida Champs Elysées, em Paris (França), juntamente com a imagem da padroeira da cidade, Nossa Senhora dos Remédios, ambos tombados como patrimônio histórico

Tanto a construção quanto os costumes representam a influência da Marinha na formação da cultura e das tradições da cidade de Ladário

pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), como tentativa de rememorar a tradição europeia predominante à época. Tanto a construção quanto os costumes representam a consolidação da conquista da fronteira oeste brasileira e a influência da Marinha na formação da cultura e das tradições da cidade.

A consolidação dos traços da fronteira oeste brasileira, construída após violentas disputas territoriais, tanto na vigência do Tratado de Tordesilhas como após a Independência do Brasil, culminou com o fim da Guerra contra o Paraguai. Assim, no Império e na República, as Forças Armadas buscaram garantir a integridade política do País, fosse recuperando territórios invadidos pelas forças paraguaias du-

rante a Guerra ou ocupando e defendendo territórios da fronteira oeste que pudessem estar sob ameaça de novas invasões.

Após violentas disputas territoriais, o antigo Arsenal de Marinha foi levado de Cuiabá em 1873, no intuito de garantir a integridade política do território conquistado, devido à sua localização numa região da hidrovia considerada estratégica, a fim de reforçar a defesa do Rio Paraguai após a Guerra da Tríplice Aliança, cristalizando os limites fronteiriços e ampliando os investimentos na estrutura militar no oeste brasileiro. Mas a influência vai muito além da conquista e manutenção da soberania territorial. O presente artigo se propõe a demonstrar as nuances da instituição no desenvolvimento socioeconômico da região, bem como seus desdobramentos para as influências culturais levadas pelos militares de seus locais de origem, além de promover a interação e a aproximação com a comunidade local, por meio de acordos de cooperação e projetos socioculturais.



Figura 1 – Pórtico do 6º Distrito Naval
Fonte: Comunicação Social do 6º DN

Ao criar a capitania de Mato Grosso, em 1748, a coroa portuguesa buscava efetivar suas conquistas territoriais e deter o avanço das missões jesuíticas espanholas.

Desde a fase colonial, vários tratadistas especializaram-se nos direitos reconhecidos à época, buscando orientar a colônia para sua expansão além do território definido pelo Tratado de Tordesilhas.

Em 1777, o Tratado de Santo Ildefonso reconhece o Rio Paraguai como limite das possessões portuguesas e espanholas, mas definia que os territórios da margem direita do rio, como o Forte Coimbra, deveriam ser entregues aos espanhóis. Porém, por inexistirem terras com capacidade para abrigar povoações à margem esquerda, tornava-se impossível manter posições na margem direita, para assegurar o controle sobre o rio. Preocupados com o avanço português, os espanhóis ocuparam um ponto próximo ao Forte Coimbra, local em que foi construído o Forte Olimpo (1792), na margem direita do Rio Paraguai, à montante da região de Fecho dos Morros. Para reforçar a defesa de Forte Coimbra, foram instalados postos fortificados na margem direita do rio, a fim de prover apoio logístico ao forte. Assim foram fundadas as cidades de Ladário e Corumbá, ambas em 1778 (MATTOS, 1990).

Pela sua posição estratégica, o Forte Coimbra foi alvo de diversos ataques, porém sua manutenção proporcionou a consolidação da posse portuguesa da margem direita do Rio Paraguai. A defesa do Forte Coimbra durante o período do Império é considerada um dos fatores mais importantes para a manutenção da atual Região Centro-Oeste. Ao longo da história, a região do Pantanal foi extremamente significativa para a manutenção da fronteira oeste do Brasil. Caso os espanhóis tivessem conquistado o Forte Coimbra, as localidades de Corumbá e Ladário provavelmente teriam caído, já que Ladário foi fundada como colônia agrícola em 1778, pelo sertanista João

Leme do Prado, em apoio aos militares ali instalados, a fim de garantir a ocupação das cabeceiras dos rios Paraguai e Cuiabá.

Em 1825, o governo imperial tomou a iniciativa de construir seis barcas canhoneiras, resultando na criação em Cuiabá, em 19 de fevereiro de 1827, do Arsenal de Marinha da província de Mato Grosso, fato considerado como o início formal das atividades dessa Força na região. Como destacou o antropólogo e pesquisador Gustavo Villela Lima da Costa, sobre a fronteira oeste:

Os primórdios da Força Naval remontam à Flotilha de Canoas Artilhadas, embarcações de troncos inteiros esculpidos sob técnica indígena, fundamentais para cumprir os objetivos do colonialismo português, com fundações de povoadamentos e fortificações, nas margens opostas dos rios Paraguai e Guaporé e que negavam o uso dos rios e margens aos jesuítas e espanhóis. Em 1825, sob os auspícios do Brasil livre e independente, o Governo

Imperial resolve construir seis barcas canhoneiras, resultando na criação do Arsenal [de Marinha] (COSTA, 2013).

Pouco mais de dois anos após a sua criação, em 15 de novembro de 1829, o Arsenal de Marinha da Província de Mato Grosso passou a dispor de seu primeiro Comando de Força Naval, sob a responsabilidade do Tenente Augusto Leverger.

Por volta de 1856, com a livre navegação no Rio Paraguai e a consequente chegada de comerciantes estrangeiros, a cidade de Corumbá conheceu um rápido período de progresso, funcionando como porto de entreposto para as mercadorias que seguiam para Cuiabá.

Três anos mais tarde, em 29 de dezembro de 1864, as tropas paraguaias de Solano López tomaram o Forte de Coimbra, aportando, em 1º de janeiro de 1865, em Albuquerque, já abandonada, chegando no dia 4 do mesmo mês à Vila de Corumbá, o que levou os brasileiros a uma dramática retirada em direção a Cuiabá, obrigando-os a uma marcha de



Figura 2 – Arsenal de Guerra em Cuiabá

Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914, p.184

aproximadamente 430 km, distância que, em linha reta, separava aquela Vila da capital da então província de Mato Grosso.

Entrelaçam-se neste rincão da fronteira oeste do Brasil uma história de vitórias e o crescimento do território de nossa Nação, que remontam ao início do século XIX, com a criação, em Cuiabá, do Arsenal de Marinha da Província do Mato Grosso nos idos de 1827. Mas com a Guerra do Paraguai, não obstante a grande vitória, passados oito anos da Batalha Naval do Riachuelo, foi observada a fragilidade na distância em prover a defesa da Pátria naquelas circunstâncias. Com isso, em 1873, foi determinada a transferência do Arsenal para a cidade de Ladário, hoje Mato Grosso do Sul, e suas consequentes evoluções para Comando Naval, em 10 de junho de 1933 e, finalmente, Distrito Naval, em 1945. (MARINHA DO BRASIL – Ordem do Dia nº 3/2016, do Comando do 6º DN)

Foram, portanto, as circunstâncias que envolveram a invasão do sul da antiga província de Mato Grosso pelos paraguaios, no início da Guerra da Tríplice Aliança (aqui incluída a tomada do Forte de Coimbra e a invasão da Vila de Corumbá), que levaram as autoridades imperiais a ter clareza da necessidade de reforçar a defesa a jusante do Rio Paraguai. A essa realidade somam-se, ainda, a enchente que afetou o funcionamento do Arsenal de Marinha

em Cuiabá, bem como as dificuldades de logística decorrentes das grandes distâncias a serem percorridas, levando à carência de material, que o afetava permanentemente. Na expressão do historiador sul-mato-grossense Saulo Álvaro de Mello:

Devido às fragilidades do Arsenal de Marinha de Cuiabá, foram feitos estudos visando à sua transferência, e Ladário, por ser uma região estratégica, foi o lugar escolhido para a instalação do Arsenal de Marinha. A transferência do Arsenal de Marinha de Cuiabá (MT) para Ladário foi feita em 1873, tendo início a sua construção no dia 14 de março do referido ano (MELLO, 2009, p. 233).

Assim, diante das circunstâncias acima, em 1873 as autoridades responsáveis pela MB resolveram promover a transferência do Trem Naval de Mato Grosso (Arsenal, canhoneiras e Companhia de Imperiais Marinheiros) para Ladário, o que levaria a Força a ocupar uma posição estratégica na hidrovia,



Figura 3 – Monumento Pedra Fundamental lançada em 1873 pela Marinha
Fonte: Acervo pessoal da autora

podendo, além disso, desfrutar do intenso comércio vigente em Corumbá, que, como destacou Hildebrando Campestrini, já existia antes mesmo da guerra contra o Paraguai (CAMPESTRINI, 2002). Desde então, a Marinha vem aprofundando suas raízes no Pantanal, atraindo prosperidade econômica para o porto de Corumbá, cristalizando seus limites fronteiriços e ampliando os investimentos na estrutura militar do Oeste brasileiro (Figura 2). Segundo SZOCHALEWICZ (2014), pode-se dizer que o trecho de fronteira do Pantanal foi construído sob o trinômio Defesa, Segurança e Desenvolvimento, em concepção política da segunda metade do século XIX.

Cabe ressaltar que, após superar as sequelas da guerra e de ser um dos palcos do movimento de tomada e retomada dos territórios brasileiros invadidos, Corumbá, com a abertura dos portos, foi (re)construída, dando início a uma nova fase de desenvolvimento econômico (CORRÊA, 1980, p. 6). Contando com a atuação decisiva, no comércio, de elementos estrangeiros de diversas nacionalidades, com destaque para sírios e libaneses, já em 1876 três linhas regulares de navios a vapor partiam de seu porto em direção ao Rio de Janeiro. Transformada no principal entreposto comercial do Estado de Mato Grosso, praticamente até a década de 1930 a cidade viu crescer a importância de seu porto no País, ao mesmo tempo em que, na prática, se desvinculava da economia nacional ao estabelecer profundos laços com grandes centros comerciais platinos, como Assunção, Montevidéu e Buenos Aires, além de praças comerciais da Europa. Para Corumbá afluíam:

(...) mercadorias dos mais longínquos empórios, Havre, Liverpool, Man-

chester, Hamburgo, Paris, Londres, Southampton, Amsterdan, Lisboa, Porto e Gênova, desde rendas e tecidos franceses, maquinarias da Inglaterra e Alemanha, gêneros alimentícios da Holanda, vinhos portugueses e italianos, e do porto saíam os produtos da terra, couro, ipeca, charque, penas de garça e outras aves etc. Aí se processava o transbordo para as embarcações menores, destinadas a Cuiabá, Cáceres, Miranda, Coxim e escalas, pois a navegação internacional era permitida até Corumbá, enquanto para o norte de Mato Grosso (Poconé, Cáceres e Cuiabá) utilizavam-se somente navios brasileiros (SOUZA, s/d, p. 85).

Importante mencionar que a grande afluência de estrangeiros para Corumbá possibilitou não só o florescimento cultural da cidade, como influenciou o próprio modo de vida urbano, expresso, por exemplo, nas características arquitetônicas das construções edificadas entre o fim do século XIX e começo do século XX, marcadas pela imponência das fachadas do casario do porto, com seu ecletismo de estilos indicando uma época de prosperidade vivida pela chamada burguesia dos portos, espalhada pelos rios da Bacia Platina.

MEMÓRIAS E HISTÓRIAS

Pautando-se pela ideia de Jacques Le Goff, (2008, p. 421) de que “a memória é um dos pilares em que se funda a identidade e que, por isso, todo ato memorial apresenta intenções identitárias”, a memória é abordada como “comportamento narrativo”, que se caracteriza, antes de mais nada, pela sua função social, pois se trata da comunicação a outrem de uma informação, na ausência do acontecimento ou do objeto que constitui o seu motivo.

A memória, nas culturas antigas, foi sempre associada às experiências religiosas, e principalmente as religiões judaico-cristãs são caracterizadas como “religiões da recordação”, uma vez que, além da tradição histórica presente nas escrituras sagradas, há, em alguns aspectos, a necessidade da lembrança como tarefa religiosa fundamental; lembrar-se da salvação, dos feitos de Deus para com o povo, as ordens e o próprio Deus – Yahweh (LE GOFF, 2008, p. 443).

Rememorar é muito mais do que trazer o passado para o presente; trata-se de um instrumento para reavaliações, revisões, autoanálise, autoconhecimento, e é por este caminho que a memória alcança a identidade, sendo fator-chave em sua (re)construção.

Com isso, recorreremos aos registros de memórias a fim de resgatar as influências da Marinha nas tradições e na formação da cidade fronteira de Ladário, no intuito de evidenciar a influência desta Força Armada junto à sociedade.

A utilização de uma linguagem falada, depois escrita, é de fato uma extensão fundamental das possibilidades de armazenamento da nossa memória que, graças a isso, pode sair dos limites físicos do nosso corpo para se interpor quer nos outros, quer nas bibliotecas. Isto significa que, antes de ser falada ou escrita, existe uma certa linguagem sob a forma de armazenamento de informações na nossa memória (LE GOFF, 2008, p. 421).

Uma das premissas deste artigo é essa influência demonstrada pela presença da memória nos resquícios da instituição nas tradições, no modo de viver e se relacionar das pessoas da região em questão.

A memória individual, ao associar-se com a memória coletiva, presente a historicidade do espaço social, vai determinar as identidades individual e coletiva, onde tempo coletivo e espaço social se associam, formando a cultura histórica com a qual a identidade se consolida e se reproduz. Desta maneira, ecoando Le Goff (1984) e Nora (1996), a memória está relacionada à necessidade do ser humano de definir sua identidade e é contextualizada, motivo pelo qual não é espontânea e imparcialmente verdadeira. A memória permite a sobrevivência hoje do passado, uma vez que, por meio do exercício do pensamento simbólico, há a eternização e continuidade da história na consciência humana (LE GOFF, 2008, p. 467).

Desta forma, buscamos demonstrar como o contexto histórico tem se relacionado com a memória coletiva a partir dos níveis em que o individual se enraíza no social e no coletivo (linguística, demográfica, econômica, biológica, cultural e religiosamente) e também no estudo dos lugares da memória:

(...) Lugares topográficos, como os arquivos, as bibliotecas e os museus; lugares monumentais, como os cemitérios ou as arquiteturas; lugares simbólicos, como as comemorações, as peregrinações, os aniversários ou os emblemas; lugares funcionais, como os manuais, as autobiografias ou as associações (idem).

Para Castells (2000, p.22-23), a identidade é “a fonte de significado e experiência de um povo. (...) Toda e qualquer identidade é construída. A principal questão, na verdade, diz respeito a como, a partir de quê, por quem e para quê isso acontece”. Ora, vimos que a identidade

possui um caráter relacional, ou seja, ela se define em relação à alteridade; desta forma, buscamos demonstrar a relação entre a posição estratégica do Arsenal de Marinha ali instalado, antes mesmo do reconhecimento do município, e a identidade da população da cidade de Ladário, localizada na fronteira oeste do Brasil.

Os oficiais de Marinha da época, em sua maioria originados do Rio de Janeiro, não pouparam esforços para imprimir sua tradição no meio cultural da cidade, tentando reproduzir, nos rincões do Pantanal, o que desfrutavam no Rio de Janeiro e sendo aos poucos moldados pela cultura local. Lá chegando, culturas entrelaçadas foram construindo e ressignificando a cultura local de forma natural.

Enquanto os oficiais da época representavam as “elites” de uma sociedade escravocrata, as praças, segundo trabalho de mestrado de Saulo Álvaro de Mello (2009), eram “trazidas no laço” recrutadas entre os escravizados, órfãos, presos e vagabundos, para o serviço pesado.

A Força Naval, especificamente, formava seus quadros superiores por meio da cooptação política das elites e os inferiores através da contratação de estrangeiros, do recrutamento forçado e, finalmente, pelo mecanismo compulsório de inserção de grupos de homens livres pobres e libertos nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros. A presença de trabalhadores escravizados para suprir a marinagem reproduzia uma sociedade pautada pelos valores escravistas, em que o trabalho manual ou braçal tinha o signo da desonra para o segmento branco e da violência e discriminação para o negro sob cativo ou mesmo liberto. Aliado a essa questão, acoplava-se o sistema de recrutamento anacrônico e violento, constituído

por guarnições navais que envolviam marinheiros voluntários, contratados, ou recrutados compulsoriamente entre os tripulantes da Marinha Mercante, desempregados, criminosos e escravizados (MELLO, 2009. p. 109).

A sopa paraguaia, descrita pelo poeta e escritor ladarense João Lisbôa Macêdo, é outra das manifestações mais plurais e mais antigas da cultura local que permanece até os dias de hoje.

É um bolo apetitoso de fubá de milho saboró, queijo, leite, banha, ovos, sal e cebola. Essa massa suculenta tinha a sua expansão costumeira por ocasião da Semana Santa, na antiga intenção religiosa de substituir-se a ingestão de carne na sexta-feira maior (MACÊDO. 1983, p. 12).

O fubá, hoje, pode ser adquirido facilmente. Mas em tempos mais remotos necessitava-se de três a quatro dias de dedicação para o preparo deste ingrediente principal. Este costume de inspiração guarani incorporado às nossas tradições também não escapou à influência da Marinha:

(...) com que boa vontade as donas de casa se entregavam à confecção do bolo, removendo todas as dificuldades que surgissem para a sua apresentação no dia santo! E, na quarta-feira à tarde, podiam-se ver aqueles panelões de ferro, gamelas de madeira, travessões de barro cheios até a boca da massa amarela de milho, grandes colheres de madeira em forma de remo, na mão das mulheres que revolviam o apetitoso quitute, em meio à algazarra da criançada, para a qual tudo era um motivo ordinário de festa, como os que antecedem um dia de casamento ou de aniversário.

A essas alturas, o forno de tijolos, parecido com a casa de “joão-de-barro”, erguido no meio do terreiro, já estava aceso com a lenha especialmente trazida das imediações da antiga vila, um pouco além do cemitério, e quando de mais longe, perigosamente, das matas do Coronel. Quase sempre era o chefe de casa quem se encarregava de trazer a lenha e de acender o forno.

- Tudo pronto para o assamento?
- Tudo pronto!

E as assadeiras de folhas de flandres, feitas caprichosamente pelos caldeiros do Arsenal de Marinha, untadas com banha de porco, cheias da massa amarela, eram levadas ao forno (...). E o bolo estava pronto para degustação (IDEM, 1983, p. 12-13, grifo nosso).

Os militares designados para servir naquela localidade, considerada inóspita e insalubre de início, eram pegos de surpresa pela tradição da “sopa”:

Há forasteiros, principalmente sulistas ou de sangue europeu, que não apreciam o sabor desse bolo. A totalidade do nosso povo, no entanto,ingere-o com bom gosto.

E nós, particularmente, gostamos da sopa paraguaia e não a trocamos pelo melhor vatapá (...) (IDEM, *Ibidem*).

Esses forasteiros, frequentemente, eram e são motivo de brincadeiras por desconhecimento da cultura local: ao chegarem à cidade, dizem-lhes que, ao serem convidados para degustar a sopa paraguaia na casa de alguém, que levem a sua própria colher, e se surpreendem quando percebem se tratar de um bolo salgado, e não uma sopa líquida como conhecem. Mas este fato só foi descrito em relatos orais.

Para Maranhó (2016), o militar que vai cumprir sua missão nessas terras longínquas do Oeste brasileiro não se apropria da fronteira; no entanto, observamos que existe, sim, uma transformação da cultura por meio de uma certa “imposição” vinda de outras terras, já que, por exemplo, ao levar a imagem de Nossa Senhora dos Remédios, o militar, em busca de se sentir “em casa”, acaba por entrelaçar sua cultura à cultura

O militar, em busca de se sentir “em casa”, acaba por entrelaçar sua cultura à cultura local

local, interferindo nesta e sendo transformado pela mesma ao incorporar aos seus costumes o hábito de tomar o tereré¹.

Após entendermos as questões relativas à fronteira e às leis que regem a presença da Marinha em Ladário, nos debruçamos a descobrir de que forma os militares que migraram junto com o Arsenal de Marinha de Cuiabá para a cidade em 1873 (e seus dependentes, e os descendentes destes) impactaram e vêm impactando, até os dias atuais, os aspectos culturais e socioeconômicos da cidade.

1 Bebida típica sul-americana feita com a infusão da erva-mate (*Ilex paraguariensis*) em água fria. De origem guarani, pode ser consumido com limão ou hortelã, entre outros. O Mato Grosso do Sul foi o primeiro estado do Brasil a conhecer a bebida, sendo esta levada pelos paraguaios e índios guaranis kaiowás, que passaram a pertencer ao País quando da nova definição da fronteira entre Brasil e Paraguai, colocando imensos ervais nativos ao Brasil. E também todo o ciclo brasileiro da erva-mate do tereré teve início na cidade sul-mato-grossense de Ponta Porã, quando ainda era território paraguaio. Esta cidade faz fronteira com Pedro Juan Caballero, município paraguaio. Depois, o uso expandiu-se para outras cidades e estados.

Este estudo sintetiza um material que busca contribuir para estudos futuros, com a pretensão de diminuir o abismo entre os militares e a sociedade civil ao analisar a atuação dos militares da Marinha na fronteira oeste do Brasil à luz da Política Nacional de Defesa, dando maior visibilidade às atividades desenvolvidas.

NOSSA SENHORA DOS REMÉDIOS, SEU TEMPLO E SUA PROCISSÃO

O patrimônio cultural que o município de Ladário abriga é dinâmico e significativo.

A chegada “inesperada” da imagem de Nossa Senhora dos Remédios à cidade, ainda no século XVIII, pelo Rio Paraguai, levada por um militar da Marinha (estes dois grandes alicerces econômicos da cidade), é tida como verdadeiro exercício do mistério da fé, que se estendeu por meio dos inúmeros milagres concedidos aos fiéis, o que viria a ser reconhecido cem anos depois, transformado a paróquia em um verdadeiro santuário de milagres.

A história da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios está intimamente ligada à memória do Arsenal de Marinha, já que, num primeiro momento, quando a igreja ainda não havia sido construída, as missas eram realizadas ao ar livre ou na capela do Arsenal de Marinha e também pela chegada da imagem de Nossa Senhora dos Remédios, em 1893, trazida pelo então comandante na época, Capitão-Tenente Raimundo de Souza Lobo.

Segundo Renato Baéz, um dos memorialistas corumbaenses, a pedra fundamental da igreja foi lançada em 2 de setembro de 1878, isto é, cem anos após a fundação da vila de Ladário, ocorrida em 1778. A construção da igreja, porém, só teve início em 1892

No Arsenal da Marinha existia a capela velha do arsenal e do povo de Ladário. A 8 de janeiro de 1893 o Pe. Constantino Tarzio (SDB), vigário, abriu o livro de “Fábrica, da igreja nova de Ladário”. A pedra fundamental da igreja foi lançada no dia 2 de setembro de 1878, no entanto, só em 1892 teve



Figura 4 – Procissão fluvial

Fonte: Comunicação Social do Comando do 6º Distrito Naval

início a sua construção. A igreja, trabalho do construtor italiano Germano dos Santos Mauro, foi inaugurada em 1896. (BAÉZ, 1965)

Desta forma, ainda de acordo com o memorialista, o ano de 1896 representou a primeira fase de construção da igreja, e o ano de 1898 sua fase final. É possível afirmar, desse modo, que a Igreja de Nossa Senhora dos Remédios possui 119 anos, e a imagem da santa 122 anos, sendo ambas consideradas patrimônio cultural material de Ladário.

Todavia, a nova paróquia de Nossa Senhora dos Remédios só foi inaugurada no ano de 1939, ou seja, 41 anos após o término de sua construção. O responsável pela diocese de Santa Cruz na época, bispo de Corumbá, D. Vicente B. M. Priante, foi quem criou a nova paróquia, que ficou sob a administração dos padres franciscanos do comissariado do Mato Grosso.

Abaixo é descrita a situação da igreja quando os padres franciscanos a assumiram:

Quando os franciscanos assumiram a paróquia de Ladário, já havia a igreja de Nossa Senhora dos Remédios. Ela era grande, construída de pedras naturais. As paredes de fora estavam sem reboque. Ao lado, na frente, existia uma escada encimada por um telhado, como de um baldaquino, para abrigar os sinos. O forro e o telhado da igreja estavam furados, as paredes de cima mostravam aberturas, pelas quais muitos morcegos entravam na igreja. Estes males foram sanados por um novo telhado e pelos consertos que foram feitos em 1943. Segundo o Pe. Frei Mateus Hoepers, visitador geral em 1943: “Aqui em Ladário, vocês, pelo menos, têm uma igreja que merece este nome”(Crônica, f. 3v). Em 1945, foi

realizada uma reforma total da igreja, sob os cuidados do irmão Frei Valfrido Stahle. (KNOB, 1988, p. 293)

Antes, em 1942, foi assinada a planta para a construção da torre. A parte que já existia da torre e parte da fachada foram derrubadas para construir a nova que, sobretudo, contou com a ajuda da população e do comando naval. A torre possuía quatro sinos, fabricados em Sorocaba no ano de 1946 e encomendados pelo Frei Liberato Kettere, responsável pela igreja na época. O coro da igreja, que vinha desde o tempo de sua fundação, era de madeira, sendo depois concretado.

Portanto, a igreja Santuário Nossa Senhora dos Remédios, construída pelo italiano Germano dos Santos Mauro, apesar de ter sua pedra fundamental lançada em 1878, só teve sua obra iniciada 14 anos depois, em 1892. Inaugurada em 1896, a igreja só ficou totalmente pronta em 1898. E somente 41 anos depois a capela foi elevada a paróquia, ficando determinado período sob a atenção e os cuidados de padres salesianos, momento em que foi ampliada.

Em seu livro *Sopa Paraguuaia*, o escritor e poeta ladarense João Lisbôa Macêdo conta que a história de devoção à paróquia começou quando o Capitão-Tenente Souza Lobo trouxe, em 1893, a imagem de Nossa Senhora dos Remédios, de origem espanhola e modelada em gesso, de presente para a cidade de Ladário, ficando inicialmente abrigada na antiga capela do Arsenal da Marinha e sendo transferida para o santuário quando a então capela teve sua obra concluída.

Eis os dados históricos da Paróquia de Nossa Senhora dos Remédios de Ladário fornecidos pela Sra. Clarimer de Meira Navarro, que os colheu da administração em maio de 1980 para a organização do livro de Macêdo (1983. p. 31-33):



Figura 5 – Padre Celso (pároco) com a imagem de N. Sra. dos Remédios, em procissão fluvial em navio da Marinha

da fé pela recuperação da saúde: adoecidas ou machucadas, as pessoas recorrem aos lenitivos da divindade; obtendo curas, automaticamente atendem ao compromisso assumido, o que corresponde à permanência da procissão sempre bem concorrida. Infelizmente é uma tradição que se mantém pela necessidade, ante o estigma da dor e da enfermidade (MACÊDO, 1983. p. 32).

Como se verificou na maioria das comunidades brasileiras, Ladário teve também sua dedicação religiosa no início de sua mais efetiva e influente configuração populacional, quando o Capitão-Tenente José Raymundo de Souza Lobo, da guarnição do Arsenal de Marinha, fez-lhe presente de uma imagem consagrada à Virgem, sob a intenção de restauradora dos enfermos, com o nome de Nossa Senhora dos Remédios.

De início ela esteve em uma capela no interior do Arsenal, tendo sido removida depois para o altar-mor da igreja especialmente construída, e que lhe tem o nome.

Ainda segundo Macêdo (1983), estudiosos apontam que a imagem é de origem espanhola e foi “trazida para o Brasil (Recife) no século XVIII, devendo ter, portanto, a sua intimidade histórica entre os feitos de lutas e conquistas da terra de Cervantes”.

A sua procissão cremos ser uma tradição que jamais se extinguirá, uma vez que o motivo se vincula à questão

A evolução administrativa da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios teve o seu prosseguimento com a assistência dos padres salesianos, diocesanos e franciscanos vindos de Corumbá, no período de 1898 a 1939. A partir desse ano, passou à categoria de paróquia independente da de Corumbá, quando se evidenciou grande impulso no progresso, tendo sido o seu primeiro vigário o padre franciscano Eucário Schmidith (MACÊDO, 1983).

A igreja foi tombada como patrimônio histórico do município pela Lei Municipal 960/2016, sancionada pelo prefeito José Antonio Assad e Faria no dia 18 de julho daquele ano. O tombamento foi inscrito no livro da Fundação de Cultura do Município de Ladário:

Art. 1º – Fica tombada e inscrito no Livro da Fundação de Cultura do Município de Ladário-MS, como patrimônio histórico, religioso e cultural, a imagem de Nossa Senhora dos Remédios que fica no Santuário de Nossa Senhora dos Remédios.

Art. 2º – Fica proibida qualquer alteração e modificação da imagem; se



Figura 6 – Imagem de Nossa Senhora dos Remédios
 Fonte: <<https://www.a12.com/academia/titulos-de-nossa-senhora/nossa-senhora-dos-remedios>>

restaurada, permanecer com sua originalidade preservada (Ladário, 2016).

Desta forma, conforme a lei, fica proibida qualquer alteração ou modificação na imagem real da Santa Padroeira do município, localizada na sede do Santuário de Nossa Senhora dos Remédios, no centro da cidade, bem como no santuário que a abriga, devendo estes se manter em bom estado de conservação.

A representação mais antiga da imagem, hoje conservada, de estilo românico, pertenceu à primeira casa dos trinitários em Marselha: a Virgem está sentada, com o Menino Jesus no braço esquerdo e com a bolsa de dinheiro no direito. A bolsa alude, como relatam muitos biógrafos, à aparição e ao socorro dado por Nossa Senhora a São João de Matha em Túnis

e em Valência (Espanha). São João de Matha estava sendo atormentado pelos muçulmanos, que exigiam o preço duplicado por escravos já resgatados, sob ameaça de reconduzi-los em prisão.

Tendo suplicado à Virgem, com fervor, como Mãe do Bom Remédio, foi por ela miraculosamente provido.

No Brasil, Nossa Senhora do Bom Remédio é mais conhecida com o título de "Nossa Senhora dos Remédios". Os frades trinitários, com suas confrarias e os devotos, se empenhavam na difusão de suas devoções específicas e, assim, trouxeram para o Brasil o culto da Virgem dos Remédios, em honra da qual ergueram capelas em várias províncias do Nordeste e nas regiões barrocas de Minas Gerais. Em São Paulo, a Igreja dos Remédios, com seu frontispício de azulejos e sua história recheada de lendas, estava situada na Praça João Mendes. Era o refúgio dos escravos perseguidos e, nos últimos tempos do Império, o reduto preferido dos abolicionistas. Em 1941, foi demolida para o alargamento da praça, conhecida antigamente como Largo dos Remédios. Na Ilha de Fernando de Noronha, a igreja dedicada à santa foi construída em estilo português, em 1737, logo depois da expulsão dos franceses, que ali permaneceram durante um ano.

DE CINE MARINHA À ATUAL CASA DE CULTURA

O antigo Cinema de Ladário é outra expressão da influência da cultura naval na cidade. Fundado em 1º de maio de 1936 por Agemor Radiche, com localização na antiga Rua do Portão, ficou por muito tempo sob a coordenação de Jarbas Pirato Manso.



Figura 7 – Inauguração da Casa de Cultura de Ladário
Fonte: www.com6dn.marinha.mil.br

No ano de 1962, a Marinha passou a ser proprietária do cinema, que teve seu nome mudado para Cine Marinha; porém, em 1972, fechou suas portas por motivos desconhecidos. Atualmente, o prédio é ocupado pela Prefeitura, funcionando como Casa de Cultura de Ladário, inaugurada em 2016.

Diante do exposto, pudemos observar que a presença e a atuação dos militares na região fronteira do Oeste brasileiro, em especial nas cidades de Corumbá e Ladário, continuaram mesmo após findados os conflitos e cristalizados os contornos da fronteira, indo além do propósito de defesa e de incentivo ao desenvolvimento, haja vista que a presença dos militares representava e ainda representa envio regular de novos recursos, devendo-se constatar, contudo, que a importância econômica e política dos mesmos vem diminuindo desde a segunda década do século XX, em detrimento das atividades comerciais e industriais extrativistas, como as da Vale e do Cimento Itaú, mas ainda mostra-se significativa sobre as influências culturais.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES>; Cultura; Marinha do Brasil; Religião; Tradição;

REFERÊNCIAS

- BAÉZ, Renato. *Corumbá: Evocações e realidades*. São Paulo: Composto e Impresso, 1965, 152p.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Unicamp, 1992.
- CASTELLS, Manuel. *O Poder da Identidade*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- KNOB, Frei Pedro. *A missão franciscana do Mato Grosso*. São Paulo: Edições Loyola, 1988.
- MACÊDO, João Lisboa de. *Sopa Paraguaia*. s.n., 1983, 173p.
- MARANHO, Márcia V. M. Taube. *A Marinha do Brasil e a presença de seus militares na fronteira Oeste do Brasil: o caso de Ladário*, MS. Dissertação de Mestrado em Estudos Fronteiriços, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Corumbá, 2014.
- MELLO, Saulo Álvares de. “O Arsenal da Marinha em Mato Grosso: projeto político e defesa nacional e de disciplinarização do trabalho: do planalto à planície pantaneira (1719-1873)”. Dourados, MS: Universidade Federal da Grande Dourados, 2009.
- SOUZA, M. “Território da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental”. In: SAQUET, M.A.; SPOSITO, E.S. *Território e territorialidades: teoria, processos e conflitos*. SP: Expressão Popular, p. 57-72, 2009.

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.

O CÃO DE GUARDA

Em 2002 e 2003, fui chefe-geral dos Serviços do Comando do 8º Distrito Naval (São Paulo-SP). Experiência interessantíssima, pois, na época, a gama de assuntos que estavam sob a minha responsabilidade era imensa, diferentemente da estrutura organizacional hoje vigente.

A Marinha possuía um Próprio Nacional Residencial (PNR), casa, na Avenida Antônio Joaquim de Moura Andrade, em Moema, próximo ao Parque do Ibirapuera. Em função das mudanças viárias na região, pretendia-se aliená-lo, o que realmente aconteceu.

O fato é que o 8º Distrito Naval não possuía PNR em quantidade suficiente

para atender a todas as praças de seu efetivo. Assim, muitas optavam em manter suas famílias no Rio de Janeiro e passavam a residir a bordo, o que gerava inconvenientes para ambas as partes.

Em face da disponibilidade da casa citada e da necessidade de mantê-la ocupada, tanto para facilitar a sua manutenção quanto impedir a ação de vândalos, optou-se por transformá-la, provisoriamente, em acomodação para os sargentos residentes enquanto corria o processo de alienação.

Nessa época, o 8º DN possuía um bom plantel de cães de guarda, e alguns sargentos estavam acostumados a lidar com

eles. Considerando que a casa passou a ter pertences dos militares e ficava desabitada durante o dia, logo alguém teve a brilhante ideia de levar uma cadela da raça pastor alemão para fazer parte do aparato de segurança, além de servir de companhia aos residentes, principalmente à noite e nos finais de semana.

Num determinado dia, um residente, ao acordar, surpreendeu-se com o desaparecimento do grande portão de entrada de veículos, furtado durante a noite. Maior surpresa ainda foi constatar o sumiço da cadela, aquela cuja tarefa era exatamente impedir eventos como esse. Alvorada geral!

O mais antigo trouxe o acontecido ao meu conhecimento, e providências foram tomadas para, a partir de então, manter-se um plantão na casa. A Seção de Inteligência do 8º DN contactou o Sistema de

Inteligência das demais Forças Armadas e dos órgãos de segurança pública para procurar e localizar o portão e, se possível, os autores do delito.

Entre os residentes havia praças da Seção de Inteligência, e estes sabiam como investigar o ocorrido. Em dois dias o portão foi localizado num ferro-velho, recuperado e reinstalado. A cadela, por sua vez, foi encontrada no bairro, onde já tinha sido adotada por um catador de papel.

Enfim, a situação no PNR foi restabelecida, e o fato passou a integrar o vasto anedotário naval. Se é verdade o ditado que diz que “cão que ladra não morde”, neste caso se constatou que o cão de guarda não guardou nem a si próprio.

Ronald dos Santos Santiago
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

Crédito Simples

Para militares da Marinha do Brasil

Juros a partir de

1,19%
a.m.

até

96
meses



Faça uma
simulação

Sujeito a alteração sem aviso prévio
Consulte as normas e condições vigentes

FHE

POUPEX

0800 61 3040

poupex.com.br

DOAÇÕES À DPHDM
DEZEMBRO/2019 A FEVEREIRO DE 2020

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Almirante de Esquadra (Ref^o) Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro
Almirante de Esquadra (Ref^o) José Alberto Accioly Fragelli
Contra-Almirante (FN) Renato Rangel Ferreira
Capitão de Mar e Guerra Hermes Pacheco Pereira de Oliveira
Capitão de Mar e Guerra (RM1) Alfredo Pinto Ferreira Neto
Capitão de Mar e Guerra (RM1) Milton Pinto Ferreira Filho
Capitão de Fragata (T) Leniza de Faria Lima Glad
Carlos Francisco Moura
Elizabeth Varela (MAM)
Fernando Ribas de Martini
Gerson Antônio Fonseca
Hugo Stuart
Juarez Genial (Funcab)
Marcondes Marchetti
Reinaldo Alves (MAM)
Escola Superior de Guerra (ESG)
Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM)
Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)
Biblioteca do Exército Editora (Bibliex)
Secretaria de Cultura do Rio de Janeiro

LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

ESPANHA

Revista de História Naval, v. 37, n. 146; Suplemento n. 30, 2019
Revista General de Marina, n. 277, Ago/Set, 2019

BRASIL

70 anos de vitória na grande guerra patriótica de 1941-1945, Rússia hoje, 2015
13 anos do Brasil na Minustah: lições aprendidas e novas perspectivas, 2019
A ação de drones na Guerra Naval, 2018
Alfândega do Rio de Janeiro: administração, comércio e cidade, 2017
Borboletas e lobisomens: vidas, sonhos e mortes dos guerrilheiros do Araguaia, 2018
Os caminhos e descaminhos da leitura na aquisição do conhecimento, 2011

- Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*, 2017
Colônia Blumenal no sul do Brasil, tomo II, 2019
Darcy, a outra face de Vargas, 2011
Un derrotero del Mar del Sur: el pacífico americano a fines del siglo XVII, 2018
Descrição topográfica e histórica da Ilha do Bom Jesus e do Asilo dos Inválidos da Pátria pelo seu Capelão Manoel da Costa Honorato, 2019
Dinossauros, 2014
Dinossauro Estegossauro, 2014
Dragão 2 – Dragões de Berk, 2014
Uma escolha, um destino, 2019
Esquadrão Orungan, história do 1º/7º GAV, 2012
A Grande Guerra no Atlântico Português, v. II, 2018
My hero academia, 2017
A História do Brasil nos traços de Estigarribia, 2019
A História do Trabalho no Porto do Rio, 2019
Indústria naval argentina: 100 años, 1937– 2036, 2018
A lei da selva: estratégias, imaginário e discurso dos militares sobre a Guerrilha do Araguaia, 2006
Lições do Titanic sobre riscos e crises, 2017
Missão militar francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro, 2018
Muralha de pedra, canhões de bronze e homens de ferro, 2019
Museu Aeroespacial – 40 anos, 2013
Nação e Exército, 2019
Naus & Fragatas: conjunto de gravuras didáticas setentistas portuguesas, 2018
Nova metrópole do Brasil: relatório geral de sua localização, 2019
Novas (velhas) batalhas: educação patrimonial no contexto das fortificações de Pernambuco, 2019
Origami para crianças: dinossauros e animais pré-históricos, 2015
Pagu, vida-obra, 2014
Poder Nacional, Cultural Política e Paz mundial: conferências de San Tiago Dantas na Escola Superior de Guerra (1951 – 1962), 2014
Presidentes da corte no Império e na República, 1808-2017, 2017
Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII, 2018
O Rio de Janeiro nas notícias da Gazeta de Lisboa 1715-1750, vol. 1, 2016
Selva de dinossauro, 2015
Teatro a bordo de naus portuguesas nos séculos XV-XVIII: carreiras da Índia e do Brasil, 2017
O Veleiro-Escola Fraternidade na Antártica, 2014
Vestígios da paisagem carioca, 2019
La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: la aventura imposible, 1519-1522, 2018
Abrammil – Academia Brasileira de Medalhística Militar, v. 10, n. 10, 2017
Abrammil – Academia Brasileira de Medalhística Militar, v. 11, n. 11, 2018
Abrammil – Academia Brasileira de Medalhística Militar, v. 12, n. 12, 2019
Asas, v. 09, n. 54, Abr/Mai, 2010
Asas, v. 12, n. 71, Abr/Mai, 2013

Aviação Naval, v.49, n. 79, 2019
Folha Militar, v. 05, n. 55, Mar; n. 56, Abr, 2015
Força Aérea, v. 17, n. 81, Abr, 2013
Força Aérea, v. 18, n. 96, Out, 2015
Navigator, v. 15, n. 30, Dez, 2019
Nomar, v. 55, n. 930, Out; n. 931 Nov; n. 932, 2019
Nomar, v. 56, n. 933, Jan, 2020
Pag Mar, v. 01, n. 01, 2013
Pag Mar, v. 02, n. 02, 2014
Pag Mar, v. 04, n. 04, 2016
Portos e Navios, v. 58, n. 669, Out; n. 670, Nov, 2016
Revista Histórica da Biblioteca Nacional, v. 7, n. 82, Jul; n. 84, Set, 2012
Revista da Cultura, v. 18, n. 32, Jun, 2019
Revista do Exército Brasileiro, v. 155, 1º Quadrimestre, 2019
Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 39, n. 40, 2019
A Ressurgência, v. 09, n. 08, Jul, 2015
Verde Oliva, v. 54, n. 240, Abr, 2018
Verde Oliva, v. 56, n. 246, Jun, 2019

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 Almirante de Esquadra (Ref^o) José Alberto Accioly Fragelli a seguinte correspondência, que esclarece fatos relativos à aquisição do NAe *São Paulo* da Marinha da França (ex-Foch), em 2001.

A AQUISIÇÃO DO NAe SÃO PAULO

A aquisição do Navio-Aeródromo (NAe) *São Paulo* envolveu muitos fatores com várias características de naturezas políticas, diplomáticas, internacionais, financeiras e logísticas.

Na época, participei indiretamente da negociação, por ser o comandante de Operações Navais e, posteriormente, chefe do Estado-Maior da Armada.

Recordando um pouco, em 1993 fui o comandante da primeira Operação Araex, que tinha como capitânia o Navio-Aeródromo *Minas Gerais*. Ao chegar em Puerto Belgrano, Argentina, conheci o comandante da Aviação Naval daquele país, o Capitão de Mar e Guerra (CMG) Colombo, que teve participação ativa na Guerra das Malvinas, comandando um esquadrão de ataque aeronaval, afundando alguns navios ingleses, entre eles a

Fragata *Sheffield*. Em 1993, a Marinha argentina possuía 12 modernos aviões Super Étendard, cujos pilotos precisavam manter sua qualificação para operar em navio-aeródromo, motivo pelo qual a nossa Marinha ofereceu o *Minas Gerais*, em razão de que o único NAe argentino, o *25 de Mayo*, estava parado para troca de sua propulsão, fato que nunca aconteceu, ficando atracado definitivamente em estado de baixa.

Além do CMG Colombo, fiz amizade com o Contra-Almirante Fuzari, comandante de La Flota, e seu chefe de Estado-Maior, CMG Stella. Em conversa comigo, eles me expuseram o desejo de terem um novo navio, e, pelos estudos que fizeram, este só poderia ser o *Foch*, da Marinha francesa, ao término de seu período operativo.

Quando, em 2000, nos foi oferecido o *Foch*, lembrei-me daqueles oficiais amigos da Marinha argentina.

Mas, antes de iniciarmos as negociações, este navio visitou o Rio de Janeiro, sendo eu então o comandante de Operações Navais. Como não tive oportunidade de visitá-lo, depois do trabalho, à noite, fui com meu carro ao cais onde ele estava atracado e, andando pelo mesmo, pude observar as dimensões e o porte maravilhoso daquele navio, ficando vivamente impressionado.

Por esta ocasião, a Marinha francesa nos ofereceu um convite para alguns oficiais brasileiros nele embarcarem, na viagem de regresso à França. Determinei, então, que o CMG Nigro, comandante do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML) e ex-comandante do *Minas Gerais*, fosse um dos oficiais a embarcar no *Foch*.

O CMG Nigro, oportunamente, me apresentou o relatório abaixo, a pedido meu:

“Antes das negociações relativas à aquisição do ex-PA *Foch*, o navio visitou o Rio de Janeiro no início do ano 2000. Na curta estadia de quatro dias, apagou a planta propulsora (com as caldeiras principais). Tal fato retratou a confiança do comandante e da tripulação ao submeterem a instalação propulsora ao transiente de ‘apagar’ e ‘acender’ o navio em tão curto espaço de tempo, mesmo com o *Foch* no final de seu ciclo operacional. O navio tinha o seu Período de Manutenção Geral (PMG) programado para o início de 2000. Na ocasião, a tripulação francesa deixou para ‘acender’ o *Foch* horas antes da partida, o que causou quantidade incomum de fumaça, noticiada pela imprensa do Rio de Janeiro.

O navio zarpou com uma Comissão de Inspeção de oficiais da

MB, chefiada pelo comandante do CAAML, órgão responsável pelo treinamento das tripulações da Esquadra e pela condução das inspeções operacionais, base da avaliação da prontidão para o combate e a certificação de um navio e sua tripulação para as operações navais no Brasil e no exterior. Durante 48 horas o PA *Foch* navegou com a comissão da MB e realizou operações aéreas noturnas em área de calmaria, onde desenvolveu 29 nós para atender aos requisitos de recolhimento dos jatos Super Étendard.

Nesta inspeção, a Comissão da Marinha averiguou que o PA *Foch*, mesmo no fim do seu período operacional, mantinha condições de pleno emprego em operações da guerra aeronaval.”

O início das negociações para aquisição do *Foch* foi muito interessante. Oficialmente, podemos dizer que tudo começou em Paris, num almoço que o Presidente Jacques Chirac ofereceu ao nosso Presidente Fernando Henrique Cardoso. Fomos avisados com antecedência, pelo nosso adido naval em Paris, que o Presidente francês iria oferecer o navio. Soubemos deste fato por meio de uma ligação que recebi do nosso adido. Desci, então, do meu gabinete e fui falar com o nosso comandante da Marinha, Almirante Chagasteles, que de início concordou com a oferta. Em seguida, fiz uma ligação ao CMG Casaes, subchefe do Gabinete Militar, que acompanhava o nosso Presidente, participando a decisão do nosso comandante. No meio do almoço, o Presidente Chirac, por ocasião do brinde, fez a oferta da França ao Brasil de um *cadeau*, o Porta-Aviões *Foch*. Nosso Presidente, já assessorado pelo CMG Casaes, aceitou.

Daí em diante começaram as negociações. O preço inicial seria de US\$ 50 milhões, uma “pechincha”. Entretanto, em uma viagem que fiz por ordem do Almirante Chagasteles, para representar a nossa Marinha na posse do novo chefe de Operações Navais americano, Vernon Clark, na Academia Naval de Anápolis, encontrei-me com meu antigo amigo Stella, agora chefe do Estado-Maior da Armada argentina. Nas conversas que tivemos, por dever de ofício, participei que a nossa Marinha estava adquirindo o *Foch*. Foi então que ele me contou que, recentemente, a Argentina tinha adquirido da França o navio-tanque de abastecimento no mar *Patagônia* (ex-Durance), cujo preço inicial seria de US\$ 16 milhões, tendo a Argentina feito uma contraproposta de $\frac{1}{4}$, ou seja, US\$ 4 milhões, e a França aceitou.

Com a informação de bastidores nos dada pelo Almirante Stella, posteriormente fizemos uma contraproposta à França de US\$ 12 milhões, $\frac{1}{4}$ da inicial, tendo esta sido prontamente aceita.

E assim iniciamos as negociações com alguns setores do Itamaraty, do Ministério da Defesa e da nossa própria Marinha, não muito favoráveis. O Itamaraty argumentava que o *Foch* poderia provocar uma corrida armamentista no Cone Sul. De fato, esta corrida tinha acontecido em 1910, na aquisição dos encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*. A Argentina imediatamente encomendou dois encouraçados aos Estados Unidos, o *Rivadavia* e o *Morena*. Mas agora, com as excelentes relações entre a Marinha do Brasil e a da Argentina, não havia a menor possibilidade de que isso se repetisse. Na nossa Marinha, alguns setores da área do material tinham certas preocupações, alegando que não tínhamos experiência com material francês. Então, nosso querido Almirante

Chagasteles levou a discussão para o Almirantado, sendo o Almirante Peixoto e eu plenamente favoráveis.

O Almirante Chagasteles, percebendo que a decisão não era unânime, estava indeciso. Compreendendo a indecisão do Almirante, numa tarde de domingo saí da minha casa, em Brasília, e fui visitá-lo. Tendo muito respeito, admiração e amizade por ele, expressei, numa conversa franca, minha opinião. Argumentei que o nosso *Minas Gerais* não possuía condições para operar plenamente os 23 AF-4 adquiridos, mas que o *Foch* as tinha. No final, ele concordou com a decisão de compra. Restavam então o Ministério da Defesa e o das Relações Exteriores.

O Almirante Chagasteles era uma pessoa muito introvertida, mas muito inteligente e conhecedor dos assuntos navais em profundidade. Entretanto, infelizmente, não tinha boas relações com o ministro da Defesa, Dr. Quintão, ex-advogado da União. Estando no Rio adoentado, Chagasteles determinou-me que fosse à audiência com o ministro da Defesa, para tratar da aquisição do *Foch*, acompanhado do seu chefe de Gabinete, Almirante Saraiva. A conversa foi muito longa. Por ser o Dr. Quintão um grande advogado, ele olhou a aquisição somente sob o ponto de vista jurídico. Inicialmente, desejava que houvesse uma licitação por parte da França, argumentando que US\$ 12 milhões era uma quantia muito alta para ser comprometida sem este procedimento. Tentei mostrar-lhe que uma licitação por parte da França era inviável, pois a compra se dava de governo para governo. Além disso, a França era apenas o país cedente. Entretanto, ele discordou de mim. Para que não continuássemos num impasse, e visando nos proteger,

decidiu que pediria ao Presidente que convocasse o Conselho de Segurança Nacional. E assim ele fez, tendo o Presidente aceitado.

Com essa nova solução, fui procurar o General Cardoso, chefe do Gabinete Militar, para saber como proceder. Ele me informou que a reunião não seria feita de maneira formal, sugerindo-me que, sendo eu o Cema, produzisse uma ata da reunião e lhe entregasse a mesma, pois ele obteria as assinaturas de todos os componentes do Conselho, cabendo à Marinha somente obter as do ministro das Relações Exteriores e do presidente do Congresso, Senador Antônio Carlos Magalhães, pois este não estava muito afinado com o governo.

O Almirante Chagasteles era muito bem relacionado com o Senador Antônio Carlos Magalhães, conseguindo facilmente sua assinatura. Faltava o ministro das Relações Exteriores, Embaixador Lampreia. Coube-me esta tarefa. O Itamaraty tinha se pronunciado contrário à compra. Fizemos então uma pesquisa no EMA e descobrimos que o Embaixador Lampreia possuía um antepassado almirante. Vesti o branco completo e fui à sua audiência, levando debaixo do braço a referida Ata. Lá chegando, fui muito bem recebido e comecei a falar do seu antepassado. Ele apreciou bastante a conversa, que se alongou. Após algum tempo, ele perguntou se a razão da visita era somente falar de seu parente. Neste momento puxei a Ata, que ele assinou prontamente.

Com as assinaturas, fui ao ministro da Defesa para que ele assinasse e, em seguida, levasse ao Presidente da República. Ele leu toda a Ata, mas, para minha surpresa, não quis assinar. O ministro alegou que o tratamento dado a ele na Ata era impróprio, pois ele não era

o ministro da Defesa, mas sim estava ministro, determinando-me que a refizesse, coisa totalmente impossível, pela quantidade de assinaturas existentes, ou que pedisse ao Presidente da República um decreto corrigindo a impropriedade. Refazer a Ata era inexecutável. Procurei, então, o General Cardoso, levando um decreto para o Presidente assinar. Ele hesitou, mas foi comigo até a presença do Presidente, que assinou. Em seguida, o ministro assinou a Ata.

Com todos os documentos iniciais prontos, iniciaram-se as negociações. Do nosso lado, o ministro da Defesa e o Almirante Longo, diretor-geral do Material da Marinha. Faltava ainda organizar a tripulação, que, por motivo de economia, não poderia ser completa, indo somente o pessoal essencial para operar e trazer o navio para o Brasil. A FAB, num gesto magnânimo por parte do Brigadeiro Baptista, seu comandante, nos forneceu os aviões necessários. O comandante do navio, ao meu ver, deveria ser o mais completo e com experiência de operação com navio-aeródromo. Assim, sugeri ao Almirante Chagasteles o nome do CMG Nigro, que tinha comandado o *Minas Gerais*. Seu nome foi plenamente aprovado.

Quanto ao nome do navio, não havia dúvidas: o Chagasteles, num gesto de gratidão ao Presidente Fernando Henrique Cardoso, escolheu, para homenageá-lo, o nome do estado onde o Presidente viveu a maior parte de sua vida, São Paulo.

Para tratar do recebimento do navio, vamos ao relatório feito pelo ex-comandante do navio, o CMG Nigro:

“O recebimento do *Foch* foi dividido em duas partes.

Na primeira, com duração de dois meses e meio, os brasileiros foram adestrados com o navio atracado e no

mar, em operações aéreas diurnas e noturnas e visitas aos centros de treinamento da Marinha francesa.

O Programa de Adestramento foi preparado pela Marinha Nacional (MN) francesa como se o navio fosse transferido para uma tripulação francesa sob a Organização de Combate daquela Marinha. Constatou-se que seria inexequível realizar a transferência do navio para a MB. A MN foi persuadida a reprogramar a transferência para atender aos requisitos organizacionais da MB e da formação do seu pessoal. Os brasileiros foram divididos em dois grupos: o primeiro com 300 militares, que chegaram em 4 de setembro de 2000 na Base Naval de Toulon, França; o segundo grupo, de 150 militares, chegou antes dos primeiros treinamentos no mar, na primeira semana de outubro de 2000.

Ao final dos adestramentos, o *Foch* sob comando, pavilhão tricolor e ainda incorporado à MN, navegou e foi transferido da Base Naval de Toulon, no Mediterrâneo, para a Base Naval de Brest, no Atlântico, com tripulação mista de 448 brasileiros e 450 franceses, limitado a somente realizar operações aéreas com helicópteros. Efetivamente, foi usado um helicóptero para evacuação aeromédica de um tripulante francês com destino à Espanha.

A segunda parte teve seu início em 15 de novembro de 2000, no Arsenal de Brest, onde o NAe *São Paulo* foi incorporado à Marinha do Brasil, com uma tripulação de 598 homens, 150 dos quais chegaram 48 horas antes da Incorporação e Mostra de Armamento, presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada (Cema), Almirante José Alberto Accioly Fragelli.

Naquele Arsenal, com apoio do Grupo Técnico da MB, o navio realizou as obras indispensáveis para regressar ao Brasil e realizar as tarefas planejadas pela MB, visto que o NAe *São Paulo* foi recebido ao fim do ciclo operacional e não conduziu o Período de Manutenção Geral (PMG), programado pela MN para o segundo semestre de 2000.

Em 25 de janeiro de 2001, o *São Paulo* se fez ao mar pela primeira vez para experiência de máquinas em águas do Golfo de Biscaia. Regressou à Base Naval de Brest na tarde do dia 26 de janeiro de 2001. Nesse período, o navio foi testado pela tripulação brasileira e desenvolveu 30 nós com as seis caldeiras principais acesas na planta de propulsão. Ainda mais, enfrentou mau tempo na noite de 25 para 26, com mais de uma tonelada de sobressalentes armazenada no hangar. O peiamento dessa carga foi testado nas condições adversas de mar e vento de intensidade 10 na escala Beaufort (1 a 12). Três dias depois, zarpou para o Brasil transportando os sobressalentes do ex-*Foch* e do seu irmão ex-*Clemenceau* e um simulador de catapultas, sem serventia para a Marinha francesa. Esse material foi avaliado em aproximadamente US\$ 27.000.000,00.

O A12 chegou ao Rio de Janeiro em 17 de fevereiro de 2001. Conduziu a qualificação dos tripulantes e das aeronaves da Força Aeronaval, em especial dos aviões AF-1, de interceptação e ataque, a jato, da MB. Para esse fim, antes foram recebidos e adestrados em terra e no mar 884 novos tripulantes; realizadas manutenções corretivas pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ); concluídas as inspeções de Segurança de Aviação pela Diretoria

de Aeronáutica da Marinha (DAerM) e de Eficiência pelo CAAML.

O *São Paulo* foi aprovado naquelas inspeções e incorporado à Esquadra em 28 de abril de 2001, em cerimônia presidida pelo Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, o qual viajou do Rio de Janeiro para Santos a bordo do A12. O Presidente aproveitou a viagem para conhecer as principais instalações do navio, como o Centro de Operações, Comando e Controle, Praças de Máquinas e os alojamentos e refeitórios da tripulação.”

Para encerrar esta longa ladainha, cabe-me apenas discutir um assunto pendente. Se nós, MB, tivéssemos aceitado a sugestão francesa de ter feito o PMG na França, que custaria não mais de 50 milhões de dólares, estaria o *São Paulo* ainda operando? O fato é que o AMRJ, infelizmente, não tem mais condições de reparar navios a vapor, como no passado recente fez com o *Minas Gerais*, trocando praticamente toda sua propulsão. Naquela obra, realizada entre 1975 e 1979, sob a condução do AMRJ, pelo Contra-Almirante (EN) Schieck e

por um grupo de oficiais liderados pelos Comandantes Lizardo e Peixoto, foram trocadas as quatro caldeiras, confeccionadas pelo próprio AMRJ, e feitas as revisões das redes de todo o sistema de vapor e auxiliares; foi substituído todo o sistema de energia por diesel geradores e, ainda, foram feitas a revisão da catapulta e muitas outras obras. Lembro que o *Minas* operou até 2003.

O *São Paulo*, apesar de não ter feito o PMG de final de comissão, operou plenamente de 2000 a 2012. Seu casco ainda está em perfeito estado, e seu convés de voo de dupla camada pode operar com aviões muito pesados. Mas, infelizmente, o navio teve sua baixa em 2018 e hoje repousa no cais do AMRJ, esperando seu destino final. Sinto-me de certa forma culpado por, na época, sendo eu o Cema, não ter batalhado com afinco para que o *São Paulo* permanecesse na França por mais algum tempo a fim de realizar o PMG de final de operações, talvez por confiar no desempenho que ele vinha demonstrando.

José Alberto Accioly Fragelli
Almirante de Esquadra (Ref^o)

P.S: na aquisição do *São Paulo* muitas pessoas criticaram a sua compra dizendo que o navio era uma sucata e algumas outras coisas desfavoráveis. Para contestar essas pessoas, publicamos agora um trecho do excelente artigo do Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, “A Aquisição do Navio-Aeródromo *São Paulo* – Foi uma decisão acertada?”, publicado na *RMB* do 4º trimestre de 2000:

“Com o novíssimo *De Gaulle* (de propulsão nuclear, deslocando 34.500 toneladas, 857 pés [261 metros] de comprimento, 27 nós de velocidade e 35 a 40 aeronaves) entrando em serviço com a Esquadra em 2000, optou a Marinha francesa em dar baixa no *Foch*, apesar de estar o navio em bom estado e atualizado (em velocidade, comunicação, sensores e armamento), capaz ainda de seus 30 nós e que representou a França no esforço da ONU/Otan na crise do Kosovo há não mais que seis meses. Revistas francesas, como a *Cols Bleus* e *Armées d’Aujourd’Hui*, só para considerar os anos de 1999 e 2000, colocaram em evidência inúmeras vezes o *Foch*, navio capitânia da Otan no Adriático e em muitas outras operações e exercícios. Elas mostram, orgulhosamente, um *Foch* desenvolvendo alta velocidade, em plena atividade naval operativa!”.

Recebemos do Professor Israel Blajberg, presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e 1º vice-presidente e diretor de Relações Públicas da Associação Nacional dos Veteranos da FEB, a correspondência abaixo, sobre a tomada da fortaleza alemã no Monte Castello pela Força Expedicionária Brasileira.

21 DE FEVEREIRO DE 1945 – RECORDANDO OS HERÓIS DE MONTE CASTELLO

Já se passaram 75 anos. Numa tarde cinzenta e fria, os pracinhas brasileiros, acostumados com o sol dos trópicos, finalmente conseguiram, em meio às tempestades de neve, tomar a fortaleza alemã do Monte Castello. Foi a mais significativa batalha travada pela Força Expedicionária Brasileira (FEB).

No centro da Itália, ao longo dos Apeninos, os alemães estabeleceram uma linha de fortificações nos cumes das montanhas, designada como Linha Gótica. Era preciso rompê-la, para que os Aliados pudessem avançar para o Norte, chegando à Áustria e à Alemanha.

O inimigo tinha a vantagem da altura, situação clássica descrita nos manuais militares. Mas os pracinhas não leram os manuais, e persistiram até a vitória final, e na quinta tentativa. O generoso sangue brasileiro tingiu as encostas do Monte Castello a um preço altíssimo: mais de cem vidas preciosas.

Mais que um feito militar, foi uma vitória da cidadania brasileira, de uma tropa composta quase que totalmente por soldados-



Monumento à FEB diante do Monte Castello

-cidadãos, convocados após a cruel agressão alemã de 1942. Utilizando a arma submarina, os nazistas afundaram mais de 30 navios brasileiros, com a perda de um milhar de vidas. Incorporando-se às Nações Aliadas, o Brasil foi o único país latino-americano a participar da Segunda Guerra Mundial, enviando para o teatro de operações mais de 25 mil homens, 70 enfermeiras e um Grupo de Aviação de Caça, com a Marinha atuando na defesa do litoral.

A memória de heroísmo da FEB na Itália é uma das glórias da cidadania brasileira. O capital simbólico da luta dos pracinhas pela liberdade e pela democracia mostra-se cada vez mais atual, haja vista as ideologias equivocadas que ainda subsistem. Mudaram apenas as bandeiras de ódio do passado, pois o mesmo discurso fundamentalista intolerante se manifesta em nossos dias, em todos os continentes.

A luta dos pracinhas no Monte Castello se renova, com o mundo civilizado enfrentando agora os atentados terroristas, o neonazismo, a intolerância, o racismo, os negacionistas.

Ao recordar a conquista do Monte Castello, prestamos singela homenagem aos Pracinhas da FEB e a todos que ajudaram a liquidar o nazismo, deixando suas vidas em uma terra distante; aos mártires civis inocentes, sacrificados na Europa ocupada; aos partisans que pereceram em terras geladas e nas prisões da Gestapo; e aos que desapareceram nos mares sem jamais ter um túmulo.

Brasil acima de tudo!

Israel Blajberg

NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

AE (Ref ^º) Airton Ronaldo Longo	★ 27/10/1938 † 16/01/2020
VA (Ref ^º) Waldemar José dos Santos	★ 10/06/1928 † 10/11/2019
VA (Ref ^º) Ruy Barcellos Capetti	★ 09/03/1936 † 02/01/2020
VA (Ref ^º) Milton Marciano	★ 06/10/1934 † 22/01/2020
VA (Ref ^º -IM) Ícaro Passos	★ 09/04/1933 † 26/08/2019
VA (RM1) Marcos Nunes de Miranda	★ 11/04/1957 † 18/01/2020
CA (Ref ^º -Md) Mário Serrat Rodrigues	★ 24/08/1928 † 27/10/2019
CA (Ref ^º) Juliano Adolfo Etcheverry	★ 30/08/1939 † 23/11/2019
CMG (Ref ^º) Nuno Marques Pillar	★ 07/05/1931 † 28/01/2020
CMG (Ref ^º) Paulo Cezar Ferreira da Silva	★ 17/12/1934 † 06/02/2020
CMG (Ref ^º) Alberto do Valle Rosauro de Almeida	★ 22/10/1937 † 27/11/2019
CMG (Ref ^º) Carlos Peres Quevedo	★ 17/09/1940 † 13/01/2020
CF (Ref ^º) Fernando José de Araujo	★ 24/02/1925 † 01/02/2020



AIRTON RONALDO LONGO
Almirante de Esquadra (Ref^º)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Angelo Ludovico Longo e de Elza Egger Longo.

Ingressou no CN em 31/03/1955 e na EN em 08/03/1957; declarado GM em 28/01/1960; nomeado 2ºTen em 02/12/1960; promovido a 1ºTen em 02/12/1961; a CT em 13/12/1964; a CC em 13/12/1970; a CF em 30/04/1977; a CMG em 30/04/1984, a CALte em 31/03/1990; a VALte em 31/03/1995 e a AlteEsq em 31/07/1999.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 10/05/2002 e reformado em 27/10/2006.

Em sua carreira exerceu três direções: Diretoria de Ensino da Marinha, Direto-

ria de Sistemas de Armas da Marinha e Diretoria-Geral do Material da Marinha.

Exerceu os seguintes comandos: Comando de Operações Navais, Comando da Força de Apoio e Comando do 8º Distrito Naval.

Outras comissões: Colégio Naval, Escola Naval, Navio de Transporte *Custódio de Mello*, Flotilha de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Diretoria de Engenharia da Marinha, Navio-Patrolha *Piraquê*, Diretoria de Controle e Estoque da Marinha, Rebocador *Tritão*, Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul, Escola de Guerra Naval, Comissão Naval Brasileira em Washington, Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, Comando do 1º Distrito Naval, Navio de Desembarque de Carros



WALDEMAR JOSÉ DOS SANTOS
Vice-Almirante (Refº)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de João José dos Santos e de Maria Monteiro dos Santos.

de Combate *Duque de Caxias* e Estado-Maior da Armada (Chefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande-Oficial; Ordem de Rio Branco – Oficial; Medalha do Mérito Judiciário Militar – Alta Distinção; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Naval de Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 1 Âncora; Medalha do Pacificador; e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Airton Ronaldo Longo, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

Ingressou na EN em 07/05/1946; nomeado 2º Ten em 01/05/1953; promovido a 1º Ten em 13/12/1954; a CT em 05/11/1957; a CC em 17/12/1962; a CF em 30/06/1967; a CMG em 31/08/1973; a Calte em 25/11/1979 e a VAlte em 31/07/1984.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 20/03/1987 e reformado em 10/06/1996.

Em sua carreira, foi diretor de Obras Civas da Marinha e exerceu os seguintes comandos: Aviso Oceânico *Bauru*, Comando do Trem da Esquadra, Navio-Oficina *Belmonte*, Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes, Escola Superior de Guerra, Comando da Força de Apoio Logístico, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha e Comando do 4º Distrito Naval.

Outras comissões: Escola Naval, Curso de Especialização de Máquinas para Oficiais, Cruzador *Tamandaré*, Cruzador

Barroso, Comando do 2º Esquadrão de Contratorpedeiros, Navio-Varredor *Javari*, Capitania dos Portos dos Estados da Guanabara e Rio de Janeiro, Navio de Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Navio-Escola *Custódio de Mello*, Estado-Maior da Armada, Comando em Chefe da Esquadra, Escola de Guerra Naval, Escritório Técnico Administrativo de São Pedro da Aldeia, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* (Imediato), Comando do 1º Distrito Naval, Comissão Naval Brasileira em Washington (Adjunto do Adido), Diretoria de Obras Cíveis da Marinha (Vice-Diretor), Estado-Maior da Esquadra (Chefe) e Estado-Maior da Armada (Vice-Chefe).



RUY BARCELLOS CAPETTI
Vice-Almirante (Refª)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Agostinho Thomaz Capetti Filho e de Maria da Penha Capetti.

Ingressou no CN em 22/04/1952 e na EN em 29/03/1954; declarado GM em 29/12/1956; nomeado 2ºTen em 29/12/1957; promovido a 1ºTen em

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito Naval – Grande Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aero-náutico – Oficial; Ordem do Mérito de Rio Branco – 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 Waldemar José dos Santos, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

13/02/1959; a CT em 13/02/1961; a CC em 02/09/1966; a CF em 13/09/1971; a CMG em 30/04/1979; a CAIte em 31/07/1986 e a VAIte em 31/03/1991.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 09/06/1994 e reformado em 09/03/2004.

Em sua carreira, foi diretor de Ensino da Marinha e comandante do 7º Distrito Naval e do Centro de Instrução Almirante Alexandrino.

Outras comissões: Colégio Naval, Escola Naval, Navio-Escola *Duque de Caxias*, Navio de Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Base Almirante Castro e Silva, Corveta *Imperial Marinheiro*, Submarino *Riachuelo*, Comissão Naval Brasileira em Washington, Submarino *Bahia*, Escola de Submarinos, Comando da Força de Submarinos, Corveta *Caboclo*, Comando do 1º Distrito Naval, Escola de Guerra Naval, Centro de Instrução e Adestramento de Submarinos e Mergulho, Submarino *Humaitá*, Arsenal

de Marinha do Rio de Janeiro, Adido Naval na Venezuela, Estado-Maior da Forças Armadas, Comando da Força de Apoio e Comando de Operações Navais.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Ordem do Rio Branco – Comendador; Medalha do Mérito Judiciário – Alta Distinção; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 Âncoras; Medalha do Pacificador; e Medalha do Mérito Santos Dumont.

Vale ressaltar que o Vice-Almirante Ruy Barcellos Capetti foi frequente colaborador da *RMB* e publicou 14 artigos de valioso conteúdo:

- Permissividades (4ºTri /2001);
- Inexistência da gerência de material na Marinha e consequências para a função logística manutenção (4ºTri/2002);
- A Flotilha de Submersíveis e o levante do Encouraçado *São Paulo* (1ºTri/2003);

– A natureza da ordem militar – como saber ordenar (2ºTri/2003);

– Aprimoramento da gerência de manutenção na Marinha (3ºTri/2005);

– Por um sistema de qualidade para a Marinha do Brasil (2ºTri/2006);

– Importância do Processo de Obtenção de Sistemas Navais de Defesa na Marinha do Brasil (2ºTri/2007);

– Frutos da madrugada (3ºTri/2011);

– Base Industrial de Defesa (3ºTri/2014);

– Intercâmbio de dados técnicos e de logística na obtenção de sistemas de defesa (1ºTri/2017);

– Logística – processo de obtenção de sistemas (4ºTri/2018);

– Logística baseada no desempenho – Conceito de difícil aplicação nas nossas Forças Armadas (1ºTri/2019);

– Gestão do apoio ao produto no DoD USA (2º Tri/2019); e

– Gestão de ciclo de vida/apoio integrado (nos moldes do Integrated Logistics Support) – A escolha está feita? (3ºTri/2019).

À família do Almirante Ruy Barcellos Capetti, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

MEU AMIGO CAPETTI

Ingressamos juntos no Colégio Naval em 1952. Lá foi que nos conhecemos. Isso poderia ter ocorrido quatro anos antes, pois quase me decidi, como ele, a fazer o curso ginásial no Colégio Pedro II.

No Colégio Naval, Capetti esteve entre os primeiros alunos, e o mesmo ocorreu na Escola Naval e depois. Além de inteligente, era estudioso e aplicado. Assim permaneceu durante toda a vida no Serviço Ativo da Marinha, atingindo o posto de vice-almirante.

Pouco nos encontramos no Serviço Ativo, pois nossas carreiras divergiram: ele submarinista e eu engenheiro. Já na Reserva é que passamos a interagir frequentemente, devido a forte interesse em comum: os processos de criação e manutenção de nosso poder naval. Ele concentrava-se nas questões de garantia de qualidade e apoio logístico integrado, que também me interessavam; e eu nos aspectos gerenciais e tecnológicos relevantes para o poder naval, que também o

atraíam. Líamos, refletíamos e comparávamos nossas informações e conclusões em longos e frequentes telefonemas e em visitas recíprocas. Daí surgiram artigos publicados na *Revista Marítima Brasileira (RMB)*. Assim formou-se nossa amizade.

Sabemos que somos mortais, mas vivemos como se a vida fosse inter-

minável. Por isso, caro amigo, surpreendeu-me perder seu convívio. Ainda não refeito desse golpe, peço a Deus que sempre o ilumine nos caminhos da vida eterna.

Seu amigo,

Elcio de Sá Freitas
Vice-Almirante (Ref^o-EN)

ALMIRANTE CAPETTI

Caro Almirante Capetti,

Na Escola Naval, como aspirantes, pouca aproximação tivemos. Ele, no 3º ano, não incomodava os calouros: tinha semblante alegre e um tanto quanto protetor, e nós, do 1º ano, assim o considerávamos.

Fomos nos conhecer mesmo quando eu estava na *Revista Marítima*, ou seja, quatro décadas depois. Para gáudio e honra meus, passamos a ser amigos, e pude observar conhecimentos que ele tinha amalhado ao longo da vida – pessoais e profissionais.

Nossas conversas eram alegres, pois ele tinha ótimo senso de humor; os assuntos continham elevada técnica e tecnologia atual. Praticara, na carreira, o que julgava o melhor para a Marinha e ficara conhecido por pregar a garantia de qualidade e a logística bem conduzida.

Escreveu muito sobre estes assuntos e ofereceu para nós – brasileiros – um livro de máxima importância: *Logística Pura: a ciência do preparo da guerra*. Esta obra de 1917, traduzida por ele, foi tema básico e de referência para a Marinha dos Estados Unidos e respeitada por países de elevada cultura militar e entidades civis da América e da Europa. A Associação

de Comunicadores Governamentais dos Estados Unidos da América, em 1986, a reconheceu como publicação de excelência, ratificando o que ela já recebera desde os primórdios do século XX. O Corpo Editorial da *RMB* e a Gráfica da National Defense University contribuíram para essa edição.

Entre os vários artigos que publicou, lembro de dois que ficaram aguardando oportunidade, por dois ou três anos. Eram parábolas, que ensinavam – por metáforas – a ciência da logística no processo de obtenção de sistemas, complexos ou não. No 4º trimestre de 2018, trouxe a público "Dos ingredientes ao bolo", mostrando as fases para confecção de um projeto – o bolo, utilizando o C3I. Em seguida publicou "A buchada de bode", demonstrando o processo para elaboração de projeto. Neste pequeno artigo, ele faz lembrar "a esperteza de um político nacional" que pretendia angariar votos em eleição!

Muitas saudades, amigo Capetti, a revista deixou de ter um excelente articulista.

Milton Sergio Silva Corrêa
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)



MILTON MARCIANO
Vice-Almirante (Refº)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Firmino de Oliveira Marciano Filho e de Luiza Pimenta Marciano.

Ingressou no CN em 16/04/1951 e na EN em 16/03/1953, declarado GM em 30/12/1955, nomeado 2ºTen em 30/12/1956; promovido a 1ºTen em 13/01/1959; a CT em 12/01/1961; a CC em 01/11/1965; a CF em 30/11/1970; a CMG em 30/04/1977, a CAIte em 31/03/1984 e a VAIte em 31/07/1988.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 11/10/1991 e reformado em 14/09/1995.

Em sua carreira exerceu três direções: Diretoria de Ensino da Marinha, Diretoria de Informática da Marinha e Diretoria de Aeronáutica da Marinha.

Exerceu os seguintes comandos: Colégio Naval e Comando da Força de Contratorpedeiros.

Outras comissões: Colégio Naval, Escola Naval, Navio-Escola *Almirante Saldanha*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Centro de Armamento de Marinha, Navio-Escola *Duque de Caxias*, Comando em Chefe da Esquadra, Cruzador Ligeiro *Barroso*, Comando da Força de Transporte, Navio de Transporte de Tropas *Barroso Pereira*, Curso de Especialização e Comando para Oficiais, Navio-Tanque *Rijo*, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Comando do 2º Esquadrão de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Paraná*, Navio de Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Diretoria do Pessoal da Marinha, Escola de Guerra Naval, Comando da Força de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Paraíba*, Comando do 5º Distrito Naval, Adido Naval nos Estados Unidos e Canadá e Comando de Operações Navais (CEM).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem de Rio Branco – Grande-Oficial; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 2 Âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; e USLM4 – Estados Unidos da América – Legião do Mérito – Oficial.

À família do Almirante Milton Marciano, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

Em complemento ao publicado na edição anterior (*RMB 4ºT/2019*), em referência ao Vice-Almirante (Ref^o-IM) Ícaro Passos.

MEU AMIGO ÍCARO

Era primogênito da família. Teve um irmão, Roberto, e uma irmã, Célia, ambos já falecidos.

Estudou no Colégio Piedade, onde, após o Ginásial, fez o Curso Técnico de Contabilidade.

Trabalhou como assistente administrativo, aos 15 anos, no Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI). Prestava serviços na mesma sessão de Dona Elza, mãe de adoção de Mathilde, que anos depois viria a ser sua esposa, e que chamava a sua atenção pela inteligência e dedicação ao serviço. Incentivada por Dona Elza, Mathilde passou a frequentar a Biblioteca do IAPI, local em que conheceu Ícaro, até iniciarem o namoro.

Em 1951 fez concurso para o Colégio Naval, que iria ser inaugurado naquele ano, em Angra dos Reis. Passou para o 1º ano e foi matriculado na Turma 12, onde começou a mostrar as suas qualidades de militar, estudioso e sempre pronto a ajudar os colegas que dele precisassem.



Vice-Almirante (Ref^o-IM) Ícaro Passos

Em dezembro de 1952, ao terminar o 2º ano, foi transferido para a Escola Naval, em março de 1953.

Em dezembro de 1954, ao terminar o Curso de Intendência com brilhantismo, recebeu as tão esperadas platinas de guarda-marinha.

Depois de vários estágios, embarcou no Navio-Escola *Duque de Caxias* para a sonhada viagem de instrução no exterior.

Ao regressar de viagem, casou-se com Mathilde de Andrade Passos, em 10 de março de 1956, e tiveram quatro filhos: Maria Lúcia, residente em Brasília; Fernando, que morava em Brasília e faleceu em 1998; Ícaro Júnior, que mora na Suécia; e Ana Lúcia (Naná), que reside no Rio de Janeiro.

Quando servia na Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina, em 1963, foi convidado pelo governador Ney Braga para trabalhar na Secretaria de Pesca, onde permaneceu de agosto a outubro.

Regressou ao Rio de Janeiro no início de 1964.

Para reforçar o seu orçamento doméstico e poder ter a sua casa própria, trabalhou à noite no Serpro; por isso costumava chegar em casa após as 21 horas, e a família o aguardava com expectativa e fome para jantar, pois Mathilde dizia que “todos tinham que esperá-lo para servir o jantar, já que era a única refeição que faziam juntos”.

Seus atributos profissionais e morais, seu entusiasmo pela satisfação cotidiana do desempenho marinho, sua realização pessoal e o amor à Marinha levaram-no a galgar todos os postos de sua brilhante carreira, por merecimento.

Ao passar para a Reserva, como vice-almirante, assumiu a função de *controller* na Editora Forense, a convite do comandante e amigo Amarante. Após alguns anos, passou a ocupar o cargo de diretor financeiro do Grupo Forense, até a sua aposentadoria, em 2006.

Mathilde e Ícaro tiveram oito netos, que o chamavam de “Vovô Pop”.

Sempre que possível, o casal reunia a família para passar as férias em Angra dos Reis, lugar especial para todos.

Ícaro e Mathilde se tratavam de “meu bem”, e ele, sempre romântico, fazia questão de dar, nas comemorações de casamento, ramo de rosas sem espinhos, com o número de anos que estavam casados.

Quando eu telefonava para a sua casa e a Mathilde atendia, eu perguntava se o “meu bem” estava; ela se virava e, rindo, dizia: “Meu bem, o Haroldo está te chamando”.

Em 2013, nasceu o primeiro dos três bisnetos.

Rose, cozinheira antiga, também espécie de auxiliar de serviços gerais da casa, gostava de chamar o Ícaro de “Professor Pardal”, pois ele estava sempre tentando consertar os aparelhos domésticos que pareciam ter chegado ao fim da linha. Para surpresa geral, muitas vezes ele conseguia consertá-los. Era um dos seus passatempos.

No início do ano 1999, foi convidado para integrar a chapa que foi eleita para

dirigir o Clube Naval, tendo sido designado diretor financeiro.

A partir desta data até 26 de agosto de 2019, dia em que faleceu, prestou inúmeros e dedicados serviços às diversas Diretorias.

No dia 28 de agosto de 2019, após o velório, em que familiares, ex-presidentes do Clube Naval, o oficial mais antigo do Corpo de Intendentes, ex-diretor de Finanças da Marinha e colegas de turma e amigos foram apresentar as últimas despedidas, prestaram-se honras militares com o toque de presença, foram executados marcha fúnebre pela banda de música, salva de tiros e toque de silêncio e foi entregue a Bandeira Nacional para a viúva Mathilde. Em seguida, foi cremado.

No dia 25 de setembro de 2019, por ocasião da Sessão Ordinária do Conselho Diretor, do qual era presidente da Comissão de Finanças, foi-lhe outorgado por unanimidade, em reconhecimento pelos inúmeros e excelentes serviços que prestou ao Clube Naval, o título de sócio benemérito.

Está deixando muitas saudades entre nós que tivemos o prazer de conhecê-lo e privar da sua amizade.

Com certeza o meu amigo, pela forma como viveu, pela pessoa que foi, está em paz.

Haroldo R. C. Fonseca

Capitão de Mar e Guerra (Ref³-IM)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Luiz Pinto de Miranda Filho e de Marly Nunes de Miranda,

Ingressou no CN em 01/03/1972 e na EN em 01/02/1974; declarado GM em 13/12/1977; nomeado 2ºTen em 31/08/1978; promovido a 1ºTen em 31/08/1980; a CT em

25/12/1982; a CC em 25/12/1988; a CF em 30/04/1995; a CMG em 30/04/2000; a CAI-te em 31/07/2007 e a VAlte em 25/11/2011.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 19/08/2014.

Em sua carreira exerceu três direções: Diretoria de Obras Civis da Marinha, Instituto



MARCOS NUNES DE MIRANDA
Vice-Almirante (RM1)

de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira e Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Exerceu os seguintes comandos: Fragata *União*, Navio-Auxiliar *Gastão Moutinho*, Comando do Grupamento Naval do Sudeste e Comando do 3º Distrito Naval.

Outras comissões: Colégio Naval, Escola Naval, Navio de Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Contratorpedeiro *Maranhão*, Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira, Fragata *Defensora*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Fragata *Liberal*,

Comissão Naval Brasileira em Washington, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Fragata *Independência*, Diretoria-Geral do Material da Marinha, Comando em Chefe da Esquadra, Fragata *Dodsworth* (Imediato), Comando da Força de Fragatas, Fragata *Niterói*, Comando de Operações Navais (CEM), Escola de Guerra Naval, Comando do 2º Distrito Naval, Ministério da Defesa, Estado-Maior da Armada, Escola de Guerra Naval, Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, Capitania dos Portos de São Paulo (Capitão dos Portos) e Tribunal Marítimo.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem da Defesa – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Medalha da Vitória; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; Medalha do Pacificador; e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Marcos Nunes de Miranda, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*

ALMIRANTE MARCOS NUNES DE MIRANDA

Há 48 anos, éramos recebidos com toda pompa no Colégio Naval, iniciando uma carreira que deu rumo às nossas vidas e da qual sempre nos orgulhamos. Entre aqueles adolescentes que, em 2 de março de 1972, ali se apresentaram estava o aluno Miranda. Nosso amigo “Foguinho”, como era conhecido na Turma Humaitá.

Teve uma brilhante trajetória na Marinha do Brasil, onde deixou sua marca e fez história em sua extensa e vitoriosa

carreira. Após receber a almejada espada de oficial de Marinha, em 13 de dezembro de 1977, e a sonhada Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, o então Segundo-Tenente Miranda embarca no saudoso Contratorpedeiro *Maranhão*, o “Urso da Califórnia”. Em pouco tempo, aflorava a paixão pelo setor operativo, a qual viria a ser mais tarde uma marca em sua carreira naval. Tal assertiva é comprovada por suas comissões até o posto de vice-almirante, tais como o embarque

por quatro meses em um navio da Marinha americana; os comandos do Navio-Auxiliar *Gastão Moutinho*, do Grupamento Naval do Sudeste, e da Fragata *União*; a indicação para compor o grupo de recebimento da Fragata *Dodsworth* na Inglaterra, sendo o seu primeiro imediato; a realização de curso no Naval War College, nos EUA; a direção do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, em Arraial do Cabo; a chefia do Estado-Maior do Comando de Operações Navais; a direção de Hidrografia e Navegação da Marinha e o comando do 3º Distrito Naval.

Um marinheiro, um comandante, um almirante, que atingiu a invejável marca de 1.347 dias de mar, mas que, mesmo sendo exigente e operativo, jamais abriu mão da gentileza, vibração, simplicidade e cortesia em suas atitudes.

Ao passar para a reserva, presidiu por quatro anos o Tribunal Marítimo, onde também teve um desempenho singular, comprovando mais uma vez sua formação moral e profissional. Soube compreender bem a

especificidade do Tribunal, moldando sua atuação não só pela ótica e experiência de oficial da Marinha do Brasil, mas também pela ótica do Direito Processual e Constitucional.

Hoje o Almirante Miranda não só deixa saudades e respeito em seus companheiros de navegação por mais de 45 anos de Marinha do Brasil, mas também deixa lembranças mais profundas no seio familiar. Foram momentos vividos intensamente com sua esposa Stephania; seus filhos Marcos Antônio, Luiz Fernando, João Marcos e Thiago e seus netos Maria Fernanda, Manuela Antônia e Vicente. Lembranças que, quando não couberem no coração, escorrerão pelos olhos.

Nossa continência àquele que sempre nos servirá de exemplo e de quem sentiremos muita falta. Vá, amigo “Foguinho”, você foi requisitado para exercer um importante cargo celestial, tendo nós a certeza de que também por lá seu trabalho será aplaudido.

Turma Humaitá



MÁRIO SERRAT RODRIGUES
Contra-Almirante (Ref^o-Md)

Nascido no Estado do Espírito Santo, filho de Raul Pereira Rodrigues e de Eugênia Serrat Rodrigues.

Promoções: a 1ºTen em 18/03/1953; a CT em 16/03/1956; a CC em 16/06/1961; a CF em 29/08/1966; a CMG em 30/04/1974 e a CALte em 25/11/1980.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 30/05/1986 e reformado em 24/08/1996.

Em sua carreira, foi diretor do Hospital Nossa Senhora da Glória e do Hospital Naval Marcílio Dias.

Outras comissões: Colégio Naval, Hospital Naval Marcílio Dias, Centro Médico Naval Marcílio Dias (Vice-Diretor), Escola de Guerra Naval, Diretoria de Saúde da Marinha.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito Naval – Comendador; Medalha Militar e Passador Ouro – 3º Decênio; Medalha do Mérito

Judiciário – Alta Distinção; Medalha Mérito Tamandaré; e Medalha do Pacificador.

À família do Almirante Mário Serrat Rodrigues, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

ALMIRANTE MÁRIO SERRAT RODRIGUES

A referência principal percebida por todos que conviveram com o Almirante (Md) Mário Serrat Rodrigues é de sua atitude sempre serena e ponderada, seja como chefe ou colega de trabalho. Conquistava todos por sua simplicidade, educação e abnegação. Um exemplo de homem, marido, pai e avô em seus 91 anos de vida.

Uma pessoa de família humilde, que, com duas irmãs, ainda solteiras, adolescentes como ele, teve que dividir o único quarto que restara em sua casa, em benefício das mesmas, com um estranho, pois a vaga tinha que ser alugada para aumentar o pouco rendimento de sua família. Com muito esforço pessoal, para se sustentar sem onerar seus pais, passou a trabalhar como bancário e ministrar aulas particulares de Matemática. E dizem que médicos são ruins em Matemática!

Assim, fez concurso para o curso de Medicina e foi aprovado para a Faculdade Nacional de Medicina da Universidade do Brasil. Uma vez formado, em 1952, fez concurso público federal para a Marinha, tendo sido aprovado e classificado em terceiro lugar. Começava ali a carreira de um médico de mão cheia que, mesmo depois de transferido para a reserva, era consultado para dar diagnósticos controversos e difíceis. Optou pela especialização em Pneumologia e teve o ápice de sua vida médica em uma época em que a tuberculose também alcançou o seu auge de ocorrências no Brasil. Por isso, o tra-

tamento desta enfermidade viria marcar a sua vida como jovem oficial médico.

Ainda complementou sua formação no curso de Clínica Médica, especializando-se posteriormente, em Pneumologia no Instituto de Tisiopneumologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Realizou também o curso de Radiologia do Professor Nicola Caminha. Alguns anos depois, foi aprovado com média 10 no concurso de Livre Docência em Pneumologia daquela Universidade, com a tese “Provas de função respiratória na Tuberculose Pulmonar.”

Enquanto tenente, serviu no Contratorpedeiro (CT) *Acre* e no Colégio Naval. Era sempre um prazer conversar com ele sobre as histórias desse período, em especial da fase embarcada no CT *Acre*, como quando a Marinha entrou em prontidão por ocasião do suicídio do Presidente Getúlio Vargas em 54 e ele, oficial médico de bordo, teve que se virar com apenas três *shorts* e duas camisetas durante uma perna de três semanas no mar.

Casou-se em 1953 com Marília Teixeira Pinto Rodrigues. Com ela, sua viúva, teve uma história de 72 anos, sendo 68 de casado. Deste longo relacionamento nasceram dois filhos, Marcos Teixeira Pinto Rodrigues e Mário Teixeira Pinto Rodrigues, que mais tarde se tornariam, respectivamente, oficial engenheiro do Corpo de Engenheiros da Marinha e oficial médico do Corpo de Saúde da Marinha.

Grande parte de sua carreira construída no Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD) onde serviu por muitos anos e foi chefe da Clínica de Pneumologia e de outros serviços médicos. Neste hospital, também exerceu o cargo de vice-diretor e, quando promovido a almirante, o de diretor, entre os anos de 1982 e 1986, quando então foi transferido para a reserva remunerada da Marinha. Este período coincidiu com sua eleição à presidência da Academia Brasileira de Medicina Militar e, posteriormente, com a nomeação de membro honorário da Academia Nacional de Medicina, por notório saber.

Foi também diretor do Hospital Naval Nossa Senhora da Glória, atualmente Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória, onde presenciou o nascimento de sua neta Clarissa. Por uma feliz coincidência, a mesma serve ali hoje como capitão de corveta médica.

Sua direção no HNMD coincidiu em boa parte com o período em que o Almirante Maximiano Fonseca era ministro da Marinha. Naquela fase, muitos serviços médicos foram estruturados e desenvolvidos, em especial nas áreas de Medicina



JULIANO ADOLFO ETCHEVERRY
Contra-Almirante (RFB)

Nuclear e Radiologia, além da própria ampliação da parte estrutural da edificação principal do hospital, que chegou ao nível ora presente. Desta convivência, sempre nos dizia em nossas conversas, que aprendeu um pouco da Hidrografia com os "causos contados pelo Almirante Max", dos levantamentos da Barra Norte aos seus últimos dias de mar no *Saldanha*.

Deixando de lado o seu currículo, podemos enaltecer o Almirante Mário Serrat pelo seu amor ao próximo e pela paixão e vida pela Medicina. Para sua família e seus amigos ficam os exemplos de bondade, honestidade e seu amor incondicional por sua esposa, filhos, noras, netos e bisnetos.

Que Deus o receba em sua infinita misericórdia e nos console pela saudade que sentiremos. O senhor estará sempre em nossas melhores lembranças.

Walid Maia Pinto Silva e Seba (duogenro)
Capitão de Fragata

Mário Teixeira Pinto Rodrigues (filho)
Capitão de Fragata (RM1-Md)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de João Etcheverry e de Josephina Trancoso Etcheverry.

Ingressou na EN em 01/03/1960; declarado GM em 15/08/1964; nomeado 2ºTen em 14/05/1965; promovido a 1ºTen em 13/06/1967; a CT em 30/06/1970; a CC em 31/08/1976; a CF em 25/12/1983; a CMG em 31/08/1988 e a C Alte em 31/07/1995.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 13/03/1998 e reformado em 30/08/2007.

Em sua carreira, foi diretor do Pessoal Civil da Marinha e comandou o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Ceará* e a Base Naval do Rio de Janeiro.

Outras comissões: Escola Naval, Navio Transporte de Tropa *Custódio de Mello*, Navio-Varredor *Juruena*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Contratorpedeiro *Pará*, Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Avila*, Diretoria-Geral do Material da Marinha, Comissão Militar Brasileira nos Estados Unidos da América, Adido Naval na França e na Bélgica, Fragata *Constituição*, Comando da Força de Apoio Logístico, Comando do Trem da Esquadra, Escola de Guerra Naval, Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul, Corveta *Imperial Marinheiro*, Estado-Maior da Armada, Fragata *Liberal*, Estado-Maior das Forças Armadas, Comando da Força de

Apoio (CEM), Estado-Maior da Armada (Subchefe) e Comissão de Promoções de Oficiais (Secretário).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Cavaleiro; Ordem do Mérito Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Oficial; Ordem do Mérito Judiciário Militar – Alta Distinção; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; e Medalha Naval de Serviços Distintos.

À família do Almirante Juliano Adolfo Etcheverry, 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.

EDUCAÇÃO NAVAL (*RMB, mar/abr – 1920, p. 619*) *R. P. Ernle Drax**

"Para o bem ou para o mal, no seu sentido o mais lato, a educação é mais poderosa que outra qualquer força á disposição do Estado. Uma sã educação é a chave para todo successo e a fundação de toda a prosperidade e grandeza".

A importancia fundamental de uma educação naval adequada não escapará a ninguém. Da competencia do official e, em ultima instancia, do official commandando em chefe tudo depende. Exercer um alto commando em tempo de guerra, com successo real é uma das mais difficeis tarefas que um homem pode emprehender. O desenvolvimento intensivo do caracter e do intellecto, as muitas qualidades que precisam ser levadas á sua maxima efficiencia, antes de se poder produzir um Napoleão ou um Moltke, constituem uma

tarêfa que é quasi sobrehumana. Segue-se dahi que a educação de um official de marinha, que pôde ser chamado a exercer o alto commando na guerra, deve ser considerada com o maximo cuidado e deve ser completa em todos os sentidos.

A variedade e a complexidade dos assumptos que elle deve estudar, evidentemente exigem que elle se limite ao essencial e deixe de parte tudo quanto não seja essencial.

É este o principio director.

Defeitos do systema actual – De que modo o nosso actual systema satisfaz ás nossas necessidades mais urgentes e até que ponto deve elle ser modificado?

– Quando pensamos na enorme somma de conhecimentos e experiencia accumulados durante os ultimos mil annos e

*Tradução do "The Naval Annual, 1919", por G. Ricken.

que estão sendo applicados diariamente em innumeradas profissões, ficaremos certamente assombrados considerando a pequena quantidade do que é transmittido á nova geração dos officiaes de Marinha.

(...)

Occupamo-nos repetidamente com questões que 50 annos atraz já foram reconhecidas como fantazias. Decidimos á luz da natureza sem a menor consideração pelos sãos principios deduzidos de seculos de experiencia. O official superior que lêr estas palavras deve considerar cuidadosamente duas coisas:

a) – A somma total de tudo que lhe foi ensinado pelos seus instructores e professores.

b) – A somma total de toda a experiencia e conhecimento professional que elle agora possue, e que lhe é de utilidade real.

Creio que elle concluirá que 80% do que lhe foi ensinado foi de muito pouco valor permanente; enquanto que 80% de (b) nunca lhe foi ensinado e teve que ser adquirido de qualquer forma: ou por méro accidente, pelo lento processo da experiencia cumulativa ou pela auto-educação. Admitte-se que, em muitos casos, a educação só pode lançar a semente e que esta deve ser tratada e cultivada por cada um. Providenciemos entretanto, pelo menos, para que a semente seja lançada e cada official de Marinha tenha uma probabilidade de saber claramente que objectivo attribuímos á sua educação e de que modo elle pode ajudar a alcançar tal objectivo.

Para obtermos os melhores resultados pedimos a sua sincera cooperação, enquanto que o zelo e energia neces-

sarios devem ser suppridos e mantidos inspirando-lhe elevadas ideaes. Sômente assim transformaremos nossos officiaes em conductores de homens capazes de combater pela sua patria e dignos de ganhar batalhas.

Suggestões – Propomo-nos aqui dar um ligeiro esboço dos principios que nos devem guiar, afim de evitar os desastres do passado.

Julgamos que o melhor meio de diffundir e fazer uso pratico de sãs ideias sobre este assumpto, seria compilar e publicar um "Manual de Educação" official que fosse facilmente accessivel á todos os officiaes modernos, além de ser estudado pelos officiaes de todos os postos, afim de assegurar a obediencia geral dos seus principios.

As suggestões aqui mencionadas, têm por fim indicar algumas ideias que, esperamos tenham aceitação, quando o manual official vier a ser compilado.

Deve ser claramente entendido que a educação não pode visar o desenvolvimento de todos semelhantemente. Qualquer que seja o valor da uniformidade, ella só pode ser desastrosa no adestramento humano.

(...)

O requisito principal então é que, em tempo proprio, cada homem deve saber tão bem como os seus instructores ou melhor, exactamente como deverá dirigir sua vida e qual o treinamento que o habilitará a fazel-o com o melhor exito.

Ideaes – Isto nos conduz desde logo á questão dos ideaes. Deve ser tornado perfeitamente claro a cada joven official que para o trabalho fecundo são essenciaes: ideaes adequados e um alto padrão

Em todo official de Marinha as virtudes gemeas do patriotismo e do sacrificio individual devem ser desenvolvidas até se tornarem instinctivas

de conducta. O Manual de treinamento do Exército da Escola de Guerra dos EE.UU. da America do Norte estabelece que "uma devoção absoluta e sem reserva á prosperidade e successo da nossa patria é um requisito indispensavel, que sempre constituiu a alma do nosso Exército".

Nenhum grande resultado é possível se o individuo não é inspirado por outros ideaes muito mais elevados do que a simples esperança do progresso pessoal.

Patriotismo e sacrificio individual – A dedicação das nossas vidas ao serviço do Estado, o treinamento ininterrupto pelo qual nos preparamos para combater pela nossa patria, a determinação de ganhar batalhas custe o que custar, constituem elevados ideaes; por isto, em todo official de Marinha as virtudes gemeas do patriotismo e do sacrificio individual devem ser desenvolvidas até se tornarem instinctivas.

Deve ser mostrado que, como nas partidas de jogo, lutar pelo seu partido é tudo. Deve ser apontado que o interesse proprio envolve egoismo e desprezo pelos demais.

O official egoista não tomará nunca bastante interesse no bem-estar dos seus subordinados, e como consequencia nunca se tornará credor de sua afeição ou respeito.

(...)

Coragem moral – Consideremos a coragem moral definindo-a como aquella forma de coragem pela qual mostramos isenção do temor da responsabilidade e determinação de fazermos o que chamamos direito e melhor, sem olharmos para

as consequencias. Isto pôde levar um official á desprezar instrucções escriptas que são obsoletas, ou talvez iniciar uma acção que circumstancias subitas requerem sem esperar autorização para fazel-o. Em qualquer um dos casos elle é guiado pela consideração do que lhe parece melhor para o serviço e toma a responsabilidade inteiramente sobre os seus hombros. Esta coragem, embora aliada muitas vezes á coragem physica, differe inteiramente desta.

Ella é de extraordinario valor em muitos sentidos, porquanto não só conduz á isenção de temor da responsabilidade – este phantasma deante do qual succumbem muitos – porém, é tambem em grande

escala a origem da iniciativa. Foi principalmente coragem moral, que levou Nelson á carregar o leme para cortar a linha em S. Vicente. Iniciativa brilhante foi sua consequencia immediata.

Tratando de caracteristicos moraes, é oportuna uma

referencia á "moralidade". Podemos resumir todos os requisitos a proposito, dizendo que um joven official de Marinha não será nunca perfeitamente eficiente emquanto não fôr são de corpo e de espirito.

O velho ideal (*Mens sana in corpore sano*).

(...)

Aptidão physica – As qualidades physicas são tão importantes como as qualidades moraes. Sem aptidão physica, a educação difficilmente pode ser assimilada e pode resultar facilmente infrutifera. A educação que enfraquece a vista ou torna o estudante anemico ou

Aptidão physica – As qualidades physicas são tão importantes como as qualidades moraes. Sem aptidão physica, a educação difficilmente pode ser assimilada e pode resultar facilmente infrutifera

mentalmente fatigado é positivamente prejudicial. A educação, porém, não deve limitar-se apenas a evitar estes males, mas deve imprimir nos jovens officiaes a grande importancia de constante aptidão explicando-lhes como mesmo os dentes estragados ou um figado que está funcionando mal podem enfraquecer, num momento critico, a reserva de vitalidade com que contamos para a viveza mental e decisões promptas. Dizem alguns que Napoleão perdeu a batalha de Waterloo, principalmente, por causa de uma indisposição passageira durante as primeiras horas do dia.

(...)

Adestramento – A reserva inicial desta qualidade, varia muito.

Alguns individuos são naturalmente corajosos, outros não. Em grande escala ainda alguns temem uma coisa e outros outra, variando assim largamente sua bra-

vura sob diversas condições. Um individuo receia subir em aeroplano, outro somente descer em um submarino. Dizem que Nelson tinha medo de cavallos. Frederico o Grande fugio na sua primeira batalha e no entretanto depois mostrou grande coragem em muitos combates. Ha quasi sempre um grande temor do que é desconhecido ou desusado. Este temor passa rapidamente quando as mesmas condições se tiverem apresentado duas ou tres vezes.

A coragem physica pode ser treinada e desenvolvida systematicamente como qualquer outra qualidade humana. Esta é uma circumstancia muito feliz que deve entretanto ser admittida e aproveitada.

O sentimento de desprezo pelo perigo, pode ser adquirido facilmente pelo

principio de que a "familiaridade traz o desprezo". Por isto as situações que podem causar medo ou apresentam possibilidades de perigo, deveriam com razão ser frequentemente disponiveis.

(...)

Character – Passemos agora á questão do character. Este tem sido estudado em todas as escolas publicas e é geralmente desenvolvido por meio daquelles jogos e exercidos onde ha oportunidade de mostrar qualidades taes como: confiança em si mesmo, dominio sobre si mesmo, equanimidade, etc. O principal defeito do methodo talvez esteja no facto de que a cooperação do menino é raramente assegurada fazendo-o conhecedor dos

objectivos que se tem em vista; sem tornal-o pois conscio de si proprio ou indevidamente introspectivo, poderiamos apresentar-lhe certamente um esboço claro das qualidades que elle

deve desenvolver.

(...)

Iniciativa – A qualidade de iniciativa exige algumas observações.

Muita gente diz que a rotina de paz e o culto da uniformidade mataram a iniciativa no nosso serviço. É certo que a lei de "acompanhar os movimentos do official mais antigo" e o corollario "peça instrucções", têm causado prejuizos. A propria uniformidade da nossa rotina, do nosso traje e dos nossos habitos é um golpe positivo naquella originalidade de pensamento e de acção que é inestimavel na guerra.

Lembre-mos de que cada vez que recorremos a ordens escriptas, cada vez que "acompanhamos os movimentos" ou "pedimos instrucções" estamos tão

Quasi todo o trabalho mental constructivo é baseado sobre as ruinas do que o precedeu. Sem progresso a Marinha fica estagnada

somente agindo como machinas: e as batalhas não são ganhas por machinismos. Somente quando pensamos e agimos por nós mesmos; somente quando resolvemos rapidamente e mostramos iniciativa á altura da emergencia agimos como homens e nos elevamos a um nível superior ao de uma machina sem alma e sem cerebro.

(...)

Cogitação constructiva – Chegamos agora á educação do intellecto. Deve-se induzir os jovens officiaes a pensar, a produzir ideias ou schemas constructivos como tambem a criticar – primeiro – desfazendo qualquer plano ou systema em lugar do primitivo. Quasi todo o trabalho mental constructivo é baseado sobre as ruinas do que o precedeu; por isto abafar a critica é impedir que os jovens officiaes procurem clarear o terreno dos detricitos, e vejam se podem construir coisa melhor em seu lugar. Sem progresso a Marinha fica estagnada. O progresso é porém decididamente retardado enquanto a critica e a cogitação constructiva não caminharem lado á lado.

Estes devem ser acompanhados ou seguidos de discussão, afim de que a critica possa ser respondida, novas theorias possam ser contestadas, e os jovens officiaes se possam exercitar em apresentar suas opiniões com clareza sustentando-as com uma argumentação logica.

(...)

Imaginação – A imaginação morreu na Inglaterra com a ultima das fadas. A imaginação é, entretanto, a pedra angular da cogitação constructiva; só ella pode predizer e deslindar os problemas do futuro. Unicamente com o seu auxilio poderemos parar e responder ao golpe que nos será vibrado amanhã; sem ella luctamos desordenadamente para nos protegermos do golpe que nos foi vibrado hontem desprevenidamente sem estarmos

preparados. Sem imaginação estamos fadados a chegar sempre "muito tarde".

Decisão – O poder de decisão, como a imaginação, só pode ser desenvolvido por um systema de treinamento que constantemente o exercite.

Também aqui é necessaria a séria cooperação do estudante. Obter-se-ão os melhores resultados se fôr constantemente chamada a atenção dos officiaes quer modernos quer antigos para o facto de que o poder de decisão vae se atrophando com a idade, a não ser que elles o estudem e cultivem cuidadosamente.

Todo official deve estar á espreita das occasiões nas quaes é necessaria uma decisão e deve envidar os maiores esforços (a) para decidir sem perda de tempo; (b) passar em revista mentalmente os prós e contras, julgal-os e depois tomar uma decisão clara que represente a sua opinião definitiva sobre o melhor caminho a seguir. Mesmo em assumptos triviaes como "devo ir á terra hoje?" "Está o tempo bom para jogar golf etc.", os officiaes devem dominar a tendencia para a irresolução e dizer seriamente "Não vacille, decida".

Conhecimento profissional – Chegamos agora ao conhecimento profissional, ao estudo de factos e á aquisição de conhecimentos, que com demasiada frequencia foi no passado considerado como a somma total da educação. Tão diversos são os ramos de conhecimentos exigidos, de vez em quando, do official de Marinha, que precisamos abandonar definitivamente a tentativa de fazel-o um "Jack of all trades" (homem dos sete instrumentos). Segue-se então (a) que elle deve até certo ponto ser um especialista (b) que para abranger o vasto campo de conhecimento de que precisa, sua educação nos diferentes ramos deve limitar-se ao essencial. Em primeiro lugar requer-se que um joven tenha tido uma bôa educação primaria.

Provavelmente ella pode com vantagem ser fornecida pelas Escolas Publicas, porquanto não ha necessidade de dar ao official de Marinha um trabalho em que outros se especializaram e elle não. Ao deixar a Escola Publica, um periodo conveniente deveria ser dividido entre o Collegio de Darmouth e os cruzadores de instrução, para que elle pudesse adquirir os conhecimentos necessarios de marinharia, navegação e technica naval em geral. Dahi para a esquadra no mar, onde, como Guarda-Marinha, elle deve adquirir conhecimentos praticos de marinharia, navegação, artilharia, construcção naval, torpedos e, em menor escala, de machinas.

Programma proposto – As seguintes ideias representam uma tentativa e estão sujeitas á revisão. Admittamos, de modo geral, que os meninos deixem a Escola Publica entre 15 e 16 annos, embarquem na esquadra depois de 12 a 18 mezes e depois passem de 2, 5 a 3 annos no mar como Guardas-Marinha ou Segundos Tenentes em commissão. Em seguida terão dois periodos em terra para fazer os cursos, com um intervallo de dois annos.

O 1º periodo, tendo elles 20 a 21 annos, terá por fim dar-lhes um conhecimento scientifico ou technico adicional necessario para habilital-os ao posto de Tenente. Estes cursos devem ser curtos e tratar unicamente de assumptos absolutamente necessarios. Mathematicas, dinamica, hydrostatica e francez ou qualquer outra lingua estrangeira devem fazer parte dos cursos. Também um pouco de navegação, de artilharia e de torpedos, comtanto que os detalhes mecanicos desnecessários das armas em uso sejam cuidadosamente excluidos. A “Pilotagem” deve ser omittida sendo reservada aos officiaes que mais tarde se vão especializar em navegação. Em vez disso, os Sub-Lieutenants (Pri-

meiros Tenentes) durante uma parte dos seus cursos, devem assistir na "Escola de Guerra" a uma série de conferencias sobre diversos assumptos, como sejam "Disciplina", "Chefia", "Deveres de um official de divisão", "desenvolvimento do caracter" etc, etc.

(...)

Seu exito dependerá em larga escala do modo como elles são treinados pelos officiaes sob os quaes servem. O tempo que tiverem vago deve ser devotado ao preparo para a especialidade e para os outros deveres que mais tarde lhes incumbirão. Isto pode ser feito lendo a Historia, compendios ou manuaes sobre estrategia, tactica e a arte da guerra ou, occasionalmente, compendios sobre assumptos scientificos e technicos. Depois dos seus dois ou tres annos no mar (conforme seja necessario para obter dois annos de antiguidade como Lieutenant) os officiaes poderão ser escolhidos para irem para terra se especializarem com a idade de 22.5 a 25 annos.

Já se tratou de machinas; resta:

- (a) Artilharia, Torpedo, Navegação*
- (b) Submersiveis, Contra-torpedeiros, Adestramento physico, Signaes*
- (c) Estado Maior (War Staff).*

Deveriamos ainda accrescentar a classe dos officiaes que não se especializam. Estes varios ramos são muitos diversos: elles requerem um adestramento differente, quer em qualidade quer em quantidade e actualmente elles assignalam os varios especialistas como individuos muito differentes dos seus companheiros.

(...)

Um Almirante que foi um Tenente artilheiro deveria encarar os grandes problemas da guerra exactamente do mesmo modo que um Almirante que foi especialista em submersiveis ou em signaes. O que desejamos portanto, é coordenar o adestra-

mento de todos os officiaes especialistas, tornando claro que a especialização é um meio para alcançar seu fim e não um fim em si mesmo. Este trabalho deve ser feito pela Secção de Treinamento do Almirantado. A primeira necessidade é a elaboração de manuaes ou na Escola de Guerra ou no Almirantado pelos melhores cerebros que existam na Marinha. Estes manuaes devem tratar concisa e claramente dos assumptos taes como estrategia e operações, tactica e serviço de estado maior, objectivos do adestramento tecnico, funções dos differentes typos de navios, emprego das differentes armas em combate, principios de treinamento da divisão e da esquadra etc. Uma bôa parte dos assumptos acima mencionados seria contida no nosso Manual de Educação e Treinamento, de modo que dois mais satisfariam todas as necessidades. Assim, coordenados na origem, nossos cursos de especialistas trabalhariam todos para um objectivo unico e seriam todos guiados pelos mesmos principios fundamentaes.

A artilharia não seria mais (como antes da guerra) a sciencia de habilitar cada navio individualmente a obter uma percentagem maxima de acertos num pedaço de lona com um numero limitado de tiros.

Tornar-se-ia uma sciencia intimamente ligada á tactica, com o fim de permitir a um Almirante destruir em combate, pelo tiro de artilharia, qualquer fracção determinada das forças inimigas no menor espaço de tempo. O artilheiro seria portanto um subordinado do tactico e não tentaria nunca tornar-se seu chefe.

(...)

A estrategia é, de facto, uma série de movimentos num jogo complexo e arriscado, no qual, de olhos vendados, oppômos o nosso engenho ao intellecto e á astucia de uma nação rival

Estrategia – Naturalmente um curso rapido muito pouca coisa ensinará mas deve ser sufficiente para indicar treis coisas: A extrema importancia do estudo de todos os ramos da arte da guerra, a extrema complexidade do assumpto e a necessidade do estudo individual e de reflexão durante alguns annos para que o assumpto possa ser bem apprehendido.

Neste assumpto, mais do que em qualquer outro "pouca sciencia é um perigo". Começamos apanhando alguns principios geraes e então exclamamos: "Oh! são tão simples que não passam de verdadeiras banalidades!"

Na realidade, é sua simplicidade apparente que arma innumerous laços quando se trata de applical-os correctamente. Depois

de longo estudo e reflexão, concluímos que, ás vezes, elles parecem estar em contradicção uns com os outros. Muitas vezes na pratica pode haver uma unica razão para seguir um principio e cem argumentos para violal-o (como

por exemplo nos casos que levam a uma perigosa dispersão de forças). É assim que na pratica vemos 100 officiaes que conhecem os principios fundamentaes da guerra, para um que sabe applical-os correctamente e realmente procura fazel-o. Cada vez mais percebemos que o apparentemente simples é infinitamente difficil.

Finalmente descobrimos que o assumpto é realmente inexgotavel e quanto mais delle conhecemos, mais temos que aprender. A razão disto é, naturalmente, que a estrategia não é apenas uma série de problemas geometricos no tempo e no espaço; é, de facto, uma série de movimentos num jogo

complexo e arriscado, no qual, de olhos vendados, oppômos o nosso engenho ao intellecto e á astucia de uma nação rival. Cada movimento, de per si, ainda que podendo talvez acarretar tremendas consequencias, pode ser tão simples como disparar um canhão. Mas isto é o paradoxo da guerra. Cada movimento é, tanto psychologico como dynamico, porquanto o objectivo dos nossos movimentos não é apenas provocar o choque das forças armadas, mas ainda influir no moral dos adversarios, mystificar e enganar o alto-commando inimigo e despertar pouco a pouco, nos cerebros do povo inimigo o terror da derrota final.

(...)

Discussões profissionaes – Periodicamente devem ser discutidos todos os assumptos controversos e os problemas profissionaes correntes.

Além destes assumptos, claros e mais ou menos concretos, é essencial que se preste alguma atenção áquelles factores abstractos e intangíveis pelos quais a media dos Ingleses tem receio morbido.

O abstracto e o real – Qualquer coisa abstracta, como a imaginação ou a iniciativa, é geralmente considerada demasiado "immaterial" para ser tomada em séria consideração; este, porém, é um dos maiores erros em toda a historia de nossa raça. De facto, nenhum estudo é difficil se o empheendermos com vagar e segundo um methodo acertado. Ha certamente estudos abstractos, taes como philosophia e theologia, que são comparativamente difficeis, porém aquelles assumptos que o official de Marinha precisa estudar, são realmente simples, comparados com a mathematica superior, trigonometria espherica etc, com os quaes luctamos no passado.

Caracteristicos nacionaes – A primeira coisa pois que devemos estudar são os caracteristicos nacionaes do povo britannico; observando que qualidades particulares possuímos em mais elevado grão, e quaes aquellas em que ficamos abaixo do padrão attingido pelas nações visinhas. Se fosse possivel apresentar os resultados graphicamente num diagramma para cada nação da Europa, a differença nos varios diagrammas seria verdadeiramente assombrosa. Infelizmente só podemos fazer uma estima muito grosseira e os especialistas divergirão nos detalhes, todos, porém, concordarão, pelo menos, em que o estudo de certos factores abstractos é de importancia vital para os homens que se destinam a formar os "cerebros da Marinha".

A somma e a directiva do estudo podem variar de accordo com o gosto individual, mas deveria ser a função da Escola de Guerra facilitar áquelles que o desejarem, o estudo de assumptos como:

Disciplina, moral, patriotismo e outros ideaes, imaginação, iniciativa, desenvolvimento das qualidades intellectuaes, principios de educação etc.

(...)

Natureza humana – A'quelles que ridicularizam o estudo dos assumptos abstractos, diremos que quando nos referimos á psychologia (que parece talvez mais difficil do que os outros assumptos) não queremos significar mais do que o estudo da natureza humana e do espirito do homem. No fim das contas, o homem é uma especie de machina, mas muito complexa. A concepção de todos os planos e a direcção de todas as acções, está concentrada absolutamente no seu cerebro, de modo que só aqui podemos

**Nunca deveremos esquecer
que "não são os navios que
combatem mas sim os homens"**

achar a chave de toda a sua conducta. Se desprezarmos o estudo desta chave correremos um risco exactamente comparavel áquelle de um homem que parte num aeroplano para um longo vôo sobre um paiz inimigo e ignora completamente a machina de que depende a sua vida.

Nunca deveremos esquecer que "não são os navios que combatem mas sim os homens". Por isso, quanto mais pudermos aprender a respeito do genero humano e do nosso semelhante, melhor saberemos como combater-os com successo em terra e no mar.

CONCLUSÃO

O fim destas notas foi traçar um esboço do nosso assumpto e suggerir ideias e principios. A inserção dos detalhes deve ser feita mais para deante, quando os fundamentos do nosso systema educativo estiverem bem e verdadeiramente assentes. Actualmente, nossos jovens officiaes são instruidos em um edificio que, como todo mundo pode ver, está construído sobre areia muito movediça. Desejamos, pois, accentuar que nosso schema de educação deve ser completo, tanto em largura como em comprimento. Quanto ao ultimo caracteristico, a educação se deve contentar em parar no Lieutenant ou no Commander, mas deve visar a carreira completa do official e deve dispensar a consideração devida aos deveres que competem aos postos superiores.

Pode parecer que advogamos demasiada atenção aos estudos abstractos e muito pouca ás exigencias do material e das sciencias technicas, mas não é assim. Estas são evidentemente importantes, embora julguemos que uma excessiva concentração em seu favor tem acarretado serio desprezo dos outros assumptos.

Não desejamos comtudo, saltar ao extremo opposto. Um justo equilibrio é

essencial e devemos considerar muito cuidadosamente os varios interesses que devem ser contrabalançados. Estes são, grosso modo:

– Intellecto de um lado; caracter do outro.

– Theoria de um lado; pratica do outro.

– Moral de um lado; material do outro.

(...)

Qualquer pessoa terá ouvido frequentemente um official orgulhar-se de ser "pratico" fallando com desprezo do "theorista", emquanto o official citado como sendo muito theorico assevera em altas vozes que o seu critico não é tão pratico como julga ser.

(...)

COMPLEXIDADE DA GUERRA

Já foi dito o sufficiente para mostrar que a guerra é um assumpto de infinita complexidade. Cada uma das suas phases, em seu lugar adequado, e em exacta proporção deve ser representada no nosso schema de educação e treinamento. O que não é essencial deve ser geralmente omitido e deve ser comprehendido com clareza que devemos fixar o que deve ser o official de Marinha, além do que elle deve saber.

Muitos factores influem sobre o resultado final; a hereditariedade é o unico que não está sob nosso dominio directo. Para concluir com uma palavra a favor dos assumptos abstractos imaginemos que resposta receberiamos se perguntassemos a um Almirante ou Commandante (Capitão de Mar e Guerra) que typo de official elle escolheria para seu Immediato. Responderia elle: "Dê-me um official que tenha tal conhecimento de algebra, tal de dynamica, tal de astronomia, náutica etc"? Muito mais provavelmente elle responderia: "Preciso de um homem que entenda de disciplina e do manejo dos homens, a

quem a guarnição respeite e promptamente obedeça, um homem que mostre bom humor, energia, confiança em si mesmo em qualquer emergencia, com ampla iniciativa e determinação, e com caracter e intelligencia igualmente desenvolvidos".

O GRANDE OBJECTIVO DA EDUCAÇÃO NAVAL

Assim pois é isto que além do conhecimento profissional devemos ter em vista. Se olharmos mais para cima e perguntarmos "Que typo de homem é necessario para conduzir nossas divisões e esquadras á batalha" veremos que as qualidades abstractas se tornam ainda mais importantes. Coragem physica, iniciativa, determinação e faculdade de rapida decisão, são essenciaes.

A estas qualidades se deve alliar um profundo conhecimento de estrategia, tactica e toda a arte da guerra. Conhecimento tecnico, mathematica, mesmo sciencia (a que Herbert Spencer dava tão grande valor) são inteiramente subordinados aos requisitos acima. Mesmo no campo intellectual, que é muito importante, a technica e as sciencias são apenas um

ramo da instrucção total necessaria para produzir os melhores resultados. De certo modo, o antigo systema parece estar resumido com alguma verdade nas ultimas linhas de uns versos escriptos ha muitos annos por um dos Tenentes de Greenwich: "Oh! loucos que creastes o systema, onde está o senso e qual o proveito? Não poderá toda esta enfadonha aprendizagem embotar a vista e obscurecer o cerebro? Quando raiar no céu do oriente o dia do Armageddon, nos darão as permutações a victoria ou nos tornará a dynamica mais suave a morte?".

A orientação advogada nestas notas pode levar cinco annos para ser convenientemente iniciada e uns dez annos para fructificar. Entretanto, quem quer que tenha estudado a historia da recente guerra, não poderá negar que se impõem com urgencia alterações segundo as linhas traçadas.

Deixar de effectuar essas alterações seria mais do que deploravel. A Marinha ficaria impedida de attingir o seu maximo grão de efficiencia e se tornaria possivel a existencia, em annos futuros, de effectos ou perigos que podem fazer perigar a existencia do nosso imperio.

NOTICIARIO MARITIMO (RMB, jan/fev – 1920)

MARINHA ESTRANGEIRAS

ESTADOS UNIDOS

OS NAVIOS DO FUTURO – O Contra-Almirante W. F. Fullam publicou no New York Herald, um interessante artigo sobre a architectura naval futura.

Segundo o douto Almirante, a construção naval experimentará uma verdadeira revolução, devido a neces-

sidade de augmentar a protecção dos navios contra os ataques dos torpedos, lançados do ar ou do mar.

O Almirante Fullam divide em cinco os methodos de ataque que envolvem a possivel destruição dos minusculos navios de tão elevado custo e que se consideram hoje como a verdadeira representação do poder naval; e como resultado destas for-

mas de ataque, prevê que os actuaes typos de dreadnoughts e cruzadores desapparecerão dos mares. São estes methodos: o fogo por elevação da artilharia moderna, a distancias maiores de 16000 jardas, o bombardeio das aeronaves, o uso das minas submarinas, o ataque de torpedos lançados pelos destroyers e os torpedos lançados por outros meios.

Faz ver por meio de illustrações a elevada altura que adquirem no ar os projectis lançados a distancias extremas e diz que o impacto de taes projectis nas cobertas de protecção defficiente, penetrará nas partes vitaes e avariara ou destruirá completamente o navio.

A aeronave, diz o Almirante será um maior ou menor factor decisivo na determinação das distancias e accrescenta que o poder naval em tempos proximos dependerá em grande parte do dominio

do ar e que a frota que conquistar este dominio nas batalhas futuras ganhará, em igualdade de condições de outras armas; quer isto dizer que a aviação não constituirá somente uma arma offensiva, perigosa por si mesma, mas que também contribuirá grandemente para o uso acertado e effectivo da artilharia dos navios.

Terá duplo valor e pelas indicações presentes dos aeroplanos, chegaria a ser em pouco tempo um dos elementos mais invenciveis do poder naval.

Depois o Almirante Fullam faz ver a debilidade do systema que se emprega hoje para blindar os cascos e o convez protector dos navios, e analisa as vantagens da couraça em forma de tartaruga como protecção contra o tiro a grande distancia e ataques de bombas.

(...)

**PRINCIPAES PORTOS DO MUNDO –
O PORTO DO RIO GRANDE DO SUL
(RMB, jan/fev – 1920, p. 561)
Augusto Vinhaes**

HISTORICO

Antes de sahirnos do Brasil afim de proseguir na succinta descripção dos principaes portos do mundo, notadamente dos existentes no littoral atlantico e na orla do Pacifico, todos pertencentes á grande União Americana, detenhamo-nos com minucia no historico e enumeração dos serviços feitos para melhoramento do porto do Rio Grande do Sul.

O Snr. Julio Nogueira nos fornecerá, na sua grande maioria, os dados precisos para, de modo completo, inteirmos os leitores da "Revista" do que se ha feito em diversos periodos para resolver o magno

problema do facil accesso ao porto do Rio Grande do Sul.

"Já em dias do antigo regimen a abertura da barra do Rio Grande era considerada – uma obra nacional –, como a classificava o conselheiro Antonio Prado. Tinha razão o illustre estadista porque aquella iniciativa se impunha como a solução de um problema de interesse capital para a nação".

Effectivamente, o porto do Rio Grande, a par da importancia commercial que traria á então provincia do extremo sul, viria ser de alto alcance na defesa de nossa integridade patria, como o indicavam a lição e experiencia de nossas guerras com as republicas do Prata.

(...)

Das notas historicas com que o Dr. Lauro Müller illustrou a exposição apresentada ao Presidente da Republica, encarecendo a neccessidade da abertura da barra do Rio Grande, vê-se que as primeiras iniciativas do Governo datam de 1855 e de 1861 sendo encarregados o tenente-coronel Ricardo José Gomes Jardim e os engenheiros Neate e Gabaglia de proceder aos estudos necessarios á apresentação de um projecto.

Quatorze annos após esta ultima data foi submettido ao engenheiro John Hawshaw, entre outros problemas, o do Rio Grande do Sul, lembrando-se então a possibilidade de um porto nas Torres.

Em 1882 era o caso apresentado ao engenheiro americano W. Milner Roberts, que falleceu antes de poder emittir parecer baseado em observações pessoaes feitas in loco. Foi então commissionado o capitão de mar e guerra Basilio Antonio de Siqueira Barbedo para abrir a barra a dynamite, idéa de todo o ponto absurda e impraticavel.

Seguiram-se os estudos dos engenheiros brasileiros Henrique Hargreaves e Alfredo Lisboa, sem que resultasse uma deliberação firme para qualquer começo de acção proveitosa. Finalmente, por decreto de 13 de Janeiro de 1883, foi organizada uma commissão regular de estudos sob a direcção do engenheiro Honorio Bicalho. Este profissional, em 15 de Outubro do mesmo anno apresentava ao então ministro da Agricultura, conselheiro Affonso Penna, um relatório completo sobre a importante commissão, annexando um projecto de orçamento para as obras da barra.

O seu trabalho apanhou todas as linhas do problema, constituindo um volume de 266 paginas, documentado por observações e varias estatisticas. Por um louvavel escrupulo, o notavel engenheiro não quiz firmar toda a acção official sobre

as suas conclusões e lembrou ao Governo que pedisse o parecer de profissionaes estrangeiros de competencia attestada em obras congeneras, indicando para isso os nomes dos engenheiros Caland, chefe das obras hydraulicas da Hollanda. e capitão Ends, executor dos melhoramentos da barra do Mississipi.

O parecer do engenheiro Caland, apresentado em 15 de Novembro de 1885, após uma demorada e conscienciosa observação pessoal, traduziu-se n'uma sanção perfeita ao projecto do Dr. Bicalho, apenas apresentando ligeiras modificações e estas de effeitos economicos, na direcção dos molhes, o que era facultado pela posição em que então se achavam os bancos de areia.

Não obstante, somente em 1887 foi aberta concorrência para a realisação das obras da barra, nos termos do projecto Bicalho, concorrência que teve de ser prorogada por falta de proponentes nas condições exigidas. Em 1888 uma sociedade franceza propoz-se para o serviço, mas somente no anno seguinte, depois de implantado o actual regimen politico, foi com ella celebrado um contracto, sendo as obras inauguradas em 1891.

(...)

Era esta a situação da barra do Rio Grande, quando nos veio visitar um grupo de capitalistas e industriaes americanos interessados pelas exhibições que o Brasil fizera no certamen mundial de São Luiz e pelas descrições e amostras de nossas riquezas naturaes. O engenheiro E. L. Corthell, que auxiliara o capitão Ends nos trabalhos da barra do Mississipi, fazia parte d'essa excursão que acabava de perlustrar o paiz de norte a sul.

N'um golpe de vista seguro, o illustre profissional apreciou as condições naturaes do Rio Grande, vendo na falta de porto franco um limite insuperável ao seu desenvolvimento economico e, após demo-

rado estudo sobre a exequibilidade d'esse melhoramento, examinado o archivo tecnico da obra em todos os seus documentos e dados mais seguros, tomou a deliberação de propor-se para a execução d'ella. O objecto de sua proposta era duplo:

1) A abertura n'aquella barra de um canal maritimo com 10 metros de profundidade nas aguas baixas e conserval-o n'estas condições durante o prazo de 20 annos.

2) O estabelecimento de um porto aperfeiçoado na cidade do Rio Grande e sua exploração industrial pelo prazo de 70 annos.

A abertura da barra seria feita pela Empresa por conta do Governo. O porto do Rio Grande, porem, construido e explorado por uma companhia americana, mediante as prerogativas que o Governo concede a empresas d'esse genero.

O systema de trabalhos a executar obedecia ao projecto Bicalho-Caland, feitas ligeiras modificações. Por decreto n. 5.979, de 18 de Abril de 1906 foram approvadas as bases da proposta apresentada pelo engenheiro Corthell, sendo a 12 de Setembro do mesmo anno celebrado o respectivo contrato.

Como se vê d'esta resumida noticia historica, a idéa da abertura da barra teve uma evolução lenta, fracassando mais de uma tentativa. Por algum tempo ella foi mesmo julgada irrealizavel, appellando a praça de Porto Alegre para uma outra solução do problema economico do extremo sul – a construcção de um porto nas Torres, com uma estrada de ferro que o ligasse á capital da então provincia. Esta solução, porem, era imperfeita do ponto de vista economico e encontrava mais de um obice em direitos adquiridos que viria ferir, como fosse a estrada de ferro D. Pedro I e o projectado canal Principe D. Affonso.

O porto das Torres corresponderia, é certo, ás necessidades da navegação,

offerecendo-lhe um abrigo, mas a construcção, alem de despendiosa pelo accessorio indispensavel de uma via-ferrea de 240 kilometros, seria frustrada em seus effeitos economicos.

As mercadorias serão oneradas pelas despezas de transbordos e fretes da estrada e de tal maneira que o sul e mesmo parte do norte da provincia prefeririam arrostar todo perigo da barra continuando a fazer por ahi o seu movimento commercial. Disto resultaria uma concurrencia extranha á empresa do porto de Torres, cujas receitas não poderiam sequer estabelecer o equilibrio financeiro.

A estrada não poderia baratear os seus fretes até conservar-se em pé de igualdade para com a navegação e se o tentasse, esta sahir-se-hia galhardamente do pleito. A via-ferrea beneficiaria de certa forma a capital do Estado, mas seria pobre em resultados economicos, pois que a estreita zona a percorrer é meio esteril e pouco povoada.

(...)

O lado estrategico do problema, de grande importancia pela situação geographica do Estado, é mais um argumento favoravel á abertura da barra. As facilidades de communicações internas favorecidas pelo systema hydrographico, pondo em contacto as forças de terra e mar, a vantagem em que estaria a nossa esquadra pelo conhecimento da barra e do canal em face de esquadras inimigas, a facil construcção de meios de defeza em terra, são razões poderosas que attestam a excellencia da barra do Rio Grande do ponto de vista estrategico sobre o porto artificial das Torres, mais accessivel e de todo exposto aos damnos do inimigo.

A barra do Rio Grande offerece, em resumo, as melhores condições estrategicas e foi talhada a ser a sede de um dos mais importantes de nossos portos militares.

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)

ARTES MILITARES

LIDERANÇA

Más ideias não têm posto (252)

MISSÃO DA MARINHA

Da imperiosidade de proteger os cabos submarinos (253)

EDUCAÇÃO

TREINAMENTO

Treino de mar e aprendizagem experiencial (254)

POLÍTICA

ESTRATÉGIA NACIONAL

A relação estratégica entre Rússia e Turquia (255)

MÁS IDEIAS NÃO TÊM POSTO

Capitão de Fragata (EUA) Jimmy Drennan¹
(*Proceedings*, EUA, julho/2019, pp. 37-41)

O mais moderno é obrigado a usar de sua *expertise* para alertar seus superiores quando avaliar que a decisão recebida como ordem pode trazer um resultado desastroso. Mas há um modo certo e um modo errado para fazer isto. A discussão de até que ponto os militares devem obedecer ordens sem pensar é um dos mais delicados pontos no aprendizado da liderança militar. Para o oficial da Armada, este ponto cresce, pois é da sua experiência e da rapidez da sua equipe que pode aparecer a chance de ficar vivo ou não em combate.

A leitura do artigo nos leva ao debate sobre o tema, por meio da análise feita pelo autor, que comenta: “Vinte e três marinheiros morreram nas águas da costa da Califórnia em 8 de setembro de 1923, quando o Comodoro Edward H. Watson erradamente levou sua formação de 14 destróieres para o desastre nos rochedos de Ponta Honda – a maior perda de navios num período de paz. Apesar do pesado nevoeiro, dos dados de navegação inconsistentes e de não terem sido tomadas precauções sonoras, seus comandantes seguiram suas ordens de manter formatura fechada em alta velocidade num exercício de cenário de guerra. Embora todos estes navios estivessem perdidos em seu posicionamento, dois comandantes desobedeceram a ordem e manobram para salvar suas embarcações. No final, após julgamento da corte de material, esta concluiu ser responsabilidade de cada comandante a decisão de seguir as ordens

dos comandos superiores conforme seu próprio julgamento”.

O autor busca mostrar que “uma ordem errada na operação técnica de um navio pode danificar não só o equipamento, mas também envolver um erro estratégico que pode custar centenas de milhares de vidas inocentes”. Procura, então, expor o posicionamento dos mais modernos para que “suas vozes destoantes sejam diferenciadas da associação negativa com palavras como deslealdade, desobediência, desafio e insubordinação”.

Drennan acrescenta que a excelência operacional é o princípio fundamental da “atitude questionadora” introduzida pelo Almirante Hynnan Rickover, pai da energia nuclear naval, para quem a cultura hierárquica militar normal não funcionaria para operar um reator nuclear no mar. Esta estrutura em camadas, dividida entre conhecimento tático e *expertise* técnica, combinada com uma comunicação ativa entre as partes acima e abaixo da cadeia de comando, é a estrutura que torna uma Marinha eficaz.

Para demonstrar como este fato é importante, cita o evento da colisão entre o USS *John S. McCain* e o *Fitzgerald* e faz, como resultado de diversas análises, a seguinte observação: “A pergunta mais óbvia é: como alguém que se tenha colocado como voz discordante permanece com uma voz crível no processo de tomada de decisão? Em outras palavras, como discordar da sua cadeia de comando sem que você seja

¹ Oficial de guerra de superfície, presidente do Centro Internacional para Segurança Marítima.

expulso da reunião ou demitido no dia seguinte?”. Deste estudo, apresenta uma lista de ações que envolvem o que fazer e o que não fazer.

O oficial conclui afirmando que “a vontade de discordar faz parte do tecido cultural americano. Os psicólogos cha-

mam esta característica de ‘curta distância entre poderes’. Ou seja, é mais provável que os subordinados americanos expressem mais seus desacordos do que outras culturas. Contar aos nossos superiores o que achamos que está errado faz parte do nosso caráter nacional”.

DA IMPERIOSIDADE DE PROTEGER OS CABOS SUBMARINOS

Capitão de Mar e Guerra (Portugal) Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro*
(*Revista da Armada*, Portugal, abril/2019, pp. 4-5)

O mundo globalizado é totalmente dependente da cibernética e dos enlaces de comunicação. Sem comunicação em tempo real, as decisões passam por uma demora inadmissível na cultura atual – as soluções devem ser apresentadas tão logo o problema esteja delineado.

Assim sendo, o artigo começa alertando: “Nos últimos anos, tem se falado cada vez mais da importância do domínio cibernético, que se torna o sistema nervoso central do mundo globalizado. O que poucas pessoas têm presente é que o ciberespaço tem uma forte dimensão submarina, uma vez que cerca de 97% das comunicações de dados e de internet intercontinentais circulam não pelo ar ou pelo espaço, mas por meio dessas verdadeiras autoestradas digitais que atravessam os oceanos. Os cabos submarinos são, assim, o centro de gravidade da infraestrutura física que suporta, no mundo real, o mundo virtual do ciberespaço.

O autor esclarece que os cabos submarinos, no entanto, não estão minimamente protegidos. O recente relatório “*Under-*

sea Cables Indispensable Insecure”, do *think tank* britânico Policy Exchange, aponta três principais razões para essa vulnerabilidade: sua localização pública; encontram-se bem concentrados em termos geográficos, tanto no mar como em terra; e não são necessários muitos conhecimentos, nem muitos recursos, para os danificar.

Após apresentar a fragilidade dos cabos submarinos, o oficial comenta a capacidade e as razões da Rússia para cessar as comunicações ocidentais por cabo.

E acrescenta: “Desta forma, importa adotar medidas que protejam os cabos submarinos e que mitiguem as consequências de sua eventual ruptura. (...) No âmbito genético, podem se identificar as seguintes medidas: instalar mais cabos submarinos, eventualmente públicos, que proporcionem redundância física aos cabos existentes, maioritariamente privados, de forma a permitir o roteamento do tráfico em caso de falhas ou ataques; diversificar os locais de passagem e os locais de amarração; instalar sensores nos cabos, capazes de detectar

*Concluiu o curso da Escola Naval em 1991. Comandou o Navio-Escola *Sagres* (ex-NE *Guanabara* do Brasil). Mestre em Tecnologia de Navegação, Doutor em Filosofia (Universidade de Nottingham). Tem diversas obras publicadas sobre navegação e estratégia marítima/naval.

emissões sonar indicadoras de possíveis ataques por submersíveis com guiamento por sonar; e enterrar mais os cabos, que normalmente são colocados, no máximo, a três metros de profundidade”.

A estas medidas, o artigo acrescenta as sugestões de ações estruturais e operacionais e, por fim, conclui: “Em primeiro lugar, importa frisar que, apesar de a implementação destas medidas implicar encargos de monta, bem como esforço significativo nos domínios tecnológico, legislativo, diplomático, político e militar, esses custos serão insignificantes quando comparados com as perdas e os danos potenciais resultantes de uma falha em grande escala da infraestrutura submari-

na de cabos de fibra ótica. Em segundo lugar, a proteção dos cabos submarinos poderia ser vista como uma nova tarefa para as Marinhas, mas, na prática, não é prioritariamente uma novidade, uma vez que a vigilância, o patrulhamento e a atuação contra potenciais infratores no mar constam da lista de tarefas habituais das esquadras de todo o mundo. Ou seja, esta é mais uma tarefa que se subsume na missão tradicional das Marinhas de proteção dos espaços marítimos. Algo que as Marinhas sempre fizeram e vão continuar a fazer, ao serviço da prosperidade, do bem-estar e da segurança da humanidade – agora com uma atenção redobrada sobre as áreas onde passam essas autoestradas digitais!”

TREINO DE MAR E APRENDIZAGEM EXPERIENCIAL

Luísa Ávila da Costa* e Carlos Cardoso da Silva**

(*Revista de Marinha*, Portugal, maio/junho 2019, p. 62-63)

A busca por melhor desempenho nos esportes tem levado pesquisadores a se aprofundarem nos mais diversos tipos de atividades, trazendo às vezes resultados surpreendentes. Neste artigo, cujos autores estão voltados para o esporte, é mostrado como a importância da experiência de viver no mar colabora com o desenvolvimento de diversas capacidades importantes para a liderança em qualquer estilo de vida.

Inicialmente, os autores frisam: “A forma como o ser humano aprende a desenvolver competências é objeto central de atenção para todos aqueles que se inquietam com o presente e se dedicam ao futuro. A humanidade atual não foi

educada hoje, mas ao longo das últimas décadas, da mesma forma que o futuro das relações em sociedade, bem como a organização das suas unidades orgânicas, são construídos e desenvolvidos no presente”.

Ao longo do texto, eles demonstram como há várias décadas, no contexto da arte e dos esportes (onde o desempenho acontece em ambientes de flagrante invisibilidade e vulnerabilidade), estas questões têm sido colocadas, por requererem capacidade de resposta teórica ou analítica sobre cenários anteriormente previstos ou aprendidos por meio da instrução verbal, mas sobretudo por uma aprimorada competência operativa em tempo real. Chamam, ainda, atenção para o fato de que o “pro-

* Professora Auxiliar do Departamento de Sociologia e Antropologia do Desporto da Universidade do Porto (Portugal), Centro de Investigação, Formação e Intervenção em Desporto.

** Oficial da Armada de Portugal.



A aplicação do Treino de Mar na formação de estudantes

cesso de desenvolvimento de competências tem de abarcar áreas do conhecimento pré-discursivo, intuitivo, corporal, sensorial e holístico”. O paralelismo pode ser feito com o Treino de Mar.

Os autores comentam: “É visível em Portugal a consciência do papel central que o Treino de Mar pode assumir neste âmbito. Não só porque somos um país de alma e tradição marítimas, mas porque vemos, na última década, o crescimento de projetos ligados ao Treino de Mar, do qual é excelente exemplo a Universidade Itinerante do Mar (projeto

desenvolvido pela Universidade do Porto, Escola Naval e Universidade de Oviedo), que, ao longo de seus 14 anos de existência, sugere com cada vez mais consistência a relevância do Treino de Mar para a formação dos estudantes e da comunidade universitária em que se insere”.

Ao concluírem, ressaltam que “as exigentes condições que o mar impõe a todas as pessoas que nele ou com ele

trabalham moldam as capacidades do ser humano, tornando-o um excelente líder”. Este líder será “um líder comprometido e apaixonado pela sua missão, que possui uma sólida visão estratégica e que sabe trabalhar em equipe. Acima de tudo, mais do que aprender a gerir a mudança, aprendeu a viver numa realidade que para muitos é nova e recente, mas que sempre existiu na vida e no trabalho do mar: sobreviver às alterações constantes e permanentes nas condições de navegação que implicam uma enorme flexibilidade e rapidez de decisão”.

A RELAÇÃO ESTRATÉGICA ENTRE RÚSSIA E TURQUIA

Carlos Echeverría Jesús*

(*Revista General de Marina*, Espanha, julho/2019, pp. 5-11)

O conhecimento das relações entre países é uma preocupação constante para aqueles que pretendem estudar cenários ou as relações internacionais. No mundo moderno, os países do Oriente Médio estão sempre em evidência, e conseguir acompanhá-los exige uma busca constante de informações que permitam avaliar os

acontecimentos e deles tirar conclusões. Neste artigo, o autor comenta as relações entre Rússia e Turquia.

Jesús comenta que os dois Estados, apesar de um passado cheio de tensões entre si, contribuem, no Oriente Próximo e Médio, para definir algumas questões que, em termos de presente e futuro, aparecem

* Professor de Relações Internacionais da Universidad Nacional de Educación a Distancia (Uned).

como mais sólidas e de credibilidade. Os impérios Russo e Otomano mantiveram sob seu mando, durante séculos, o Mediterrâneo Oriental e as instalações comerciais do Cáucaso e da Ásia Central, o qual só foi ofuscado, na historiografia ocidental, em função dos acontecimentos em outros impérios, como o Espanhol ou o Austro-Húngaro. Após destacar essas tensões, o autor passa ao objeto de estudo do artigo, que são os encontros e desencontros, ocorridos nos anos recentes, entre russos e turcos e suas perspectivas para o futuro imediato.

O autor observa que, sendo a Rússia o primeiro produtor mundial de gás natural e o segundo de petróleo, e a Turquia um país necessitado desses recursos para o seu desenvolvimento, há nessa proximidade entre ambos uma dimensão importante para os estudos. Além dos próprios interesses da Turquia, Jesús lembra que, embora a Rússia exporte gás e petróleo através da Europa Central e do Norte, tanto pelo oleoduto terrestre Druzha, que atravessa a Ucrânia e a Bielorrussa, como pelo gasoduto Nord Stream, que corre pelo leito do Mar Báltico (chave de acesso para seus clientes no sul da Europa), o país encontra tradicionalmente a Turquia como trânsito e interlocutor obrigatório e complexo para projetos futuros e para estratégias de exportação.

Após comentar os receios russos acerca da independência dos estados do Cáucaso (Armênia, Azerbaijão e Geórgia), cita as

inquietações turcas a respeito das revoltas árabes e diz que, mesmo a Turquia já tendo apoiado a revolta na Síria, tradicional aliada da Rússia, entre 2012 e 2014, isso não impediu que as relações bilaterais fossem fortalecidas em dezembro de 2014, quando o Presidente Putin, em visita a Ankara, ofereceu à Turquia, entre outras coisas, uma central nuclear – ações em agradecimento por não ter a Turquia atendido às sanções impostas pelos Estados Unidos da América (EUA) pela anexação da Crimeia. Relações essas que enfraqueceram novamente após o fracassado golpe contra Erdogan (julho 2016).

O autor conclui que “a Rússia tem, há longo tempo, uma relação de encontros e desencontros com a Turquia, mas que ambos os países estão condenados a se entenderem, como também estão EUA e Turquia, como aliados da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) e em face do valor estratégico da Turquia, algo que, historicamente, as lideranças turcas sempre souberam aproveitar. Além disso, os interesses entre Rússia e Turquia e entre Irã e Rússia (os três membros envolvidos no processo) permitem que as duas dimensões do mundo islâmico em agudo processo de enfrentamento (sunitas e xiitas) componham como parte da mesma fórmula que, embora *ad hoc*, está servindo para construir as fórmulas de ampliação da segurança na Síria que merecem consideração.”

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

Acordo para sistema de planejamento e apoio à decisão em operações SAR (261)

ATIVACÃO

SSN-8 é ativado em Paranaguá (262)

Ativação do Centro de Intendência da Marinha em Parada de Lucas (262)

Mostra de ativação da DelFurnas (263)

Mostra de ativação do GAerNavMan (264)

3º Batalhão de Operações Ribeirinhas (264)

Mostra de ativação do EsqdHU-41 (265)

Mostra de ativação do Ciaara (265)

Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (266)

COMEMORAÇÃO

Comissão Intersetorial para comemorações dos 200 anos da Independência (268)

CRIAÇÃO

Criação do SSN-8 (268)

CONSELHO

Brasil é reeleito para o Conselho da OHI (268)

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO

Aplicativo Marinha Cultural (269)

DOAÇÃO

DPHDM recebe armas de valor histórico (270)

ESTAÇÃO ANTÁRTICA COMANDANTE FERRAZ

MB inaugura novas instalações da Estação Antártica Comandante Ferraz (271)

INAUGURAÇÃO

Inauguração das novas instalações da ESG – Campus Brasília (274)

MB inaugura Escritório Técnico de C&T no Senai-Cimatec (275)

Área do Farol Santa Luzia é reaberta ao público (275)

OBTENÇÃO

Obtenção do Sarp-E ScanEagle (276)

POSSE

DGMM realiza cerimônia de Transmissão de Cargo (276)

HNBe tem nova diretora (283)

Assunção de cargos por Almirantes (284)

PRÊMIO

CAAML divulga vencedores de seus troféus (285)

Prêmio Eficiência 2019 (286)

Premiação de Navios de Socorro (286)

TRANSFERÊNCIA DE SETOR

Transferência para o Setor Operativo da primeira aeronave UH-17 (286)

APOIO**MANUTENÇÃO**

DGePM cria Portal do Conhecimento de Manutenção (288)

ARTES MILITARES**SOCORRO**

NPa *Gurupá* presta socorro a tripulante de veleiro (288)

ATIVIDADES MARINHEIRAS**COMBATE A INCÊNDIO**

MB apoia combate queimada no Pantanal (289)

SALVAMENTO

Tripulantes são resgatados com vida após oito dias de buscas (289)

CONGRESSOS**CONFERÊNCIA**

64ª Conferência da Comissão Mista de Limites de caracterização da Fronteira Brasil-Uruguai (290)

REUNIÃO

2ª Reunião do GTI do Setor Cibernético (290)

SEMINÁRIO

Seminário Internacional "A Economia do Mar como Política de Desenvolvimento" (291)

ECONOMIA**ENERGIA ELÉTRICA**

BNRJ conclui migração para o mercado livre de energia (292)

EDUCAÇÃO*ESCOLA DE GUERRA NAVAL*EGN lança versão em inglês do *Boletim Geocorrente* (293)*ESPORTE*

Cefan recebe visita de comitiva da CEF (293)

Resultados Esportivos (294)

FORMATURA

Conclusão do Curso de Formação de Oficiais para Marinhas Amigas (295)

FORÇAS ARMADAS*FRAGATA*Programa Classe *Tamandaré* (296)*MARINHA DO URUGUAI*NPa *Benevente* participa da Operação Atlantis V (298)*OPERAÇÃO*

Operação Ágata Sul 2019 (299)

Operação Aspirantex 2020 (299)

OPERAÇÃO FLUVIAL

Operação Bracolper Naval 2019 (301)

OPERAÇÃO RIBEIRINHA

MB realiza Operação Ribeirinha com carros anfíbios (301)

*PATRULHA NAVAL*NPa *Bracuí* realiza Comissão Passex com navio francês (302)*PROGRAMA*1ª Reunião de Governança Estratégica do Programa Classe *Tamandaré* (303)**HISTÓRIA***DOCUMENTO HISTÓRICO*Autoria da letra da *Canção do Marinheiro* (304)**INFORMAÇÃO***SISTEMA DE INFORMAÇÃO*

Portal do Conhecimento de Manutenção (306)

INFORMÁTICA*SISTEMA DE INFORMAÇÃO*

DHN estabelece SisGeomar e Idem (306)

MEIO AMBIENTE*CONTAMINAÇÃO*

Grupo de Acompanhamento e Avaliação realiza encontro de pesquisadores e cientistas (307)

Operação Amazônia Azul – Mar limpo é vida! (308)

PODER MARÍTIMO*IMO*

Apresentação na IMO sobre o derramamento de óleo no Brasil (309)

7ª Sessão do Subcomitê de Prevenção e Resposta à Poluição da IMO (310)

INSPEÇÃO

4º DN inspeciona embarcações na Operação Verão 2019/2020 (311)

PLATAFORMA CONTINENTAL

DHN participa da 52ª Sessão da CLPC (312)

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Educando o Pequeno Navegante (312)

MB e Docas do Rio assinam Convênio de Cooperação para Baía de Guanabara (313)

PSICOSSOCIAL*ASSISTÊNCIA SOCIAL*

Doação de mechas de cabelo para vítimas de escarpelamento (314)

CPAOR participa de reunião sobre escarpelamento (314)

NAsH *Soares Meirelles* realiza atendimentos na calha do Solimões (315)

LANÇAMENTO DE LIVRO

Lançamento do livro *Estudos Marítimos: Visões e Abordagens* (316)

Arte Naval – Volume 1 e 2 em versão digital (316)

RELAÇÕES PÚBLICAS

Crianças e adolescentes participam do Museu em Férias (317)

SAÚDE*EVACUAÇÃO*

MB atua na Operação Regresso à Pátria Amada Brasil (318)

ORIENTAÇÃO AO HOMEM

1º Trimestre dos Núcleos de Atendimento ao Idoso na Marinha (319)

TREINAMENTO

NApOc *Mearim* realiza exercício com CTDIC (319)

ACORDO PARA SISTEMA DE PLANEJAMENTO E APOIO À DECISÃO EM OPERAÇÕES SAR

A Marinha do Brasil (MB) firmou, em novembro último, um Acordo de Parceria com a Shell Brasil, a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa (Fundep) e a empresa Prooceano para a melhoria do seu Serviço de Busca e Salvamento – Salvamar. O propósito é a ampliação da capacidade infraestrutural do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e de outras organizações militares, processo que será a base para o desenvolvimento do Sistema de Planejamento e Apoio à Decisão em Operações de Busca e Salvamento da MB (SPAD-SAR).

Fruto de trabalho iniciado em maio de 2018 no âmbito do Comando de Operações Navais, o incremento da capacidade do CHM visa à geração dos insumos que subsidiarão o desenvolvimento, com utilização de tecnologia nacional, de um sistema adaptado às necessidades da MB.

O projeto de desenvolvimento do SPAD-SAR nasceu da necessidade de conferir celeridade aos processos envolvidos no planejamento e acompanhamento das operações SAR e de melhorar a precisão dos cálculos inerentes às ações decorrentes da ativação do Salvamar, observando-se a extensão da área oceânica adjacente à costa brasileira e as variáveis que devem ser consideradas na fase das ações iniciais das Operações SAR.

Surgiu, então, a proposta de um sistema capaz, entre outros aspectos, de

implementar métodos informatizados para a previsão da trajetória de objetos à deriva no mar, em modo progressivo e regressivo no tempo, além de assimilar dados oceânicos para melhoria da qualidade das previsões e consultar, de forma automática, bancos de dados visando aumentar a eficiência no uso das unidades de Busca e Salvamento disponíveis para as operações SAR.

O SPAD-SAR será a principal ferramenta para apoio à coordenação das operações SAR dos Salvamar e contri-



Representantes da MB e de instituições civis durante a assinatura do acordo

buirá para dinamizar o gerenciamento das operações, acelerar o planejamento das missões, inferir rapidez e precisão aos cálculos necessários à coordenação e proporcionar uso eficiente e eficaz das Unidade de Busca e Salvamento (SRU) designadas para as operações dessa natureza.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

SSN-8 É ATIVADO EM PARANAGUÁ

Em cerimônia militar presidida pelo comandante do 8º Distrito Naval (São Paulo-SP), Vice-Almirante Claudio Henrique Mello de Almeida, foi realizada, em 29 de novembro último, a Mostra de Ativação do Serviço de Sinalização Náutica do Sul-Sudeste (SSN-8), em Paranaguá (PR). A nova Organização Militar tem como missão operar, manter, instalar, desativar e fiscalizar os sinais de auxílio à navegação, fixos e flutuantes nos estados de São Paulo e Paraná. A área de abrangência das atividades envolve a segurança da navegação marítima em dois dos principais portos comerciais do Brasil: o de Santos, em SP, e o de Paranaguá, no PR.

A Mostra de Ativação do SSN-8 aconteceu nas instalações da Capitania dos Portos do Paraná (CPPR), às margens do Rio Itiberê, em Paranaguá. O Serviço de Sinalização Náutica do Sul-Sudeste funcionará na mesma sede da CPPR. A solenidade contou, ainda, com a presença



Comandantes atual e nomeado do 8º DN com a tripulação do recém-ativado SSN-8

do comandante do 8º DN nomeado, Vice-Almirante Sergio Fernando de Amaral Chaves Junior, além de autoridades militares e civis do litoral paranaense. Assumiu como encarregado do SSN-8, o Capitão-Tenente Fabiano Correia das Neves.

O SSN-8 é uma organização militar com semiautonomia administrativa, sendo apoiado pela Capitania dos Portos do Paraná, que proverá os recursos de pessoal e financeiros necessários à execução de suas tarefas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ATIVÇÃO DO CENTRO DE INTENDÊNCIA DA MARINHA EM PARADA DE LUCAS

Foi realizada, em 17 de janeiro último, a ativação do Centro de Intendência da Marinha em Parada de Lucas (CeIMPL). O comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante de Esquadra (FN) Alexandre José Barreto de Mattos, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“O Corpo de Fuzileiros Navais realiza, na data de hoje, um importante avanço com a ativação do CeIMPL. Fruto de um longo e minucioso trabalho, a necessidade de criação desta nova unidade, com características específicas, vem sendo objeto de estudos desde o simpósio ‘O CFN no terceiro milênio’, realizado no ano 2000.

Criado pela Portaria nº 364, de 29 de novembro de 2018, do Comandante da Marinha, o CeIMPL, localizado no Complexo Naval de Parada de Lucas, onde funciona seu Núcleo de Implantação desde 2019, está subordinado ao Comando do Material de Fuzileiros Navais (CMatFN) e assume a função de Órgão de Distribuição, tarefa atualmente exercida pelo Centro Tecnológico do Corpo de Fuzileiros Navais (CTecCFN). Deste modo, contribuirá para a especialização e o aperfeiçoamento das práticas de gestão e para a modernização dos processos logísticos conduzidos pelo CFN, refletindo positivamente no aprestamento dos Grupos Operativos de Fuzileiros Navais. Nesse sentido, é importante ressaltar os avanços alcançados pelo Corpo de Intendentes nos últimos anos, que os caracteriza como a parcela da Marinha que mais se aprimorou técnica e profissionalmente.

A decisão de se passar ao controle do CMatFN todo o material de uso exclusivo ou preponderante do Corpo de Fuzileiros Navais demanda o aprimoramento desses processos, em especial aqueles ligados ao abastecimento. Dessa forma, desonera o CTecCFN das atividades de Órgão de Distribuição e possibilitará a concentra-

ção de seus esforços nas atividades de Manutenção, e nos projetos de Ciência, Tecnologia e Inovação.

A criação do Centro de Intendência em Parada de Lucas, além de contribuir com os serviços de intendência, visa também modernizar as instalações e a capacidade operacional do atual depósito do CTecCFN. E, para que os resultados esperados sejam alcançados com maior efetividade, é fundamental que a tripulação possua a capacitação técnica adequada, sendo este um dos fatores que contribuíram para a decisão de ser uma OM sob a direção de um oficial do Corpo de Intendentes da Marinha.

Ao diretor que ora assume e aos oficiais e praças que compõem a tripulação do Centro de Intendência da Marinha em Parada de Lucas, ressalto a grande responsabilidade que terão pela frente com a implantação e consolidação dessa nova Organização Militar. Exorto-os a se dedicarem para que sejam um modelo de eficiência e eficácia no âmbito dos processos logísticos do CFN.

Aos intendentes, o meu agradecimento pelo muito que ainda farão pelo Corpo de Fuzileiros Navais.

Adsumus!”

(Fonte: Bono Especial nº 59, de 17/1/2020)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DA DelFurnas

Presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, foi realizada em 23 de janeiro último, a cerimônia de Mostra de Ativação da Delegacia Fluvial de Furnas (DelFurnas), em São José da Barra (MG).

Assumiu a direção da nova Organização Militar o Capitão de Corveta Fabio Luis Moreira Jacobucci Bambace.

Conforme a Portaria nº 346/MB, de 25/11/2019, a DelFurnas é apoiada pela

Capitania Fluvial de Minas Gerais, que “proverá os recursos de pessoal e financeiros necessários à execução de suas tarefas, com o propósito de contribuir para as atividades de Segurança do Tráfego Aquaviário, Ensino Profissional Marítimo, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica na área de jurisdição a ser atribuída à Organização Militar”.

(Fonte: Bono nº 69, de 22/1/2020, Com 1º DN)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO GAerNavMan

Foi realizada em 6 de dezembro último, na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (RJ), a cerimônia de Mostra de Ativação do Grupo Aéreo Naval de Manutenção (GAerNavMan), subordinado ao Comando da Força Aeronaval.

O evento foi presidido pelo comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel. Assumiu

o comando da nova Organização Militar, o Capitão de Mar e Guerra Anderson Sergipe Vieira.

Conforme a Portaria nº 249/2019, o GAerNavMan tem o propósito de executar a manutenção preditiva, preventiva e corretiva nos meios aeronavais da Marinha do Brasil.

(Fonte: Bono nº 1.048, de 4/12/2019 e Com 1ºDN)

3º BATALHÃO DE OPERAÇÕES RIBEIRINHAS

Em cerimônia presidida pelo Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, realizada em 5 de fevereiro último, o Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário (GptFNLa) passou a ser denominado 3º Batalhão de Operações Ribeirinhas (3ºBtlOpRib).

Transcrevemos abaixo a Ordem do Dia alusiva ao evento, emitida pelo comandante do 6º Distrito Naval, Almirante de Esquadra Carlos Eduardo Horta Arentz:

“Em 11 de dezembro de 2019, por meio da Portaria nº 360, do Comandante da Marinha, o Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário teve a sua denominação alterada para 3º Batalhão de Operações Ribeirinhas. Essa ascensão se concretizou em função da importância representativa e da extensa faixa de fronteira, reconhecendo a capacidade operativa da tropa do Corpo de Fuzileiros Navais na área de jurisdição do 6º DN.

O emprego de Fuzileiros Navais na região pantaneira, mais precisamente em Ladário, teve sua gênese na extinta Primeira Companhia Regional de Fuzileiros Navais, em 5 de janeiro de 1933, ficando alojada, inicialmente, em um barracão de madeira do Arsenal de Marinha de Ladário. Em 1942, a Companhia transferiu-se

para o prédio antes ocupado pela Aviação Naval, onde até hoje permanece. Em 7 de março de 1963, pelo Decreto nº 51.811-A, teve seu nome mudado para Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário, com as mesmas missões e finalidades da extinta Primeira Companhia, tendo sido ampliados o seu efetivo e a sua estrutura organizacional, passando a contar com uma Companhia de Fuzileiros e uma Companhia de Comando e Serviços. O ano de 1995 representou outro importante marco na história do Grupamento, quando foi adquirido o terreno que corresponde hoje à Área de Adestramento do Rabicho, o que possibilitou um incremento significativo na operacionalidade ribeirinha do 6º DN. Em 2002, foi incluída a 2ª Companhia de Fuzileiros Navais. Atualmente, o GptFNLa é estruturado como Unidade de Combate, visando seu emprego em operações ribeirinhas, por meio da constituição de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais, os quais poderão ser reforçados por destacamentos da Força de Fuzileiros da Esquadra. Ressaltam-se também o Curso Expedito de Operações no Pantanal (C-Exp-Opant), com o propósito de preparar o seu núcleo combatente na arte

das operações em ambiente pantaneiro, e a inauguração da Seção de Cães de Guerra, ativada em 23 de janeiro de 2019.

O Batalhão opera na área de jurisdição do 6º DN, que engloba os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, possuindo uma fronteira considerável com a Bolívia e o Paraguai, e onde se encontra a maior planície alagada do mundo, o Pantanal, com mais de 140.000 km². Nessa estratégica região do País, o 3º Batalhão de Operações Ribeirinhas é uma parcela importante do nosso Poder Naval, contribuindo para a defesa da Pátria e o incremento da percepção de segurança da nossa população, quer nas operações ribeirinhas, quer na participação de operações conjuntas ou interagências. Nesse contexto, a alteração de denominação para 3º Batalhão de Operações Ribeiri-

nhas reforça a vocação pantaneira de sua atuação na condução das tarefas que já são cumpridas por esta unidade no seu ambiente operacional.

Hoje, registramos o esforço da Marinha do Brasil em formalizar uma nova estrutura administrativa que se adeque ao contexto atual e continue a participar das diversas operações na área de jurisdição do 6º DN.

Ao Capitão de Fragata (FN) Anderson Veras Marques, primeiro comandante do 3º Batalhão de Operações Ribeirinhas, e à sua tripulação, desejo bons ventos e rios profundos no cumprimento de sua importante missão, e que mantenham a excelência nos trabalhos que virão.

Adsumus!

Viva a Marinha! Viva o Brasil!”

(Fontes: Bono nº 116, de 4/2/2020, e Bono Especial nº 125, de 5/5/2020)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO EsqDHU-41

Foi realizada em 29 de outubro último, em Val de Cães (Belém-PA), a Mostra de Ativação do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte (EsqDHU-41).

A cerimônia foi presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, e assumiu o comando da nova Organização Militar

o Capitão de Fragata Wesley Gonçalves da Cruz.

Sua sede fica em Belém, e seu propósito é, conforme a Portaria nº 141/MB, de 20 de maio de 2019, “prover meios aéreos em apoio às unidades de superfície e de tropa e às demais Organizações Militares da Marinha do Brasil”.

(Fonte: Bono nº 906, de 25/10/2019)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO CIAARA

Foi realizada, em 30 de janeiro último, a Mostra de Ativação do Centro de Instrução e Adestramento Almirante Radler de Aquino (Ciaara), no Complexo Naval da Ponta da Armação (CNPA), Ponta d’Areia, Niterói (RJ). A cerimônia foi promovida pela Diretoria de Hidro-

grafia e Navegação (DHN), e assumiu como comandante do Centro, o Capitão de Mar e Guerra Paschoal Mauro Braga Mello Filho.

A nova Organização Militar (OM), subordinada à DHN, tem a missão de prover a instrução técnico-profissional do pessoal

militar e civil da Marinha do Brasil (MB), nas áreas de Hidrografia, Oceanografia, Cartografia, Meteorologia, Navegação e Auxílio à Navegação. O nome do Centro de Instrução é uma homenagem ao Vice-Almirante Francisco Radler de Aquino, Patrono do Ciaara, oficial que, com profissionalismo, entusiasmo e dedicação, contribuiu para o engrandecimento da Hidrografia no Brasil.



Descerramento da placa do Ciaara

Durante a cerimônia, foi assinado o Termo de Ativação e descerrada a placa do Ciaara. O comandante nomeado, junto ao Capitão de Mar e Guerra Marco Antonio Linhares Soares, representando o diretor de Hidrografia e Navegação, acompanhou as autoridades presentes numa visita às instalações da recém-criada OM. Participaram do evento, ainda, o Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, ex-comandante da Marinha; o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel; o comandante da Escola Superior de Guerra, Almirante de Esquadra Alípio Jorge Rodrigues da Silva; e os Almirantes de Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo e Luiz Fernando Palmer Fonseca (ex-diretores de Hidrografia e Navegação).

(Fontes: Bono nº 92, de 28/1/20, e www.marinha.mil.br)

CENTRO DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO DO OESTE

Foi realizada, em 5 de fevereiro último, a cerimônia de Alteração de Denominação do Serviço de Sinalização Náutica do Oeste (SSN-6), localizado em Ladário (MS), o qual passou a se chamar Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6). A cerimônia de Alteração de Denominação, foi presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel.

Transcrevemos abaixo a Ordem do Dia do comandante do 6º Distrito Naval (Ladário), Carlos Eduardo Horta Arentz, alusiva ao evento:

Assunto: Alteração de denominação do Serviço de Sinalização Náutica do Oeste

(SSN-6) para Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6)

“Em 10 de janeiro de 2020, por meio da Portaria nº 11 do Comandante da Marinha, o Serviço de Sinalização Náutica do Oeste (SSN-6) teve a sua denominação alterada para Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6). Essa mudança concretiza o aprimoramento das atividades executadas por essa Organização Militar, que passa a incorporar a produção cartográfica própria no que tange ao atendimento das atividades de levantamento hidrográfico e à manutenção e implantação de auxílios à navegação na área de jurisdição do Comando do 6º Distrito Naval.

A atividade de hidrografia nesta região teve sua gênese no antigo Serviço de Sinalização do Mato Grosso, em 1955, sofrendo alteração de sua denominação para Serviço de Sinalização Náutica do Oeste, em 1967. A intensa variação batimétrica das hidrovias da região vem demandando maior celeridade na produção e atualização de cartas e documentos náuticos, visando propiciar a garantia à segurança da navegação nos rios da Bacia do Rio Paraguai. Destarte, em 1973 foi criada, com sede em Ladário, a Comissão de Levantamentos do Rio Paraguai (Colepa) e iniciado o levantamento do Rio Paraguai, no trecho entre Corumbá (no então Mato Grosso) e Assunção, no Paraguai. Em 1985, com a desativação da Colepa, as atividades hidrográficas na Hidrovia do Rio Paraguai foram diminuídas. A partir deste ponto, o então SSN-6 assumiu a responsabilidade de realizar levantamentos hidrográficos sistemáticos, em acréscimo a sua responsabilidade de manter a eficácia da sinalização náutica.

Nesse contexto, e diante do desafio apresentado nas hidrovias pantaneiras, a Marinha do Brasil, para acompanhar as exigências crescentes da evolução tecnológica e as demandas da navegação, vem aprimorando a estrutura das atividades hidrográficas na área de jurisdição deste Distrito, por meio da obtenção, em 2014, do Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Caravelas*; da obtenção, em 2015 e 2017, de novas lanchas hidrográficas equipadas com modernos ecobatímetros multifeixes; do processo de substituição de equipamentos e *softwares* de hidrografia, este concretizado com recursos oriundos dos Termos de Execução Descentralizada, celebrados

com o Departamento de Infraestrutura Nacional de Transportes (DNIT). A realização, pelo CHN-6, da produção cartográfica na área seguirá os criteriosos padrões estabelecidos pela Organização Hidrográfica Internacional, ampliando a capacidade de processamento de dados hidrográficos e digitalizando as informações de segurança da navegação. A dinâmica hídrica da bacia do Rio Paraguai, com alterações significativas no leito e nas margens dos rios, bem como a expectativa de aumento do tráfego aquaviário na Hidrovia Paraguai-Paraná, em função do projeto de construção da ponte rodoviária entre Brasil e Paraguai, na região de Porto Murtinho, e a perspectiva de implementação da Zona de Processamento de Exportação de Mato Grosso, na cidade de Cáceres, Mato Grosso, exigirão maior celeridade na publicação de atualizações e novas edições de cartas náuticas.

Destá forma, nesta cerimônia, o Comando do 6º DN externa o inestimável orgulho por passar a contar, na estrutura da Marinha do Brasil, com o Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste, tecnologicamente modernizado e adequado ao contexto atual na região, contribuindo para o incremento da segurança da navegação nas nossas hidrovias.

Ao Capitão de Fragata Alessandro Rodrigues Ferreira, agora diretor do Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste, e à sua tripulação, desejo continuado sucesso no cumprimento de sua importante e nobre missão, mantendo a excelência das suas atividades.

Restará sempre muito que fazer!

Viva a Marinha! Viva o Brasil!"

(Fontes: Bono nº 116, de 4/2/2020, e Bono Especial nº 126, de 5/2/2020)

COMISSÃO INTERSETORIAL PARA COMEMORAÇÕES DOS 200 ANOS DA INDEPENDÊNCIA

Está funcionando na Secretaria-Geral de Marinha-Rio, 4º andar do Edifício Gastão Motta, centro do Rio de Janeiro, a Secretaria-Executiva da Comissão Intersectorial para Planejamento e Controle dos Calendários Interno e Externo de Comemorações dos 200 Anos da Independência do Brasil (CI-MB200).

Criada pela Portaria nº 284/MB, de 1º de outubro de 2019, a Comissão é presidida pelo diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, e constituída por representantes do Estado-Maior da Armada, dos Órgãos de Direção Setorial, do

Gabinete do Comandante da Marinha, do Centro de Comunicação Social da Marinha e da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Dispõe ainda de um secretário-executivo, Contra-Almirante (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury, e de um assessor especial, Contra-Almirante (RM1) Paulo Ricardo Médici.

Ofícios e mensagens destinados à CI-MB200 devem ser encaminhados à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Mensagens eletrônicas (*e-mails*) podem ser enviadas para ci-mb200@marinha.mil.br.

(Fonte: Bono nº 69, de 22/1/2020)

CRIAÇÃO DO SSN-8

Está em funcionamento, desde 29 de novembro de 2019, o Serviço de Sinalização Náutica do Sul-Sudeste (SSN-8), com sede em Paranaguá (PR). A nova Organização Militar (OM) foi criada conforme a Portaria nº 227/MB, de 24 de setembro de 2019.

O Serviço é subordinado ao Comando do 8º Distrito Naval (São Paulo-SP)

e será apoiado pela Capitania dos Portos do Paraná (CPPR) nos recursos de pessoal e financeiros. O SSN-8 tem o propósito de contribuir para a segurança da navegação na área de jurisdição do 8º DN. O encarregado da nova OM é o Capitão de Corveta Fabiano Correia das Neves.

(Fonte: Bono nº 1.008, de 21/11/2019)

BRASIL É REELEITO PARA O CONSELHO DA OHI

O Brasil, por meio da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), foi reeleito para compor o Conselho da Organização Hidrográfica Internacional (OHI) para o intervalo de abril de 2020 a abril de 2023. A reeleição ocorreu durante a 20ª Reunião da Comissão Hidrográfica Regional da Meso América e do Mar do Caribe (MACHC),

realizada entre 2 e 6 de dezembro em Santo Domingo (República Dominicana).

O Conselho da OHI coordena as atividades de hidrografia e cartografia náutica a nível internacional no período entre as Sessões da Assembleia da OHI, no âmbito estratégico do programa de trabalho e do orçamento. O Conselho

é composto por critério regional, com 20 assentos, a partir da distribuição proporcional de vagas entre 15 Comissões Hidrográficas Regionais (CHR), e pela tonelagem, com dez assentos, em um total de 30.

A MACHC atua na região do Caribe, na América Central e no norte da América do Sul, contando com a participação de serviços hidrográficos nacionais proeminentes, como os dos Estados Unidos da América, da França, da Holanda e do Reino Unido. A DHN participa, ainda, de outras duas CHRs: para o Atlântico Sudoeste, com os serviços hidrográficos da Argentina e do Uruguai, e para a Antártica.



20ª Reunião da MACHC

O Brasil é membro da OHI desde 1921, e, com esta reeleição, a relevância e a atuação do País no cenário hidrográfico internacional foram mais uma vez reconhecidas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

APLICATIVO MARINHA CULTURAL

Responsável pela salvaguarda e divulgação da memória histórico-cultural da Marinha do Brasil, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) desenvolveu o aplicativo Marinha Cultural, disponibilizando para usuários de *smartphones*

e *tablets* informações sobre as atrações culturais do Museu Naval, da Ilha Fiscal e do Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro (RJ). Além disso, o aplicativo dá acesso à compra *online* de ingressos para o Passeio Marítimo e para a visita à Ilha Fiscal, pelo *site* www.ingressocomdesconto.com.br.



Aplicativo de atividades culturais na DPHDM

O aplicativo Marinha Cultural traz também os serviços oferecidos pela Biblioteca da Marinha, pelo Arquivo da Marinha e pela Editora SDM, com possibilidade de consulta *online* aos seus respectivos acervos, bem como compra de livros. Com ele, o usuário também tem acesso às notícias mais recentes sobre as atividades desenvolvidas pela DPHDM.

O *download* do aplicativo é gratuito e está disponível na Google Play Store, para dispositivos com sistema operacional Android. Em breve, também será disponibilizado para usuários da plataforma iOS (Apple Store).

As atividades culturais da DPHDM podem ser conhecidas em www.dphdm.mb (intranet) e www.marinha.mil.br/dphdm (internet).

(Fonte: Bono nº 58, de 17/1/2020)

DPHDM RECEBE ARMAS DE VALOR HISTÓRICO

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) recebeu, em 2019, a doação de duas armas de relevante valor histórico para a Marinha do Brasil: uma pistola e uma carabina Mauser. A doação foi feita pelo Almirante de Esquadra (Ref^o) Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ministro da Marinha entre 1^o de janeiro de 1995 e 31 de dezembro de 1998.

As armas compõem atualmente o acervo da DPHDM, após transferência realizada pela Diretoria de Sistema de Armas da Marinha. Os itens, de procedência alemã, guardam relevantes vínculos com a história militar brasileira do século passado.

A carabina, fabricada pela Deutsche Waffen-und Munitionsfabriken (DWM), é do conhecido modelo Mauser 1908, derivada do fuzil adotado em 1898 pelo Exército alemão e que permaneceu em uso durante as duas guerras mundiais. Segundo o encarregado da Divisão de História Marítima e Naval da DPHDM, Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes, essa carabina faz parte da primeira família de

armas longas de uso padronizado pela Marinha e pelo Exército do Brasil, adquiridas por meio de contrato assinado em 1908. “Todas as armas desse contrato empregam a munição 7x57 mm com ponta arredondada, da primeira geração de cartuchos de uso militar com pólvora sem fumaça, e equiparam as tropas brasileiras como sua

principal arma longa até a introdução dos fuzis semiautomáticos no princípio dos anos 1960”, explica.

A pistola doada foi projetada pela Waffenfabrik Mauser e é um modelo da primeira geração de pistolas semiautomáticas que chegaram aos mercados militar e civil no fim do século XIX. “Esse modelo leva o nome de C-96, indicando que o projeto foi patentado em 1896. A pistola disparava uma nova munição no calibre 7,93 mm de-



Pistola e carabina Mauser doadas para o acervo da DPHDM

envolvida pela própria Mauser e tinha, para a época, um grande carregador fixo para dez cartuchos. Embora não tivesse sido adotada como arma curta padrão pelo Exército alemão, que preferiu a Luger modelo 1908, muitos militares de carreira e convocados levaram pis-

tolas Mauser C-96 adquiridas de forma particular para o campo de batalha da Primeira Guerra Mundial”, esclarece o Comandante Lopes. E foi por meio da participação do Brasil neste conflito que a arma descrita chegou às mãos da família do doador. Após uma série de torpedamentos de navios mercantes nacionais, então navios neutros, pelos submarinos alemães durante 1917, o Brasil se aliou às potências ocidentais que lutavam na guerra por meio da Divisão Naval em

Operações de Guerra, enviada à costa ocidental da África; da atuação de aviadores militares, em sua maioria aviadores navais, nos esquadrões de combate das forças aliadas; e de uma Missão Médica Militar para equipar um hospital de campanha na França. “Entre os 131 membros dessa Missão estava o Doutor Augusto Saladino Rodrigues Pereira, tio do Almirante Mauro Cesar, que levou para casa a pistola Mauser C-96, como um autêntico troféu de guerra”, diz o oficial.

MB INAUGURA NOVAS INSTALAÇÕES DA ESTAÇÃO ANTÁRTICA COMANDANTE FERRAZ

A Marinha do Brasil (MB) inaugurou, em 15 de janeiro último, as novas instalações da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), localizada na Península Keller, Ilha Rei George, Antártica. As edificações somam cerca de 4.500 m², com 17 laboratórios projetados e equipados para atender à comunidade científica brasileira.

A cerimônia de inauguração foi presidida pelo vice-presidente da República, Hamilton Mourão, e contou com a participação do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, e dos ministros da Defesa, Fernando Azevedo e Silva; da Infraestrutura, Tarcísio Gomes; e da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, Marcos Pontes, além de outras autoridades civis e militares, como os Almirantes de Esquadra Julio Soares de Moura Neto e Eduardo Bacellar Leal Ferreira, ex-comandantes da Marinha.

O vice-presidente da República, representando o Presidente Jair Bolsonaro, disse: “Esta inauguração demandou muitos trabalhos, recursos e sacrifícios. Que eles inspirem a continuidade dos

esforços dos novos pesquisadores em prol do conhecimento que contribuirá para o desenvolvimento do nosso país”.

Como forma de homenagem, Hamilton Mourão entregou as cadernetas-registro (documento no qual são averbados todos os fatos profissionais de carreira) aos filhos dos militares que perderam a vida no combate às chamas no incêndio ocorrido na EACF em 2012.

Na ocasião, o professor Jefferson Simões, titular das disciplinas de Geografia Polar e Glaciologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e vice-presidente do Comitê Científico sobre Pesquisas Antárticas, lançou um balão para marcar o início das pesquisas nas novas instalações.

A placa comemorativa foi descerrada pelo vice-presidente, ministros presentes, comandante da Marinha e pelo diretor-executivo da CEIEC, empresa responsável pela construção das novas instalações.

Após a cerimônia principal, foi inaugurada a Ala de Laboratórios Professor Doutor Rocha Campos. Na ocasião, também foram lançados, pelo ministro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações,

um selo personalizado e um carimbo comemorativo alusivos à estação.

Ao final da cerimônia, foi descerrada a placa de inauguração da Ala de Laboratórios.

O comandante da Marinha emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à inauguração, em que destaca também o 38º aniversário do Programa Antártico Brasileiro (Proantar):

“O Continente Antártico é reconhecido por deter incomparáveis características que afetam o clima mundial, influenciando correntes de ar e marítimas, regulando temperaturas em diferentes partes do planeta e interferindo diretamente no ciclo de vida da fauna e da flora em diversos ecossistemas.

Com a crescente ocupação pacífica do continente, vocacionada para o conhecimento, em 12 de janeiro de 1982, o Brasil plantou as sementes que originariam o Proantar. Nesta ocasião, foram assinados o decreto de criação da Comissão Nacional para Assuntos Antárticos (Conantar) e o decreto que atribuiu à Comissão Intermministerial para os Recursos do Mar (Cirm) a responsabilidade de conceber o projeto para a concretização do bem-sucedido Programa, que neste ano completa seu 38º aniversário.



Nova Estação Antártica Comandante Ferraz

No dia 6 de fevereiro de 1984, o Brasil estabeleceu sua base no interior da Baía do Almirantado. Uma paisagem diferente das que estamos acostumados em nosso país, mas igualmente bela, rica e exuberante, como as que compõem o litoral de nossa Amazônia Azul. Fruto da visão de futuro e do esforço de brasileiros que, ao vencerem os desafios inerentes a um ambiente longínquo e inóspito, abriram o caminho para a pesquisa científica brasileira na Antártica e para a participação do País como membro consultivo do Tratado da Antártica, instrumento eficaz na decisão dos destinos deste continente.

Inicialmente composta de oito módulos metálicos, a Estação Antártica Comandante Ferraz tinha capacidade para abrigar 12 pessoas numa área total de 150 m². Seu nome é uma homenagem ao Capitão de Fragata Luiz Antônio de Carvalho Ferraz, oficial hidrógrafo e um dos pioneiros nas atividades brasileiras na região antártica.

Em 1985, a Estação foi ampliada para 36 módulos, o que permitiu o alojamento de 22 pessoas durante a primeira invernação. Desde então, passou a ser ocupada durante todo o ano, tarefa árdua até mesmo para os dias atuais. Hoje, fazemos parte do grupo de 20 membros consul-

tivos que têm uma estação guarnecida ininterruptamente. O avançar pleno das pesquisas científicas e a importância estratégica da região indicavam a necessidade cada vez mais inadiável e imperiosa de estar presente no “Continente Gelado”. Dessa forma, a Estação cresceu para 63 módulos, chegando a ter capacidade para até 52 pessoas, entre militares e cientistas, em mais de 2.300 m² de área construída.

Na madrugada do dia 25 de fevereiro de 2012, com 28 anos de apoio à comunidade científica, a casa do Brasil na Antártica sofreu um incêndio que afetou 70% de suas instalações. Ali nasceram heróis como os Segundos-Tenentes Carlos Alberto Vieira Figueredo e Roberto Lopes dos Santos e a certeza da permanência da presença brasileira neste continente. Os Módulos Antárticos Emergenciais foram montados com o propósito de garantir a manutenção das atividades científicas e permitir a adequada acomodação das equipes no período em que seria realizada a reconstrução.

O projeto arquitetônico da nova Estação Antártica Comandante Ferraz, feito por brasileiros, pautado nas necessidades da nossa comunidade científica e no estado da arte das edificações antárticas, teve como premissas: as preocupações ambientais; o conceito de eficiência energética, aliado ao uso de fontes renováveis de energia; a utilização de estruturas modulares para facilitar a construção, o transporte e a instalação; o consumo de menor quantidade de água; o tratamento de efluentes; e a utilização de materiais e equipamentos de fácil operação e reduzida necessidade de manutenção.

As especificidades desta região foram consideradas, onde os ventos fortes, a baixa temperatura, a atmosfera agressiva e os ciclos de congelamento e descongelamento do solo inserem variáveis adicionais à complexidade logística de operar e manter uma instalação deste porte na Antártica.

O resultado está diante de todos os brasileiros. São 4.500 m² dedicados à ciência. Dezesete laboratórios atendem a uma multiplicidade de temas. Representa, ainda, um aumento na qualidade das instalações e possibilitará a presença brasileira em uma plataforma ambientalmente sustentável, segura e confortável que permitirá ao País conhecer melhor este enorme continente de características

ímpares, consagrado à paz e intimamente relacionado com o equilíbrio de todo o planeta, bem como reafirmar o compromisso do Brasil de, como membro consultivo do Tratado da Antártica, participar da decisão dos destinos desta região.

Como Comandante da Marinha do Brasil, instituição responsável pela gerência desta reconstrução, cumprimento e agradeço a todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para o sucesso desta difícil, mas gratificante empreitada. À China Electronic Import and Export Corporation, empresa construtora, pela parceria ao longo destes três anos de serviços conjuntos, que permitiu que uma mão de obra que chegou a um pico de 263 trabalhadores fosse empregada em área reconhecidamente inóspita, obedecendo às rígidas orientações da fiscalização de engenharia e ambiental, exercida por representantes desta Força e funcionários do Ministério do Meio Ambiente e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com rara eficiência e sem nenhum acidente ou incidente relevante.

À comunidade científica, agradeço o importante engajamento no trabalho de delineamento da Estação e na montagem dos laboratórios financiados pelos Ministérios da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações e Saúde, este último por meio da Fundação Oswaldo Cruz, que aderiu ao Programa Antártico Brasileiro em 2019 e se tornou uma importante parceira, assim como a Petrobras, a Oi e a Universidade Federal do Rio Grande.

Ferraz, como é conhecida nossa estação pela comunidade antártica, e que hoje tem suas novas instalações inauguradas, representa a manutenção da nossa presença ativa e influente na Antártica em nome do Estado brasilei-

ro. Que o Senhor dos Navegantes e os espíritos superiores protejam a todos que por aqui passarem, promovendo dias proveitosos para a condução das diversas pesquisas e amenizando a saúde dos familiares dos homens e das mulheres que são a força motriz desta

Estação, acalorando os corações ainda que durante os invernos mais rigorosos.

O Brasil está de casa nova na Antártica. Sejam todos bem-vindos!

A todo pano! Tudo pela Pátria!”

(Fontes: www.marinha.mil.br e Bono Especial nº 42, de 15/1/2020)

INAUGURAÇÃO DAS NOVAS INSTALAÇÕES DA ESG – CAMPUS BRASÍLIA

Foram inauguradas, em 2 de dezembro último, as novas instalações da Escola Superior de Guerra (ESG) – Campus Brasília, fruto do determinado pela Estratégia Nacional de Defesa, aprovada em dezembro de 2008, com a finalidade de aproximar a “Escola da Defesa” do centro político e decisor.

O espaço físico ocupado pelo Campus Brasília na Esplanada dos Ministérios ficou pequeno para as numerosas e crescentes atividades desenvolvidas pela ESG. Por conta disso, o Ministério da Defesa e o Comando da ESG buscaram novas instalações que pudessem abrigar os cursos, seminários, mesas-redondas, estudos e pesquisas conduzidos pelo Campus Brasília.

A nova sede está localizada no Jardim Botânico da capital federal, nas dependências da antiga Escola de Administração Fazendária (Esaf). Em

2019, o Campus Brasília ofereceu dois novos cursos: o de Análise de Crises Internacionais e o de Política, Planejamento e Gestão em Segurança Pública, realizado em parceria com o Ministério da Justiça. Em 2020, serão inaugurados mais três novos cursos: de Extensão de Estado-Maior Conjunto, de Extensão em Segurança Pública e Defesa Nacional e de Extensão em Logística e Mobilização.

A Escola Superior de Guerra, criada pela Lei nº 785/49, é um Instituto de Altos Estudos de Política, Estratégia e Defesa, integrante da estrutura do Ministério da Defesa, e destina-se a desenvolver e consolidar os conhecimentos necessários ao exercício de funções de direção e assessoramento superior para o planejamento da Defesa Nacional, nela incluídos os aspectos fundamentais da Segurança e do Desenvolvimento.

A ESG – Campus Rio de Janeiro está localizada no interior da Fortaleza de São João (FSJ), no bairro da Urca, Rio de Janeiro. Em 2020, este campus realizará cinco cursos: de Altos Estudos de Política e Estratégia, Superior de Defesa, Superior de Inteligên-



Novas instalações da ESG – Campus Brasília

cia Estratégica, de Estado-Maior Conjunto e o Programa de Extensão Cultural da ESG. Além disso, o Programa de Pós-Graduação *stricto sensu* em Segurança

Internacional e Defesa receberá, neste ano, a sua segunda turma de Mestrado Acadêmico.

(Fonte: Bono Especial nº7, de 7/1/2020)

MB INAUGURA ESCRITÓRIO TÉCNICO DE C&T NO SENAI-CIMATEC

A Marinha do Brasil (MB) inaugurou, 11 de dezembro último, o Escritório Técnico de Ciência e Tecnologia, no Senai-Cimatec, em Salvador (BA). A cerimônia de inauguração foi presidida pelo diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen.

O escritório tem o propósito de envidar esforços para o desenvolvimento de novas tecnologias voltadas para a área de defesa e salvaguarda da vida humana. Estiveram presentes ao evento o comandante do 2º Distrito Naval, Vice-Almirante André Luiz Silva Lima de Santana Mendes, e o diretor de Tecnologia e Inovação do Senai-Cimatec, Leone Andrade.

Na ocasião, o Diretor do Senai apresentou o portfólio de serviços e parcerias, dando ênfase à gama de projetos que poderão vir a ser desenvolvidos em parceria com a MB. Em seguida, a comitiva visitou as instalações do Senai-Cimatec,

acompanhada de militares e de pesquisadores dos Centros Tecnológicos, dentre os quais o pró-reitor de Pós-graduação e Pesquisa do Centro Universitário



Militares e pesquisadores presentes à inauguração

Senai-Cimatec, Jailson Bittencourt de Andrade, pesquisador que também atua no Grupo de Acompanhamento e Avaliação do caso das manchas de óleo que atingiram o Nordeste.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ÁREA DO FAROL SANTA LUZIA É REABERTA AO PÚBLICO

O Farol Santa Luzia, localizado em Vila Velha (ES), foi reaberto ao público em 21 de dezembro último, após obras de qualificação do espaço. A solenidade de entrega das obras contou com a presença do comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha; do capitão dos Portos do Espírito Santo, Capitão de Mar e Guerra

Silvio Fernando Ferreira; do comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo, Capitão de Fragata Marcelo Maza Quadros; e do presidente da Autoglass, Kleber Chieppe.

O espaço foi fechado para obras em 5 de novembro do ano passado, visando à revitalização e qualificação da área para melhor receber os visitantes. Instalado

em 1871, na entrada da Baía de Vitória (em área da União sob responsabilidade da Capitania dos Portos do Espírito Santo – CPES), o Farol Santa Luzia tem 17 metros de altura e orienta, com sua lâmpada de 3 mil *watts* de potência, embarcações distantes até 60 quilômetros da costa.

Considerando sua posição privilegiada, de onde se tem uma visão ampla dos municípios de Vitória e Serra, além da entrada da Baía de Vitória, a área do Farol Santa Luzia é bastante visitada desde sua abertura ao público, em novembro de 2016, possibilitada por meio da assinatura de Termo de Cooperação entre a CPES e a Prefeitura Municipal de Vila Velha. Desde então, o espaço tem se firmado como um importante ponto turístico do município, o terceiro mais



O Farol Santa Luzia foi reaberto ao público, após obras de qualificação do espaço
(Fotos: Vitória Drones)

visitado, depois da fábrica de Chocolates Garoto e do Convento da Penha.

As visitas ao farol são gratuitas e acontecem de terça a domingo, das 9 às 16h30, sob a coordenação da Prefeitura.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OBTENÇÃO DO SARP-E ScanEagle

A Marinha do Brasil (MB) assinou, em 11 de dezembro último, a *Letter of Offer and Acceptance* (LOA) BR-P-SDU, de obtenção do Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas-Embarcado (Sarp-E) ScanEagle, composto por seis aeronaves remotamente pilotadas, lançador, estação de recolhimento e estação de controle no solo.

A aquisição do Sarp-E ScanEagle atende ao Programa de Construção do

Núcleo do Poder Naval, ampliando a capacidade operacional dos navios da MB em missões de Reconhecimento, Vigilância e Inteligência. O emprego de aeronaves remotamente pilotadas estabelece um importante marco na história da Aviação Naval, que ora inicia sua Quinta Fase, caracterizada pela atuação do trinômio navio, aeronaves tripuladas e não tripuladas em operações marítimas.

(Fonte: Bono nº 1.095, de 18/12/2019)

DGMM REALIZA CERIMÔNIA DE TRANSMISSÃO DE CARGO

Foi realizada, em 10 de janeiro último, a cerimônia de Transmissão do Cargo do titular da Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM). Assumiu como diretor o Almirante de Esquadra José Augusto

Vieira da Cunha de Menezes, em substituição ao Almirante de Esquadra Luiz Henrique Caroli. A cerimônia foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior. Além de

várias autoridades, contou com a presença de uma representação da Sociedade de Amigos da Marinha.

DESPEDIDA E AGRADECIMENTOS DO ALMIRANTE CAROLI

“No momento em que passo a Diretoria-Geral do Material da Marinha, quero registrar o orgulho profissional que sinto por ter exercido este importante cargo e apresentar meus agradecimentos e despedidas.

Nesses exatos três anos em que dirigi o Setor do Material, tive a honra de liderar um grupo de técnicos e especialistas, militares e civis, homens e mulheres, que com competência, comprometimento, dedicação, criatividade e com o indispensável apoio de outros setores da Marinha, superaram óbices e conduziram com grande profissionalismo os projetos sob sua responsabilidade.

Não tenho a intenção de fazer um balanço das realizações nem tampouco dos desafios que se apresentam, mas gostaria de comentar alguns projetos e mudanças estruturais implementadas que, associadas a outras em andamento, terão influência na concepção de emprego e na disponibilidade dos meios, bem como nos futuros processos de obtenção e manutenção de nossos navios de superfície, submarinos e aeronaves.

Após a reestruturação organizacional do Setor, planejada e iniciada em 2016, foram realizados estudos para aperfeiçoar as atividades afetas à Função Logística Manutenção de navios e aeronaves.

Nesse sentido, foi instituído, em 2018, o Grupo de Trabalho Intersetorial do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), que mapeou todos os processos, finalísticos e de apoio, e propôs uma série de alterações que

já começam a apresentar resultados positivos. Dentre elas, destaca-se a proposta, ora em análise, de criação de uma Base Naval que absorva as atividades de apoio, liberando o Arsenal para se dedicar exclusivamente à manutenção e construção naval. Esses estudos, iniciados pelo Arsenal de Marinha, serão estendidos para as demais organizações militares prestadoras de serviço (OMPS) da DGMM.

Assim como ocorreu com o AMRJ, todas as demais OM do setor estão concluindo o mapeamento de seus 1.201 processos a fim de identificar duplicidades e, posteriormente, ajustar sua força de trabalho à real demanda da Marinha.

No que tange à Aviação, foram introduzidas alterações na sistemática de manutenção e gestão do ciclo de vida dos meios aeronavais, como consequência de um profundo estudo realizado com o concurso de diferentes setores da Marinha. Outro fato que deve ser realçado é a obtenção, pela Marinha do Brasil (MB), de aeronaves remotamente pilotadas (ARP), que passarão a operar a bordo de nossos navios e que, empregadas de forma conjunta com helicópteros, representam o início de uma nova fase e o futuro de nossa Aviação Naval embarcada.

Nos mesmos moldes do que foi feito para a aviação, foram iniciados os estudos para aperfeiçoar a manutenção e a gestão do ciclo de vida dos navios de superfície e submarinos, a partir dos conhecimentos adquiridos na obtenção de nossas novas unidades: os submarinos classe *Riachuelo* e os navios classe *Tamandaré*. Em paralelo, está sendo concebido um novo sistema informatizado de gerenciamento do ciclo de vida (Sigman), que possibilitará a adoção da nova sistemática. O que se pretende com essas mudanças é que, no futuro, as novas classes de navios apresentem



Cerimônia de Transmissão de Cargo

maior disponibilidade operativa, com a consequente redução do número de meios.

Dentre os projetos de sistemas de armas, quero citar o desenvolvimento do Míssil Antinavio de Superfície (Mansup), que concluiu com êxito sua segunda fase, a de validação do projeto, com o lançamento de três protótipos. O Mansup é um projeto ambicioso e representa a etapa inicial de um programa mais amplo que pretende dotar a MB com uma família de mísseis desenvolvidos e fabricados no País, que poderão ser lançados de navios, aeronaves, submarinos ou mesmo de terra.

Outra importante inovação foi o novo modelo de obtenção de navios adotado pela MB, no qual a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) passa a ser responsável pela aquisição dos meios selecionados pela Marinha. Como presidente de seu Conselho de Administração, testemunhei as profundas modificações na estrutura da empresa, que se qualificou para gerenciar, com extrema competência, os grandes projetos de obtenção de navios. Hoje a Emgepron está condu-

zindo o projeto de obtenção dos navios da classe *Tamandaré*, em fase final de assinatura do contrato, e do Navio de Apoio Antártico.

A obtenção da classe *Tamandaré* merece destaque pelas mudanças que esses navios trarão. Os modernos Sistemas de Armas, de Controle da Plataforma e de Comunicações por Satélites embarcados obrigarão a Marinha a rever a forma de obter e treinar as tripulações, bem como sua concepção de emprego, haja vista que os navios poderão ser configurados para cumprir missões específicas, operando, em grupos-tarefas ou escoteiros, como elementos de uma grande rede e comandados por centro de operação em terra. Da mesma forma, os sistemas de manutenção precisarão ser alterados para permitir o gerenciamento do ciclo de vida dos novos navios.

Assim sendo, nesse momento de despedida do Setor do Material, gostaria de apresentar os meus agradecimentos.

Aos Almirantes de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira e Ilques Barbosa Junior, comandantes da Marinha, pelas orientações, confiança e amizade.

À minha esposa Liliane e às minhas filhas, pelo amor, compreensão, incentivo constante e irrestrito apoio.

Ao ministro de Minas e Energia, Almirante de Esquadra Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior; aos Almirantes de Esquadra (Ref^o) Alfredo Karam e Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ex-ministros da Marinha; aos Almirantes de Esquadra (Ref^o) Roberto de Guimarães Carvalho e Julio Soares de Moura Neto, ex-comandantes da Marinha; aos ministros do Superior Tribunal Militar; ao diretor-geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), Tenente-Brigadeiro do Ar Jeferson Domingues de Freitas; ao comandante militar do Leste, General de Exército Júlio Cesar de Arruda; aos ex-diretores-gerais do Material e aos antigos chefes navais que nos prestigiam com suas presenças, sou grato pelos exemplos e amizade que sempre me dispensaram.

Aos membros do Almirantado, pelo convívio harmonioso nesses quatro anos em que tive a honra de integrar esse conselho e, também, pelo apoio recebido de todos os setores da Marinha nos estudos e projetos conduzidos pela Diretoria-Geral do Material.

Às Diretorias Especializadas e OM subordinadas, pelo profissionalismo e comprometimento demonstrados no cumprimento de suas tarefas e pelos excelentes resultados alcançados, que são de grande importância para a manutenção da Marinha do Presente e dão forma à Marinha do Futuro.

Aos integrantes do Conselho de Administração da Emgepron, à sua Diretoria Executiva e a todos os colaboradores da empresa, sou grato pelo apoio e pelo inestimável trabalho realizado em benefício da Marinha.

Aos representantes das empresas de Defesa e da Indústria Naval, agradeço pela cordialidade e pelo profissionalismo que pautou nosso relacionamento nestes três

anos. A DGMM, assim como os demais setores da Marinha, sempre procurou incentivar nossa Base Industrial de Defesa, pois entendemos que não é possível o Brasil possuir Forças Armadas sem a existência de empresas capazes e bem estruturadas.

Às autoridades civis e militares, aos colegas de turma e aos amigos, bem como a todas as senhoras e senhores aqui presentes, agradeço por prestigiar esta cerimônia.

Aos assessores chefes, Almirantes Sílvio Luís e Reis Leite, e à tripulação da DGMM, reafirmo meu reconhecimento e agradecimento pela competência e dedicação demonstradas na condução dos estudos técnicos e assuntos administrativos da Diretoria-Geral, fatores que foram fundamentais para os resultados alcançados.

Aos chefes de Gabinete, Almirantes Rodrigues e Lampert, e Comandantes Lobo Júnior e Paulo Ozório, aos assistentes, comandantes Bouças, Elizabeth e Bruno Ferreira e demais oficiais e praças integrantes do Gabinete da DGMM, agradeço pela dedicação, lealdade, apoio e amizade.

Ao Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, a sua esposa Verônica e aos filhos Maria Victória e Eric, apresento as boas-vindas ao Setor do Material, com os votos de muitas felicidades e êxito no exercício do desafiante cargo de diretor-geral do Material da Marinha.

Entretanto, além da passagem do cargo, esta cerimônia marca a data de minha transferência para a Reserva da Marinha, instituição onde ingressei em 1973, com 14 anos de idade.

Durante os anos de formação no Colégio e na Escola Naval, tive meus primeiros contatos com a vida embarcado em nossos navios, o que despertou meu

gosto pela vida no mar, atividade que até então não conhecia.

A descoberta dessa vocação moldou minha carreira, uma vez que, ao longo de todo meu tempo de serviço, sempre busquei servir a bordo de nossos navios, o que me permitiu alcançar a marca, da qual muito me orgulho, de 7.174 dias de embarque e 1.103 dias de mar.

Ademais, a Marinha me proporcionou a oportunidade de desempenhar vários cargos e funções, cada um deles com diferentes tarefas e novos desafios. Superar esses desafios sempre foi um fator de grande motivação para mim e que, a meu ver, torna a carreira naval tão interessante e também explica a forma como me identifiquei com ela.

De todos os cargos que exerci, os que me proporcionaram maior satisfação foram os embarcados, especialmente meus comandos. Tive a honra de comandar oito vezes, por 2.790 dias: Navio-Varredor *Atalaia*, Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira*, Porta-Aviões *São Paulo*, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, 2ª Divisão da Esquadra, Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (FTM-Unifil), 2º Distrito Naval e o 1º Distrito Naval.

Em todos eles passei por bons e maus momentos, dos quais obtive grandes ensinamentos. Mas gostaria de destacar um em particular, que foi meu comando da FTM-Unifil, na Missão de Paz no Líbano. Esta foi a tarefa mais difícil que desempenhei em minha carreira, pelo ineditismo; pelo longo período de afastamento, que afetava o moral de nosso contingente; pelo ambiente multicultural e multinacional, que condicionava o exercício do comando e o cumprimento de nossas tarefas; e, principalmente, pelos riscos envolvidos.

Assim, ao me despedir do serviço ativo, após quase 47 anos de carreira, gos-

taria de manifestar o grande orgulho profissional e a satisfação pessoal que sinto por ser oficial de nossa Marinha. Sempre me considereei uma pessoa feliz e realizada por ter escolhido a carreira naval.

Aos meus companheiros e amigos, apresento minhas despedidas e meus agradecimentos pelo convívio fraterno. Continuarei, a distância, torcendo por vocês e apoiando todas as iniciativas para fortalecer a nossa Marinha.

Por fim, quero fazer um agradecimento especial a Deus, por sua proteção, e à minha família.

Aos meus pais, pelos valores morais que me transmitiram e pelo esforço que realizaram para minha formação, fatores que foram essenciais em minha carreira.

À minha esposa, amiga e companheira Liliane, e a minhas filhas Luiza, Tuliane e Bruna, que sempre me apoiaram e incentivaram de forma incondicional, mesmo nos longos períodos de afastamento que a carreira nos impôs. Sem essa compreensão e esse amor, eu não poderia ter sido o que fui e tampouco ter chegado até aqui.

Por isso, não tenho como retribuir com palavras o que vocês fizeram por mim, me restando apenas, mais uma vez, expressar meu reconhecimento e minha eterna gratidão.

Muito obrigado.”

AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO COMANDANTE DA MARINHA

“Ao encerrar uma carreira de mais de 46 anos de serviço ativo, deixa a Diretoria-Geral do Material da Marinha o Almirante de Esquadra Luiz Henrique Caroli. Após um período de três anos de intensas e profícuas atividades, os resultados apresentados permitem afirmar que a missão foi bem cumprida.

No momento atual, quando a Marinha do Brasil continua sua singradura rumo ao reaparelhamento e à modernização, as características pessoais do Almirante Caroli possibilitaram soluções e ações inovadoras capazes de contribuir para a recuperação e o incremento do Poder Naval.

Seus incontestáveis atributos, dentre os quais temos lealdade, competência, liderança, inteligência e objetividade, nortearam o seu posicionamento, sempre ponderado e correto, contribuindo para a superação dos desafios impostos pela restrição orçamentária dos últimos anos.

Dessa forma, e sem a intenção de abranger o muito do que foi realizado, ressalto algumas de suas principais conquistas:

- a incorporação do Porta-Helicópteros Multipropósito *Atlântico* e de três navios de apoio oceânicos classe *Mearim*;

- a aquisição de um novo navio de socorro submarino, o *Guilhobel*;

- o progresso no desenvolvimento do Míssil Antinavio Nacional de Superfície, evidenciado no lançamento exitoso de três protótipos;

- a retomada da construção dos Navios-Patrolha *Maracanã* e *Mangaratiba*, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro;

- a modernização de meios aeronavais, com o recebimento de três aeronaves AF-1B, três aeronaves AH-11B e três aeronaves UH-15A do projeto H-XBR;

- a assinatura do contrato de aquisição de três aeronaves H-135 para o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral;

- a criação do Grupo Aéreo Naval de Manutenção; e

- a substituição do correio eletrônico da Marinha.

Ademais, na incessante busca pelo aprimoramento da gestão e desenvolvimento dos processos, implementou mudanças estruturantes no Arsenal de

Marinha do Rio de Janeiro; iniciou a centralização das gestorias, atividades de obtenção e de apoio das Unidades Gestoras do Setor do Material; e efetivou o Sistema de Acompanhamento de Contratos, no âmbito do Setor de Material.

Finalmente, sua capacidade de articulação foi determinante na condução do Programa classe *Tamandaré*, em especial no processo de seleção da melhor oferta e no suporte técnico prestado no decorrer das negociações contratuais com o consórcio selecionado. Os resultados alcançados constituem promissor legado à Força Naval.

Ao presenciar a sua bandeira insígnia ser arriada pela última vez, apresento ao Almirante Caroli, em nome dos oficiais, praças e servidores civis da Marinha do Brasil, o reconhecimento e o agradecimento pela dedicação e pelo zelo com os interesses da Força, não somente pelo trabalho realizado no timão da Diretoria-Geral do Material da Marinha, mas também nas diversas Organizações Militares nas quais serviu durante sua exemplar carreira, dentre as quais ressalto os comandos do Navio-Varredor *Atalaia*, do Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira*, do Navio-Aeródromo *São Paulo*, do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, da 2ª Divisão da Esquadra, da Força-Tarefa Marítima da Unifil e do 1º e 2º Distritos Navais, cabendo ainda mencionar a Chefia de Logística do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.

Por fim, expresso meus votos, extensivos à família, em especial à esposa Liliane, de muitas felicidades e sucesso. Estou certo de que um período de muitas realizações se aproxima com o relevante desafio que em breve assumirá, como representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, consciente de que seguiremos contando com seu empenho e sua capacidade profissional.

Bons ventos e mares tranquilos! Que Deus permaneça iluminando sua singradura!
Bravo Zulu!

Ao Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, expresso as boas-vindas e estimo muitas felicidades à frente da Diretoria-Geral do Material da Marinha.

Diante de suas características pessoais, de seu abrangente conhecimento e de sua bagagem profissional de quase 43 anos de excelentes serviços prestados, estou certo de que a navegação que ora se inicia conta com todos os atributos necessários para alcançar excelentes resultados para a Força Naval.

Que o Senhor dos Navegantes e os espíritos superiores te revistam de sorte e te guiem por águas seguras nessa nova etapa.

A Todo Pano! Tudo pela Pátria!”

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE CUNHA

“A missão da Diretoria-Geral do Material da Marinha compreende todos os processos relacionados ao Material e à Tecnologia da Informação da Marinha, contribuindo com o preparo e a aplicação do Poder Naval. A própria definição da sua missão a insere em um ambiente complexo que envolve cenários que conhecemos, aqueles que sabemos que não conhecemos e a adaptação a novos paradigmas estabelecidos pela evolução tecnológica.

Nesse contexto, é notória uma maior utilização de drones nas diversas Marinhas, o aumento da importância das operações no espaço cibernético e o emprego da inteligência artificial em sistemas e redes hoje existentes e naqueles que em breve se adaptarão para a sua utilização. Essas são algumas das tecnologias que afetam significativamente o modo como vislum-

bramos a manutenção e a incorporação de novas plataformas, armas e sensores, como no Programa Classe *Tamandaré*, e como o Poder Naval, especificamente o setor do Material, lidará com as dramáticas alterações provocadas por essas transformações nas operações no mar.

Assim, o cumprimento das atribuições desta Diretoria-Geral deverá estar sinergicamente integrado e coordenado com os demais setores da Marinha e com as políticas da Base Industrial de Defesa, que aportam capacidade e conhecimento, sustentados por uma estrutura gerencial moderna, solidamente fundamentada em valores éticos e morais.

Gostaria, neste momento, de dirigir algumas palavras de agradecimento.

Primeiramente, agradeço ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, pela confiança e pelo prestígio que me concede ao me designar para este desafiador e honroso cargo e por presidir esta cerimônia.

Ao ministro de Minas e Energia, Almirante de Esquadra Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior; aos Almirantes de Esquadra Alfredo Karam e Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ex-ministros da Marinha; e aos Almirantes de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Julio Soares de Moura Neto e Eduardo Bacellar Leal Ferreira, ex-comandantes da Marinha, a minha gratidão pelos ensinamentos e por abrilhantarem esta solenidade.

Ao chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth, agradeço pelo incondicional apoio e amizade.

Ao ministro do Superior Tribunal Militar, Almirante de Esquadra Álvaro Luiz Pinto; aos membros do Almirantado; ao Tenente-Brigadeiro do Ar Jeferson Domingues de Freitas, representando o comandante da Aeronáutica; ao General de Exército Júlio

Cesar de Arruda, representando o comandante do Exército; e aos antigos e atuais chefes navais, que, com seus exemplos de liderança e amor pela Marinha, nos inspiram até hoje, agradeço por suas presenças, que trazem prestígio a esta cerimônia.

Aos ex-diretores-gerais do Material, asseguro meu empenho em ser digno das conquistas obtidas pelos senhores, zelando pelo patrimônio de todos nós marinheiros.

Estendo meus agradecimentos aos almirantes; generais; brigadeiros; demais militares; autoridades dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário; integrantes da Sociedade Amigos da Marinha; representantes dos diversos segmentos de Defesa e da Indústria Naval; e amigos. Agradeço a consideração pelo tempo que dispensaram para comparecerem a esta cerimônia.

Aos amigos da Turma Torres e Alvim, que comigo iniciaram esta singradura desde os tempos da Enseada Batista das Neves, agradeço o companheirismo e as demonstrações de apreço e amizade.

A minha esposa Verônica, companheira de todos os momentos; aos meus

filhos Maria Victoria e Eric; e aos meus saudosos pais, a quem devo minha formação moral, externo meu carinho e minha gratidão pelo amor e apoio incondicional de sempre.

Ao Almirante de Esquadra Luiz Henrique Caroli, agradeço pela fidalguia com que me recebeu e pela meticulosa, transparente e profissional maneira com que me transmitiu os assuntos atinentes ao cargo. Formulo votos de continuado sucesso e muitas felicidades, junto a sua esposa Liliane, na futura comissão que em breve assumirá, como representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, em Londres.

Por fim, dirijo-me aos integrantes da Diretoria-Geral do Material da Marinha, responsáveis maiores por bem cumprir nossa nobre missão. Nem sempre teremos mares tranquilos, mas juntos superaremos as dificuldades, honrando as tradições da Marinha e de todos aqueles que nos antecederam, com dedicação e profissionalismo, rumo ao futuro.”

HNB_e TEM NOVA DIRETORA

A Capitã de Mar e Guerra (Md) Mônica Medeiros Luna assumiu, em 31 de janeiro último, a direção do Hospital Naval de Belém (HNBe). A CMG Mônica Luna é a primeira oficial mulher a assumir a direção de uma Organização Militar na jurisdição do 4º Distrito Naval (Belém-PA).

A cerimônia de passagem de cargo aconteceu na capital paraense, tendo a oficial assumido a direção em substituição ao Capitã de Mar e Guerra (Md) Klberwal Melo Farias. O comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton de Almeida Costa Neto presidiu

a cerimônia, que contou com a presença de autoridades civis e militares.

Natural da cidade do Rio de Janeiro, a médica possui 22 anos de carreira na Marinha e é especialista em Cardiologia e Medicina Aeroespacial, tendo vasto conhecimento nestas áreas de atuação. Antes de dirigir o HNBe, era chefe da Clínica de Cardiologia do Hospital Naval Marcílio Dias, no Rio de Janeiro, tendo servido também na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (RJ).

A CMG Mônica Luna conta que sua trajetória militar foi contemplada por grandes oportunidades e desafios

que a motivaram e permitiram seu desenvolvimento como ser humano, médica e militar. Quanto ao novo cargo, disse: “Estou certa que trabalhando em equipe podemos dar continuidade ao bellissimo trabalho desenvolvido pelo meu antecessor. Atuando com lealdade e profissionalismo nos setores assistencial, operativo e pericial, seguiremos em busca da excelência do atendimento aos usuários do Sistema de Saúde da Marinha, priorizando as necessidades dos idosos, ajudando a população ribeiri-



CMG Mônica Luna é a nova diretora do HNBe

nha, apoiando as organizações amigas e valorizando o bem-estar da tripulação”.
(Fonte: www.marinha.mil.br)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Vice-Almirante Sergio Fernando de Amaral Chaves Junior, comandante do 8º Distrito Naval, em 5/12;

– Contra-Almirante Marcio de Vasconcellos Rocha, diretor de Obras Civis da Marinha, em 5/12;

– Contra-Almirante Thadeu Marcos Orosco Coelho Lobo, comandante da Força de Submarinos, em 16/12;

– Contra-Almirante Paulo Renato Rohwer Santos, comandante da Força Aeronaval, em 16/12;

– Contra-Almirante (IM) Sergio Ricardo Machado, diretor do Centro de Controle de Inventário da Marinha, em 16/12;

– Contra-Almirante Carlos Augusto Chaves Leal Silva, subchefe de Assuntos Internacionais do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 16/12;

– Contra-Almirante (FN) Roberto Lemos, chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 16/12;

– Vice-Almirante Claudio Henrique Mello de Almeida, comandante em chefe da Esquadra, em 17/12;

– Contra-Almirante Luiz Carlos Rôças Corrêa, assessor-chefe do Programa de Submarinos da Marinha, em 17/12;

– Contra-Almirante (FN) Claudio Eduardo Silva Dias, comandante da Tropa de Reforço, em 17/12;

– Contra-Almirante José Gentile, gerente de Empreendimento Modular de Obtenção da Infraestrutura Naval de Itaguaí, em 18/12;

– Contra-Almirante (FN) Ricardo Henrique Santos do Pilar, comandante da Divisão Anfíbia, em 18/12;

– Contra-Almirante (IM) Alexandre Chaves de Jesus, diretor do Departamento de Administração Interna da Secretaria de Orçamento e Organização Institucional do Ministério da Defesa, em 2/1;

– Vice-Almirante (IM) Marcus Vinicius Lima de Souza, diretor de Finanças da Marinha, em 7/1;

– Vice-Almirante (IM) Hugo Cavalcante Nogueira, diretor de Abastecimento da Marinha, em 8/1;

– Contra-Almirante (IM) Artur Olavo Ferreira, diretor de Gestão Orçamentária da Marinha, em 9/1;

– Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, diretor-geral do Material da Marinha, em 10/1;

– Contra-Almirante (FN) Elson Luiz de Oliveira Góis, comandante do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes e presidente da Comissão de Desporto da Marinha, em 13/1;

– Almirante de Esquadra Cláudio Portugal de Viveiros, chefe de Operações Conjuntas do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 14/1;

– Vice-Almirante (IM) Wagner Corrêa dos Santos, diretor de Administração e Finanças da Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A., em 31/1;

– Contra-Almirante (Md) Oscar Artur de Oliveira Passos, vice-diretor do Hospital Naval Marcílio Dias, em 10/2;

– Contra-Almirante (Md) José Edmilson Ferreira da Silva, diretor do Centro de Perícias Médicas da Marinha, em 13/2;

– Contra-Almirante Jeferson Denis Cruz de Medeiros, subchefe de Operações do Comando de Operações Navais, em 14/2;

– Contra-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa, diretor de Hidrografia e Navegação, em 19/2;

– Vice-Almirante Arthur Fernando Bettega Corrêa, comandante do 1º Distrito Naval, em 20/2; e

– Contra-Almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho, comandante da Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano, em 29/2.

CAAML DIVULGA VENCEDORES DE SEUS TROFÉUS

O Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML) divulgou, em dezembro último, os vencedores dos Troféus Dulcineca, Operativos (Alfa Mike, Fixo Mage e Uno Lima) e Positicon do ano de 2019.

– Troféu Dulcineca – destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos cursos e adestramentos de Combate a Incêndio (CBinc) e Controle de Avarias (CAV): Navio-Escola *Brasil*;

– Troféu Operativo Alfa Mike – destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de guerra acima d'água: Fragata *Greenhalgh*;

– Troféu Operativo Fixo Mage – destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações

navais em simuladores de Guerra Eletrônica: Fragata *Constituição*;

– Troféu Operativo Uno Lima – destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de guerra antissubmarino: Fragata *Defensora*; e

– Troféu Positicon – destina-se ao militar da Esquadra que mais se destacou no exercício da função de controlador aéreo tático, em controle real no mar e em adestramentos realizados no CAAML: Suboficial (OR) Jorlene Gomes Ferreira, da Fragata *Independência*.

A contagem final de pontos referentes aos navios e militares que concorreram aos troféus, encontra-se no *site* do CAAML, na intranet.

(Fonte: Bono nº 1.110, de 19/12/2019)

PRÊMIO EFICIÊNCIA 2019

O Comando da Força de Superfície (ComForSup) divulgou os nomes dos navios agraciados com o Prêmio Eficiência, daquela Organização Militar. Criado em 4 de janeiro de 2013, o Prêmio tem como propósito agraciar, anualmente, os navios que mais se destacarem nos níveis de aprestamento e de comprometimento com a sua prontificação para o combate.

Os seguintes navios foram agraciados com os Prêmios Eficiência 2019, no âmbito do ComForSup:

- Fragata *Liberal*, do Comando do 1º Esquadrão de Escolta (433,50 pontos);
- Corveta *Barroso*, do Comando do 2º Esquadrão de Escolta (295,01 pontos); e

– Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Almirante Saboia*, do Comando do 1º Esquadrão de Apoio (285,86 pontos).

O NDCC *Almirante Saboia* e a Fragata *Liberal*, como vencedores do Prêmio Eficiência, poderão ostentar o símbolo “E”, pintado na cor branca nas asas do passadiço, até a próxima cerimônia de premiação. A Corveta *Barroso*, por ter recebido o referido prêmio consecutivamente nos anos de 2018 e 2019, poderá ostentar o símbolo “E” com uma barra pintada abaixo deste símbolo.

(Fonte: Bono 195, de 28/02/2020)

PREMIAÇÃO DE NAVIOS DE SOCORRO

O Comando de Operações Navais divulgou, em 4 de março último, a lista dos navios agraciados na Premiação para Navio de Socorro do Ano, Navio de Socorro Distrital e Navio de Socorro da Esquadra do ano de 2019. Foram premiados:

- Navio de Socorro do Ano: Navio de Apoio Oceânico *Mearim*;
- Navio de Socorro da Esquadra: Fragata *Liberal*;
- Navios de Socorro Distritais do Ano por Área de Jurisdição SAR: Comando

do 1º Distrito Naval (Salvamar Sueste), Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Apa*; 2º DN (Salvamar Leste), Navio-Patrolha (NPa) *Gravataí*; 3º DN (Salvamar Nordeste), NPa *Grajaú*; 4º DN (Salvamar Norte), NApOc *Iguatemi*; 5º DN (Salvamar Sul), NApOc *Mearim*; 6º DN (Salvamar Oeste), NPa *Pirajá*; 8º DN (Salvamar Sul Sueste), NPa *Guajará*; e 9º DN (Salvamar Noroeste), Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia*.

(Fonte: Bono Especial nº 216, de 4/3/2020)

TRANSFERÊNCIA PARA O SETOR OPERATIVO DA PRIMEIRA AERONAVE UH-17

A Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) transferiu, em 28 de fevereiro último, para o Setor Operativo, a primeira aeronave UH-17. O diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de

Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“A Diretoria-Geral do Material da Marinha transfere hoje a subordinação da

primeira aeronave UH-17 para o Comando de Operações Navais.

A aquisição de três aeronaves biturbinas leves, modelo H-135 da Airbus Helicopters, junto à empresa Helibras, foi concretizada pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha, no âmbito do Programa Estratégico de Construção do Núcleo do Poder Naval, que prevê a substituição gradual dos meios navais e aeronavais com vistas a ampliar a capacidade operacional de nossa Força.

Destinadas a substituir os UH-13 no 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-1), as novas aeronaves são capazes de operar em períodos diurnos ou noturnos, sob condições de voo visual ou por instrumentos. Sua versatilidade é evidenciada pela diversidade de tarefas em que podem ser empregadas, tais como: esclarecimento, transporte de pessoal, busca e salvamento, evacuação aeromédica, transferência de pessoal ou carga (*Pick-Up*) e reabastecimento vertical de carga (*Vertrep*), entre outras.

Os modelos adquiridos proporcionam uma evolução tecnológica, uma vez que são dotados de equipamentos aviônicos simples e intuitivos, como telas digitais

multifunção, computadores integrados ao sistema de missão, novos sensores e piloto automático, o que reduz a carga de trabalho dos pilotos e proporciona maior segurança.

Com *performance* superior aos UH-13, os UH-17 possuem autonomia de cerca de duas horas e 30 minutos na velocidade de cruzeiro, velocidade máxima de 130 nós e, conforme a configuração, podem ter seu maior alcance situado na faixa de 340 milhas náuticas.

Portanto, a transferência ao Setor Operativo dessa primeira aeronave, de indicativo visual N-7090, representa, ao mesmo tempo, uma renovação e ampliação de capacidades da Aviação Naval, em especial em proveito das operações aéreas embarcadas no continente antártico.

Cabe ainda destacar que a aquisição das novas aeronaves traz uma importante inovação na gestão do ciclo de vida dos meios aeronavais, com a assinatura de contratos de apoio logístico e de manutenção nos próximos cinco anos.

Destá forma, em nome da Diretoria-Geral do Material da Marinha, registro os agradecimentos e o reconhecimento a todos os militares e servidores civis que, direta ou indiretamente, contribuíram para a incorporação da aeronave N-7090 à nossa Marinha.

Finalmente, expresso meus sinceros votos de que as tripulações dos UH-17 retornem aos aeródromos com segurança, após cada missão exitosamente cumprida, contribuindo, assim, para a proteção de nossa Amazônia Azul.

‘Material da Marinha: nossa soberania em talento, aço e tecnologia’.

(Fonte: Bono Especial nº 204, de 28/2/2020)



Aeronave UH-17 é a primeira das três H-135 da Airbus adquiridas pela MB

DGePM CRIA PORTAL DO CONHECIMENTO DE MANUTENÇÃO

A Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGePM) criou recentemente o Portal do Conhecimento de Manutenção. O propósito desse novo ambiente digital é compartilhar experiências e boas práticas que possam contribuir com a melhoria da qualidade dos processos de manutenção, com ênfase nos aspectos gerenciais.

A partir do novo portal, a DGePM publicará boas práticas de manutenção de meios navais, referências de leituras e lições aprendidas, assuntos ligados à Gestão do Ciclo de Vida (GCV) etc. Como todos os temas apresentados são compartilhados e ficam à disposição dos usuários para *download*, esta facilidade

permitirá ampliar as fronteiras da sua distribuição e, consequentemente, a contínua aprendizagem.

Militares e servidores civis da Marinha do Brasil envolvidos direta ou indiretamente nas manutenções de meios navais podem enviar ao portal conteúdos relacionados aos temas de interesse, incluindo Gestão do Ciclo de Vida, os quais poderão ser publicados, conforme os critérios de seleção.

O acesso ao Portal do Conhecimento de Manutenção se dá pela página da DGePM na Intranet (aba Portal do Conhecimento – Superintendência de Manutenção).

(Fonte: Bono nº 6, de 7/1/2020)

NPa GURUPÁ PRESTA SOCORRO A TRIPULANTE DE VELEIRO

O Navio-Patrolha (NPa) *Gurupá*, do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste, foi acionado, na manhã de 24 de fevereiro último, pelo Salvamar Sueste para prestar socorro ao tripulante do Veleiro *Alexandria Forever*. A embarcação, conforme informação do Centro de Coordenação de Resgate Marítimo Italiano, estava sem propulsão a 60 milhas náuticas (aproximadamente 112 quilômetros) do litoral de Vitória (ES).

O NPa *Gurupá*, naquele momento, realizava inspeção naval em razão da Operação Verão 2019/2020 – Mares Seguros e Limpos, fiscalizando embarcações nas proximidades do Espírito Santo. No período da tarde, o veleiro foi encontrado a 45 milhas náuticas (cerca de 84 km) da costa do estado.



Militares do *Gurupá* durante socorro prestado ao *Alexandria Forever*

Com a degradação das condições meteorológicas, o *Alexandria Forever* precisou ser rebocado na madrugada do dia 25. Embarcação e tripulante chegaram em segurança ao porto de Tubarão, na capital capixaba.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB APOIA COMBATE QUEIMADA NO PANTANAL

A Marinha do Brasil (MB), por meio do Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS), sobrevoou, em 29 de janeiro último, áreas do Pantanal, a fim de verificar possíveis focos de queimadas nas proximidades. O apoio foi solicitado pelo 3º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Mato Grosso do Sul (3º GBMMS).

A ação foi realizada em conjunto com outra prevista, a de Inspeção Naval da Capitania Fluvial do Pantanal. Militares da capitania e do 3º GBMMS participaram das missões.

O sobrevoou foi realizado por uma aeronave do 1º Esquadrão de Helicópteros



Aeronave do EsqdHU-61 sobrevoou áreas com focos de queimadas

de Emprego Geral do Oeste (EsqdHU-61), subordinado ao 6º DN.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

TRIPULANTES SÃO RESGATADOS COM VIDA APÓS OITO DIAS DE BUSCAS

Seis tripulantes foram resgatados com vida, em 23 de dezembro último, no litoral norte do Brasil, entre as cidades de Carutapeira (MA) e Bragança (PA), após oito dias de buscas que envolveram a Marinha do Brasil (MB), a Força Aérea Brasileira (FAB), comunidades marítimas e pesqueiras e navios mercantes. Os tripulantes estavam a bordo da embarcação *Isan Maru III*, que desapareceu em 15 de dezembro, após sair do Porto dos Barcos, em Itarema (CE), para realizar atividade de pesca.

Os tripulantes foram encontrados por uma embarcação pesqueira a cerca de 40 milhas náuticas da costa e, ao serem resgatados, estavam em

bom estado de saúde, sendo levados para Bragança. A *Isan Maru III*, que estava com o motor avariado, foi rebocada pela embarcação pesqueira até o litoral.

Ao ser informada do desaparecimento, a MB acionou o Serviço de Busca e Salvamento Norte, que enviou o Navio-Patrolha *Bracuí* e uma aeronave Super Cougar (subordinada ao 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte) até o estado do Piauí para atuar nas buscas. O *Bracuí* percorreu uma área equivalente a 1.333 km, e o helicóptero sobrevoou 7.130 km em busca visual, contabilizando mais de 30 horas de voo.

As Capitânicas dos Portos do Piauí,



Militares da Marinha com alguns dos tripulantes resgatados

do Maranhão e da Amazônia Oriental e a Agência da Capitania dos Portos em Camocim (CE) empregaram esforços para encontrar os tripulantes e a FAB dispo-

nibilizou uma aeronave para sobrevoar a área do desaparecimento, realizando mais de 35 horas de voo.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

64ª CONFERÊNCIA DA COMISSÃO MISTA DE LIMITES DE CARACTERIZAÇÃO DA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAI

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) participou da 64ª Conferência da Comissão Mista de Limites de Caracterização da Fronteira Brasil-Uruguai, realizada de 9 a 13 de dezembro no Palácio Itamaraty, cidade do Rio de Janeiro.

Entre os assuntos tratados, foi examinada a definição das coordenadas dos pontos comuns do Mar Territorial, da Zona Contígua, da Zona Econômica Exclusiva e do Limite Exterior da Plata-

forma Continental além das 200 milhas, do Brasil e do Uruguai, sobre o Limite Lateral Marítimo entre os dois países. O tema havia sido estudado em termos técnicos e elaborado em comum acordo com membros da DHN e do Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), do Uruguai. Após apresentação e análise, o documento referente ao assunto foi adotado e passará a compor a ata da Conferência, atribuindo respaldo legal às coordenadas geográficas dos pontos comuns situados sobre o Limite Lateral Marítimo.

Aos 312 pontos que compõem o limite exterior da Plataforma Continental do Brasil na Região Sul adotados pela Comissão de Limites da Plataforma Continental, que já detinham respaldo legal desde 11 de junho de 2019, somam-se as coordenadas do ponto 313 de limite exterior da plataforma continental sobre o Limite Lateral Marítimo entre o Brasil e o Uruguai.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Participantes da conferência

2ª REUNIÃO DO GTI DO SETOR CIBERNÉTICO

A Marinha do Brasil (MB) participou, em 26 de novembro de 2019, da 2ª Reunião Anual do Grupo de Trabalho Interforças (GTI) do Setor Cibernético, que teve o propósito de coordenar as atividades do setor em um ambiente conjunto e

sinérgico. Os trabalhos desenvolveram-se nas dependências do Comando de Defesa Cibernética (ComDCiber), localizado no Forte Marechal Rondon, em Brasília-DF. Estiveram presentes oficiais da MB, do Exército Brasileiro e da Força Aérea

Brasileira, além de representantes do Ministério da Defesa e do Gabinete de Segurança Institucional.

Na ocasião, foram debatidos diversos temas, com destaque para o Sistema Militar de Defesa Cibernética e para iniciativas de construção de banco de dados e compartilhamento do seu conteúdo entre as Forças, com o propósito de consolidação de uma Consciência Situacional Cibernética no âmbito da Defesa.

A reunião foi presidida pelo General de Divisão Guido Amin Naves, comandante do ComDCiber, comando conjunto cuja estrutura organizacional integra um contra-almirante, oficiais e praças da MB. A coordenação ficou a cargo do chefe do Estado-Maior Conjunto do ComDCiber, Contra-Almirante Francisco Neves, e contou com a presença da diretora de Comunicações e



Comandante de Defesa Cibernética com os almirantes participantes do GTI

Tecnologia da Informação da Marinha, Contra-Almirante Luciana Mascarenhas da Costa Marroni; do diretor do Centro de Inteligência da Marinha, Contra-Almirante Antonio Carlos Cambra; e do subchefe de Logística do Estado-Maior da Armada, Contra-Almirante Carlos André Coronha Macedo.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

SEMINÁRIO INTERNACIONAL “A ECONOMIA DO MAR COMO POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO”

Foi realizado em 21 de novembro último, na Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro (RJ), o I Seminário Internacional “A Economia do Mar como Política de Desenvolvimento” (*Rio's Maritime Cluster Day*). O evento foi promovido pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e teve o propósito de ampliar e difundir o conhecimento acerca de setores e atividades econômicas que tenham o mar como foco, abordando a organização geográfica da produção e seus efeitos, assim como as potencialidades para a cadeia produtiva relacionada ao setor naval militar e mercante.

O diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Roberto Gondim Carneiro da Cunha, representou o Comandante da

Marinha e Autoridade Marítima Brasileira, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, na abertura do evento. Ao observar



O diretor de Portos e Costas na abertura do seminário

o conceito de *cluster* (agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas e instituições correlatas vinculadas por elementos comuns e complementares), destacou que Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-Rio) “promoverá o adensamento das cadeias produtivas relacionadas à economia do mar, à construção e reparação naval e mercante; e à economia de defesa. Também gerará estímulos à economia do mar e subsidiará e fortalecerá a Plataforma de Exportações da Base Industrial de

Defesa”. Segundo ele, por meio da capacidade de governança, o modelo poderá expandir-se e tomar pujança nacional na forma de *cluster* marítimo.

Na sequência, o presidente da Emgepron, Vice-Almirante (RM1-IM) Edesio Teixeira Lima Junior, abordou o tema “O Cluster Tecnológico Naval: um instrumento para o desenvolvimento econômico e social”.

Na ocasião, foi assinado o Termo de Cooperação entre as partes do CTN-Rio, que inclui a Escola de Guerra Naval.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

BNRJ CONCLUI MIGRAÇÃO PARA O MERCADO LIVRE DE ENERGIA

Desde 1º de janeiro de 2020, a Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ) é a primeira Organização Militar das Forças Armadas brasileiras a entrar no mercado livre de energia, no qual grandes consumidores escolhem seu fornecedor.

No Ambiente de Contratação Livre (ACL), a BNRJ deixa de estar vinculada ao Ambiente de Contratação Regulada, modelo em que a energia elétrica consumida é adquirida diretamente da concessionária local, passando o consumidor a ser livre para adquirir energia elétrica de qualquer fornecedor do País.

Entre as vantagens oferecidas neste modelo, estão a não-aplicação de custo adicional com bandeiras tarifárias, maior previsibilidade na conta de energia e possibilidade de maior flexibilidade no consumo. Além disso, no ACL a energia adquirida é do tipo incentivada, proveniente de geradores de fontes renováveis, como solar, eólica e de pequenas centrais hidrelétricas. Estas fontes incentivadas proporcionam um desconto de 50% na parcela dedutível da fatura da conces-

sionária de energia. Com os valores ofertados pela primeira colocada, somado ao desconto na demanda, a previsão de economia para os próximos cinco anos é de: 2020 – 19%, 2021 – 20%, 2022 – 20%, 2023 – 23% e 2024 – 23%.

A elaboração de um processo que se adequasse ao perfil de consumo de energia da BNRJ, responsável por atender todo o Complexo Naval de Mocanguê (CNM), foi pioneira e desafiadora. Devido a não ser aquele um local exclusivamente administrativo, o consumo varia sensivelmente de acordo com o período do ano, principalmente em razão da quantidade de navios atracados nos píeres e de meios docados no Departamento Industrial para reparo. As empresas comercializadoras ofereciam um produto que adotava limites de consumo mensal, apresentando maior risco para a Organização Militar. A alternativa foi criar um produto que estabelecesse regras de consumo anual baseado nos últimos anos de consumo, em que a energia faturável será de acor-



Complexo Naval de Mocanguê

do com o montante consumido no mês, ou seja, a Marinha do Brasil (MB) paga somente o que for consumido.

Superadas as dificuldades, este novo processo de aquisição de energia elétrica, somado a outras iniciativas e investimentos em eficiência energética no CNM, resulta na atualização e modernização dos sistemas de alimentação e iluminação, com significativa economia de recursos financeiros para a MB.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

EGN LANÇA VERSÃO EM INGLÊS DO *BOLETIM GEOCORRENTE*

Destinado à análise dos fatos correntes do cenário internacional, o *Boletim Geocorrente* agora está também disponível em inglês. A publicação quinzenal é vinculada ao Núcleo de Avaliação da Conjuntura (NAC) da Escola de Guerra Naval (EGN), que conta com integrantes de diversas formações, proporcionando uma análise ampla dos contextos e cenários geopolíticos. Atualmente, o NAC congrega mais de 50 pesquisadores – graduandos, graduados e pós-graduandos de vários cursos do Rio de Janeiro, incluindo dois mestrandos e dois doutorandos que se encontram em instituições no exterior.

A publicação, lançada em setembro de 2014, é distribuída para todos os almirantes da ativa da Marinha do Brasil e para cerca de quatro mil leitores cadastrados.



Boletim Geocorrente

A versão em português e inglês pode ser acessada no *site* www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CEFAN RECEBE VISITA DE COMITIVA DA CEF

O Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan) recebeu, em 27 de janeiro último, a visita do assessor estratégico da Presidência da Caixa Econômica Federal (CEF), Alvaro

Pires, e da coordenadora de Marketing e Comunicação do banco, Marcela Azevedo Barbeita, que foram conhecer pessoalmente os projetos de inclusão social por meio do esporte e as atividades

dos atletas paralímpicos que treinam nas instalações do Cefan.

Desde 2018, a Marinha do Brasil (MB) e o Comitê Paralímpico Brasileiro possuem um acordo de cooperação, renovado em 2019, o qual estabeleceu o Cefan como um centro de referência em treinamento paralímpico para o País, nas modalidades de natação, tiro esportivo, atletismo e halterofilismo. Fruto desse acordo, vem sendo possível o desenvolvimento de novos talentos esportivos



Cefan, centro de referência em treinamento paralímpico, recebe visita de funcionários da CEF

de alto rendimento e a habilitação de treinadores paralímpicos.

Considerando a capacidade do Cefan em oferecer a estrutura e os demais apoios necessários ao esporte paralímpico brasileiro, a MB e a CEF estudam o estabelecimento de parceria visando ampliar a preparação de atletas de alto rendimento, a fim de valorizar e fortalecer o esporte paralímpico nas modalidades citadas.

O excelente desempenho que os atletas paralímpicos vêm obtendo no cenário desportivo nacional e internacional demonstra o potencial do País, o qual pôde ser confirmado recentemente nos VI Jogos Parapan-americanos, em Lima, Peru, quando os atletas brasileiros conquistaram a primeira colocação no quadro geral de medalhas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

RESULTADOS ESPORTIVOS

21º PRÊMIO BRASIL OLÍMPICO

A Terceiro-Sargento (EP) Beatriz Iasmim Soares Ferreira, atleta do Programa Olímpico da Marinha (Prolim), conquistou o prêmio de Melhor Atleta Feminina, além do prêmio na modalidade Box. Os outros atletas do Prolim premiados pelos relevantes resultados alcançados em suas respectivas modalidades são os Terceiro-Sargentos (EP): Luisa Nunes Porto Borges (Nado Artístico); Maria Iêda Chaves Guimarães (Pentatlo Moderno); Isaac Nascimento de Souza Filho (Saltos Ornamentais); Lais Nunes de Oliveira (Wrestling); Ágatha Bednarczuk Rippel

(Vôlei de Praia); e Ana Marcela de Jesus Soares da Cunha (Maratona Aquática), tetracampeã mundial.

A premiação anual do esporte olímpico brasileiro, organizada pelo Comitê Olímpico do Brasil (COB), foi relativa ao desempenho dos atletas em 2019 e aconteceu em 10 de dezembro último, na Cidade das Artes, no bairro carioca da Barra da Tijuca. A cerimônia foi marcada pela celebração à campanha histórica do Time Brasil nos Jogos Pan-Americanos – Lima 2019 e pela proximidade dos Jogos Olímpicos Tóquio 2020. Estiveram presentes várias autoridades e personalidades do esporte.

21ª EDIÇÃO DA VOLTA INTERNACIONAL DA PAMPULHA

Realizada em 8 de dezembro de 2019, em Belo Horizonte (MG). O Terceiro-Sargento (RM2-EP) Ederson Pereira foi o vencedor da prova. O militar completou os 18 quilômetros em 56 minutos e 15 segundos, seguido do atleta Stephen Mande, de Uganda, que conquistou o segundo lugar na corrida.

Em agosto do ano passado, o militar da Marinha conquistou a medalha de ouro ao vencer os 10 mil metros



Atletas do Prolim agradecidos

masculino nos Jogos Pan-Americanos, em Lima, no Peru, com o tempo de 28min27s47.

CONCLUSÃO DO CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS PARA MARINHAS AMIGAS

Foi realizada em 24 de janeiro último, no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), cidade do Rio de Janeiro, a Cerimônia de Conclusão do Curso de Formação de Oficiais para Marinhas Amigas (CFOMA 2018/2020). Oferecido pela Marinha do Brasil em parceria com Marinhas amigas, o curso fortalece os laços de amizade entre os países envolvidos, para os quais os alunos retornam após um ano e meio de sólida formação.

A terceira turma do CFOMA a se formar é composta por oito alunos de quatro países:

Cabo Verde, Guiana, Paraguai e Timor-Leste. Os alunos passaram por três etapas de ensino: Ensino Militar-Naval, Ensino Profissional (com disciplinas nas áreas de Armamento, Eletrônica, Comunicações, Máquinas e Eletricidade Naval) e, por fim, o estágio, realizado nos navios subordinados ao 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro-RJ).

A cerimônia foi presidida pelo diretor-geral do Pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire. Entre autoridades militares e civis, estiveram presentes o diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Henrique Renato Baptista de Souza; o comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, Contra-Almirante Renato Garcia Arruda; a cônsul da República do Paraguai, Lurdes Briedez; o cônsul da República de Cabo Verde, Pedro Antônio dos Santos; e o presidente da Sociedade dos Amigos da Marinha do Rio de Janeiro, José Antônio de Souza Batista, acompanhados do Comandante do CIAW, Contra-Almirante Ricardo Pereira da Silva. (Fonte: www.marinha.mil.br)



Autoridades e alunos na Cerimônia de Conclusão do CFOMA 2018/2020

PROGRAMA CLASSE *TAMANDARÉ*

Foi assinado, em 5 de março último, o contrato para a construção das fragatas classe *Tamandaré*. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, assim se pronunciou:

“A celebração do contrato é um marco importante para o Programa Classe *Tamandaré*, que resultará na construção, inicialmente, de quatro navios, no Brasil, com elevada densidade tecnológica, com previsão de entrega entre 2025 e 2028.

A definição de um meio naval moderno e capaz de contribuir, na brevidade possível e de forma efetiva, para a soberania nacional, requereu a adoção de processo específico e empregado em países mais desenvolvidos, com a inclusão de absorção de tecnologias e conhecimento, de forma gradativa e consistente, de modo a capacitar, no estado da arte, a indústria nacional e a Força Naval. Esse processo, iniciado em 2017, teve a Marinha do Brasil como responsável pela definição dos requisitos dos navios, pela seleção da melhor oferta, assim como pela divulgação do consórcio vencedor. Em destaque nesse processo, temos a matriz de combinações entre os resultados das metodologias de Análise Multicritério de Apoio à Decisão e Análise de Risco.

A Análise Multicritério contemplou o estabelecimento de análises de alta complexidade, focada em mais de 200 critérios, como a habilitação jurídica, capacidade financeira, regularidade fiscal e trabalhista e qualificação técnica (plataforma, sistemas de armas, comunicações e tecnologia da informação, aeronaves, capacidade técnica dos estaleiros, ciclo de vida, transferência de tecnologia, acordo de compensação e conteúdo local).

A Análise de Risco, ferramenta moderna e de natureza permanente na administração pública federal, teve como base as seguintes áreas centrais de interesse: capacidade militar das plataformas e sistemas de combate; gestão do ciclo de vida e apoio logístico integrado; transferências de tecnologia e de conhecimento para a Marinha do Brasil e empresas beneficiárias; e conteúdo local, entre outros.

Assim, constatamos que a navegação que nos trouxe até aqui foi longa, porém segura. O processo de seleção da melhor oferta foi executado durante dois anos, com diversas fases, culminando com o período de negociações junto aos consórcios finalistas, de modo a aprimorarem as respectivas propostas finais.

Coube à Empresa Gerencial de Projetos Navais, a Emgepron, a negociação do contrato e a aquisição dos navios, contando com as equipes especializadas em construção naval, gerenciamento de projetos, finanças corporativas e governança, além de apoio de Diretorias Especializadas da Marinha e consultorias prestadas pela Fundação Getúlio Vargas.

Adicionalmente, cabe destacar que o Programa Classe *Tamandaré* tem como alguns de seus alicerces a produção de navios com elevados índices de conteúdo local; a inserção da mentalidade de gestão do ciclo de vida; e um caráter de autossustentabilidade, estando inserido no Programa Estratégico de Construção do Núcleo do Poder Naval.

Dentre os benefícios do Programa, é importante destacar a transferência de conhecimento e de tecnologia. A construção dos navios em território nacional contribuirá para o aprimoramento da manutenção de meios navais e fo-

mentará a indústria nacional de defesa, gerando empregos diretos e indiretos para os brasileiros.

Após a incorporação dos navios ao setor operativo, a Marinha do Brasil contará com navios escoltas versáteis, dotados de equipamentos de alta tecnologia e elevado poder de combate e integrados às estruturas de apoio logístico.

Nos agradecimentos da Marinha do Brasil, devo ressaltar diretrizes e apoio recebidos da Presidência da República, do Congresso Nacional e do Ministério da Economia. Um especial agradecimento ao Ministério da Defesa que, desde o início do Programa, presta relevante apoio e seguras orientações.

A transparência e a governança de todo o processo, desde sua concepção, envolveram órgãos e entidades aptos em aspectos técnicos e legais. A Marinha do Brasil agradece à Advocacia-Geral da União; ao Tribunal de Contas da União, que, atendendo a solicitação da Marinha, acompanha o processo desde 2018, e executará um Plano de Auditoria enfocando o modelo de negócios e a sustentabilidade ao longo do ciclo de vida dos navios; ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, pelo apoio técnico no estabelecimento e na aferição do índice de conteúdo local; à Fundação Getúlio Vargas, pela assessoria no uso de inteligência de negócios, para definição do modelo de seleção.

Os cumprimentos pela navegação, ora iniciada, à Emgepron e ao Consórcio Águas Azuis, constituído pela Atech, Embraer Defesa e Segurança e ThyssenKrupp Marine Systems, empresa dotada de mais de 175 anos de experiência na área de tecnologia e *expertise* em Engenharia Naval e com um portfólio que inclui a construção de 82 navios da classe *Meko*, a mesma que será empregada no nosso Programa.

Nesse momento, início da retomada de uma nova era na construção naval brasileira, diante de uma conjuntura que apresenta elevada amplitude de ameaças em complexas situações político-estratégicas, é oportuno relembrar o exemplo do nosso Patrono, o Marquês de *Tamandaré*, cuja vida foi marcada pela incontestável capacidade de suplantar o inimigo, além de sua habilidade em construir consenso e unidade, com rara visão de Estado. É sob a égide desse sentimento que a nossa invicta Força Naval continua firme no rumo de permanente prontidão para atuar onde e quando for necessário.

É também oportuno mencionar que a Marinha mantém esforço continuado de capacitação de pessoal, atualização de infraestrutura laboratorial e desenvolvimento de atividades visando atender às necessidades dos meios navais com equipamentos e sistemas no estado da arte. Para isso, atua em parceria com a academia e empresas, buscando suprir as deficiências e contribuir para o fortalecimento da Base Industrial de Defesa.

No tocante ao desenvolvimento da indústria nacional de defesa, as fragatas da classe *Tamandaré* viabilizarão, em tempo adequado, a absorção e o incremento cada vez maior de projetos tecnológicos, bem como a construção e manutenção de meios navais.

Dentre os projetos específicos, com grau de maturidade tecnológica adequado e que serão empregados, temos o Missil Antinavio de Superfície e o Mage MK3.

Ademais, o setor de Ciência e Tecnologia da Marinha está desenvolvendo outros projetos com potencial para aplicação em navios com maior complexidade, como o *Sterna* (modernização e repotencialização do Link Y e Yb) e o *Cisne* (projeto que caminha para atingir as características de um *Weddis – WarShip Electronic Chart*

Display and Information System). A aplicação desses projetos depende de adequada maturidade tecnológica e industrial, assim como da dinâmica das ameaças no entorno estratégico do Brasil.

No setor de construção naval, está sendo implantada ampla revitalização do Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, o que contempla a reestruturação da carreira e o aprimoramento da capacitação do Corpo de Engenheiros da Marinha e, devido ao envelhecimento dos quadros de pessoal sem possibilidade de substituição, a criação de quadro técnico industrial para praças.

Adicionalmente, estão sendo alocados recursos financeiros para a construção de dois navios da classe *Macaé* e continuidade da capacidade de manutenção de

submarinos da classe *Tupi*, fragatas da classe *Niterói*, corvetas da classe *Inhaúma* e Corveta *Barroso*, além de obras visando à modernização da infraestrutura do nosso Arsenal de Marinha.

Por fim, resgato do arcabouço histórico as palavras de Rui Barbosa quando dizia: 'Esquadras não se improvisam'. Estejamos, pois, sempre prontos para defender os interesses nacionais, mantendo e operando meios modernos compatíveis com dimensão das nossas riquezas, contribuindo para que o Brasil ocupe o lugar de destaque, para o qual está predestinado, no concerto das nações.

Viva a Marinha! Viva o Brasil!

Tudo Pela Pátria!"

(Fonte: Bono Especial nº 221, de 5/3/2020)

NPa *BENEVENTE* PARTICIPA DA OPERAÇÃO ATLANTIS V

O Navio-Patrolha (NPa) *Benevente*, subordinado ao Grupamento de Patrulha Naval do Sul, participou, entre 28 de novembro e 5 de dezembro de 2019, da Atlantis V, operação binacional entre a Marinha do Brasil e a Armada da Repú-



NPa *Benevente* em formatura com a Fragata *Uruguay*, o Navio-Varredor *Temerario* e o Navio-Varredor *Audaz*, os três da Armada do Uruguai

blica Oriental do Uruguai, que se repete a cada dois anos.

Durante o período em que ficou atracado em Montevidéu (Uruguai), o NPa *Benevente* recebeu a visita do embaixador do Brasil no Uruguai, Antonio Simões; do comandante da Frota, Contra-Almirante Ricardo Della Santa López; e do adido de Defesa e Naval no Uruguai, Capitão de Mar e Guerra Jorge José de Moraes Rulff.

A fase de mar da Atlantis V teve início em 2 de dezembro, com a desatracação dos navios do Grupo-Tarefa (GT) do porto de Montevidéu, e encerrou-se no dia 5 do mesmo mês, com a atracação do GT no porto de Itajaí-SC. No mar, os navios realizaram diversos exercícios operativos, elevando a qualificação profissional das tripulações e a intero-

perabilidade entre as Marinhas. Houve o revezamento do comando do GT entre o comandante das Forças de Mar da Armada uruguaia e o comandante do

Grupamento de Patrulha Naval do Sul, ficando cada comandante de GT responsável pela condução dos exercícios.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO ÁGATA SUL 2019

O 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51), da Marinha do Brasil (MB), participou, de 23 a 28 de setembro último, da Operação Ágata Sul 2019 – 3º Trimestre, compondo a estrutura da Unidade Tarefa Uruguaiana.

A aeronave Albatroz 51 atuou em ações de inspeção naval e patrulhamento no Rio Uruguai, na faixa de fronteira entre os municípios de Barra do Quaraí e Porto Xavier, no Rio Grande do Sul. A operação foi realizada em coordenação com órgãos de segurança pública federais, estaduais e municipais, a fim de contribuir para a re-

dução das ações do crime organizado e de práticas ilícitas na região, intensificando a presença do Estado.

Além do Esquadrão, participaram militares e embarcações da Delegacia Fluvial de Uruguaiana e do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande, os quais ficaram responsáveis pela patrulha fluvial e abordagem das embarcações suspeitas identificadas pela aeronave, contribuindo para o cumprimento da missão.

A Operação Ágata é realizada desde 2011, sob coordenação do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, envolvendo militares da MB, do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira, que realizam missões táticas destinadas a coibir delitos como narcotráfico, contrabando e descaminho, tráfico de armas e munições, crimes ambientais, imigração e garimpo ilegais. As ações abrangem desde a vigilância do espaço aéreo até operações de patrulha e inspeção nos principais rios e estradas que dão acesso ao País.

(Fontes: www.marinha.mil.br e www.defesa.gov.br)



Militares do EsqdHU-51 com a aeronave Albatroz 51

OPERAÇÃO ASPIRANTEX 2020

Aspirantes do 1º, 2º e 3º anos da Escola Naval regressaram ao Rio de Janeiro, em 30 de janeiro último, após participarem da Operação Aspirantex 2020, iniciada no dia 9 do mesmo mês. Ocorrida anualmente, a comissão teve, neste ano, um diferencial: aconteceu

concomitantemente à terceira fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida!, que se estendeu até 19 de fevereiro e é responsável pelo monitoramento e pela contenção dos efeitos causados pelas manchas de óleo que atingiram mais de 4 mil quilômetros do

litoral brasileiro em 2019. Durante toda a operação, os aspirantes foram inseridos na rotina dos navios e da tripulação.

Ao todo, 244 aspirantes estiveram embarcados em navios da Esquadra durante 21 dias de missão, acompanhando de perto a vida de um oficial embarcado. Alguns deles tiveram também a oportunidade de voar durante exercícios com aeronaves. O grupo-tarefa foi composto por 11 navios – incluindo o capitânia da Esquadra, o Porta-Helicópteros Multipropósito *Atlântico* –, 13 aeronaves e 2.900 militares. Foram empregados, ainda, contingentes de Fuzileiros Navais e de Mergulhadores de Combate.



Aspirantes acompanham o exercício de Transferência de Carga Leve

Os aspirantes realizaram e acompanharam mais de cem exercícios navais de caráter estritamente militar, como: Transferência de Carga Leve, Transferência de Óleo no Mar, Manobras Táticas, *Fast Rope*, Tiro Antiaéreo sobre Granada Iluminativa, Tiro de Superfície sobre alvo *Killer Tomato*, assim como de simulações de ataques aéreos, de superfície e de

submarinos. Além disso, acompanharam serviço com oficiais de diferentes estações de bordo, como passadiço e Centro de Operações de Combate, e assistiram a palestras ministradas por oficiais dos navios e destacados, de diferentes Corpos e habilitações, que apresentaram suas experiências na carreira.

Quanto à participação na Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida!, os aspirantes se integraram a ações de monitoramento de áreas onde houve ocorrência de poluição por óleo, como em 15 de janeiro, quando foi realizado o exercício *Split*, em que os navios do grupo-tarefa seguiram em direção a diferentes pontos do litoral nordestino, se transformando em unidades-tarefa, alcançando uma maior extensão do mar territorial. Foram os seguintes os meios que atuaram na Aspirantex 2020 integrada à terceira fase da Operação Amazônia Azul: Porta-Helicópteros Multipropósito *Atlântico*; Navio-Doca Multipropósito *Bahia*; Navio de Desembarque de Carros de Combate *Almirante Saboia*; as fragatas *União*, *Constituição* e *Liberal*; o Navio-Tanque *Gastão Motta* e a Corveta *Júlio de Noronha*.

A Aspirantex visa familiarizar os aspirantes com a vida no mar, por meio de exercícios navais, e orientar os que estão no 2º ano na escolha do Corpo e da área de habilitação. A operação abrangeu a área marítima compreendida entre os estados do Rio de Janeiro e Pará. A Aspirantex foi composta por três fases de mar e duas de porto, com visita aos portos de Vitória (ES), Salvador (BA), Maceió (AL), Recife (PE), Cabedelo (PB), Natal (RN), Fortaleza (CE) e Belém (PA).

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO BRACOLPER NAVAL 2019

O Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, da Marinha do Brasil (MB), o navio *Arauca*, da Armada da República da Colômbia, e o navio *Clavero*, da Marinha de Guerra do Peru, que participaram da Operação Bracolper 2019, realizaram, em 5 de setembro último, desfile naval na orla de Manaus, por ocasião das comemorações da Semana da Pátria e do aniversário da elevação do Amazonas à categoria de Província. No dia 8, os navios ficaram abertos à visitação pública no porto de Manaus (AM), recebendo mais de dois mil visitantes.



Navios desfilam na orla da cidade de Manaus

Realizada desde 1974, a Operação Bracolper, que completou 45 anos em 2019, tem como propósitos realizar exercícios navais conjuntos em ambiente ribeirinho com as unidades da MB e das Marinhas da Colômbia e do Peru e contribuir para a confiança mútua e parcerias entre as nações participantes.

A Operação foi dividida em três fases, envolvendo mais de 400 militares. As fases I e II foram realizadas no Rio Marañon (Rio Solimões peruano), entre as cidades de Letícia, na Colômbia, e Iquitos, no Peru, em períodos que coincidem com as datas das independências desses países, comemoradas nos dias 20 e 28 de julho, respectivamente. Após o término da fase II, os navios regressaram para suas bases, em cada país. A fase III foi realizada nos rios Negro e Solimões, em setembro, por ocasião da comemoração da Independência do Brasil.

A abertura oficial da Bracolper 2019 aconteceu em Letícia, em 18 de julho, com participação de delegações das Marinhas do Brasil, da Colômbia e do Peru.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB REALIZA OPERAÇÃO RIBEIRINHA COM CARROS ANFÍBIOS

Durante o Adestramento de Operações Ribeirinhas realizado em Belém (PA) pela Marinha do Brasil (MB), foram realizadas, em 5 de fevereiro último, ações de desembarque de tropas em um contexto simulado de guerra. Participaram do treinamento militar, em praia na área do Outeiro, diversos navios, Carros Lagarta Anfíbios (CLAnf), lanchas e helicópteros, além de mais de mil militares.

O evento teve como propósito integrar os diferentes meios e o pessoal de Marinha a fim de aperfeiçoar as técnicas de ação e combate, bem como demonstrar a capacidade do Poder Naval. Este tipo de atividade naquela região ribeirinha aumenta a proteção do Portal da Amazônia e a flexibilidade de interação dos meios.

A operação contou com a participação da Força de Fuzileiros da Esquadra,

do Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Almirante Saboia* e de pessoal de diversas Organizações militares subordinadas ao Comando do 4º Distrito Naval, do qual destacam-se: o Comando do Grupo de Patrulha Naval do Norte, presente por meio do Navio-Auxiliar *Pará*; o Navio de Apoio Oceânico *Iguatemi*; Navio-Patrolha *Bracuí*; a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental e o 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas.

O início das atividades foi marcado pela simulação de ataques assimétricos durante a navegação do *Almirante Saboia* até o ponto em que foi efetuado o lançamento de quatro CLANfs na Baía do Guajará, transpor-



CLANf é lançado do navio durante adestramento ribeirinho

tando, ao todo, 88 fuzileiros navais, que se dirigiram até a faixa de areia da praia para ocupar o local e anular o poder do possível inimigo. Em apoio aos CLANfs, Embarcações de Transporte de Tropa seguiram em direção à costa ribeirinha para potencializar a ação de controle e conquista do território. Por fim, a aeronave Super Cougar do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte pousou no NDCC para embarcar dez fuzileiros navais, que desceram de

rapel na área do exercício, para também contribuir com a ação. Ao final, moradores da região conheceram os CLANfs que estavam na praia.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NPa *BRACUÍ* REALIZA COMISSÃO PASSEX COM NAVIO FRANCÊS

O Navio-Patrolha (NPa) *Bracuí*, subordinado ao Comando do Grupo de Patrulha Naval do Norte, realizou, em 22 de janeiro último, a Comissão Passex. O evento ocorreu nas águas de jurisdição do 4º Distrito Naval (Belém-PA), com a Marinha Nacional da França (MNF), em proveito da estadia do Navio-Patrolha *La Resolue* no porto de Belém.

Na ocasião, foi realizado, em conjunto com a MNF, um exercício de Patrulha Naval com o emprego do Grupo de Visita e Inspeção



Equipes de Visita e Inspeção do *Bracuí* e do *La Resolue* após o término dos exercícios

(GVI) de ambos os navios. Durante as Ações de Visita e Inspeção, foram realizados os seguintes procedimentos: abordagem do contato de interesse e embarque do GVI; inspeção da tripulação com simulação de reação; inspeção da documentação; inspeção de carga com a simulação da constatação de ilícitos, como, por exemplo, entorpecentes; e o apresamento da embarcação.

Adicionalmente, durante a comissão, um oficial do *Bracuí* embarcou no *La Resolue*, a fim de observar os proce-

dimentos do GVI do navio francês e a rotina de bordo. Em paralelo, um oficial da MNF realizou intercâmbio no navio da Marinha do Brasil (MB). No encerramento da operação, foram cumpridas as honras de passagem, de acordo com o Cerimonial da MB.

A operação teve como propósito incrementar o adestramento das tripulações dos navios e estreitar os laços de amizade entre as Marinhas do Brasil e da França.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

1ª REUNIÃO DE GOVERNANÇA ESTRATÉGICA DO PROGRAMA CLASSE *TAMANDARÉ*

A Diretoria-Geral do Material da Marinha coordenou, em 20 de dezembro último, a 1ª Reunião de Governança Estratégica do Programa Classe *Tamandaré*. A reunião, realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Iques Barbosa Junior, foi a primeira de um modelo a ser empregado para o acompanhamento e gerenciamento em alto nível do Programa.

Na ocasião, a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) apresentou os principais aspectos que compõem a Estrutura de Governança a ser estabele-

cida e o caminho crítico de trabalho para a assinatura do contrato. Por sua vez, os representantes do Consórcio Águas Azuis teceram suas considerações sobre o processo de negociação ora em andamento.

Além do comandante da Marinha, participaram da reunião o diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Henrique Caroli; o secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues; os presidentes-executivos das empresas integrantes do Consórcio Águas Azuis - Rolf Wirtz, da ThyssenKrupp Marine Systems-TKMS; Jackson Schneider, da Embraer Defesa e Segurança Participações S.A.; e Edson Mallaco, da Atech Negócios em Tecnologias S.A.; e o diretor-presidente da Emgepron, Vice-Almirante (RM1-IM) Edesio Teixeira Lima Junior, entre outras autoridades.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Participantes da reunião do Programa Classe *Tamandaré*

AUTORIA DA LETRA DA *CANÇÃO DO MARINHEIRO*

Em atendimento a solicitação recebida, o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, determinou, no início deste ano, a elaboração de estudos e parecer técnico sobre a autoria da letra da *Canção do Marinheiro*, mais conhecida como *Cisne Branco*.

O parecer, de 16 de janeiro de 2020, foi elaborado com base em análise de estudo sobre o tema publicado na *Revista Marítima Brasileira* (1º Trimestre de 1998) e demais fontes existentes na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Transcrevemos abaixo o documento, assinado pelo chefe do Departamento de História da (DPHDM), Capitão de Mar e Guerra Pierre Paulo da Cunha Castro:

“Parecer nº 1/2020

Assunto: Autoria da letra da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)*

1. Propósito

Por meio do cartão pessoal do Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth, que retransmitiu o *e-mail* apresentado pelo Almirante de Esquadra (Ref^o) Julio Soares de Moura Neto, e seus apensos, foram solicitadas providências cabíveis para correção, se for o caso, dos dados conflitantes sobre a autoria da letra e da música da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)*, pelo que o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha determinou a elaboração de um parecer a partir das fontes primárias, a fim de verificar se o Parecer nº 1/2006 – Autoria da letra da canção *Cisne Branco*, está correto.

2. Análise

Há uma demanda recorrente relacionada à autoria da letra da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)*, que vem sendo

apresentada a oficiais da Marinha do Brasil por descendentes do Capitão-Tenente Francisco Dias Ribeiro, motivando sistematicamente a produção de pareceres que visam indicar se a autoria da letra da canção supracitada seria do Segundo-Tenente (Ref^o) Benedito Xavier de Macedo ou do Capitão-Tenente Francisco Dias Ribeiro.

Pelo Parecer nº 1/2006, de 20 de março, anexo ao Ofício nº 108/2006, da mesma data, do Serviço de Documentação da Marinha à Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, concluiu-se que a letra da música *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)* é de autoria do Segundo-Tenente (Ref^o) Benedito Xavier de Macedo. À época, tal conclusão foi amparada nas seguintes fontes primárias:

1) partitura de 1941 da Casa Carlos Wehrs & Cia. Ltda., editora que detinha a propriedade e registrava o *copyright* da referida música desde 1918;

2) Certidão de Direitos Autorais da Biblioteca Nacional com data de 31 de julho de 1943;

3) Diário Oficial de 9 de agosto de 1943, no qual se publica o registro do direito autoral da obra; e

4) certidão datada de 2 de outubro de 2003, da Biblioteca Nacional, declarando que há consignação para o ‘título’ *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)* de autoria de Benedito Xavier de Macedo.

Por outro lado, uma fonte secundária que tem contribuído para reforçar tal demanda, colocando em dúvida ser o Segundo-Tenente (Ref^o) Benedito Xavier de Macedo autor da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)*, é a conclusão a que chegou o Vice-Almirante (Ref^o-IM) Estanislau Façanha Sobrinho em estudo publicado na *Revista Marítima Brasileira*

(Jan-Mar, pp. 61-68), a partir de registros orais e documentos apócrifos, o qual afirma que a autoria da letra da canção seria do Capitão-Tenente Francisco Dias Ribeiro. Destaca-se, ainda, que o autor do estudo baseou-se mormente em dois tipos de fonte: os registros de caráter oral, baseados nos relatos de contemporâneos de caserna do Capitão-Tenente Francisco de Dias Ribeiro e do Segundo-Tenente (Ref^o) Benedito Xavier de Macedo, na época em que estes serviam no Quartel dos Marinheiros, na década de 1910, na Ilha de Villegagnon; e outra de caráter missivo, neste caso, uma carta de um dos descendentes do Capitão-Tenente Francisco Dias Ribeiro, o General de Divisão Rubem Continentino Dias Ribeiro, datada de janeiro de 1976, o qual solicitava que a Marinha do Brasil realizasse o registro de autoria da letra da canção em lide em nome de seu pai.

A partir da recente demanda, esta Diretoria Especializada (DE) solicitou ao Escritório de Direitos Autorais da Fundação Biblioteca Nacional a certidão relativa à autoria da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)*, a qual foi emitida e datada de 3 de abril de 2019, apresentando os seguintes termos ‘(...) certificamos que, de acordo com os assentamentos deste Escritório de Direitos Autorais da Fundação Biblioteca Nacional, há consignação para a seguinte obra intitulada: *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)*, 5 páginas, registrada sob o nº 6.678, Livro: 6, Folha: 69, em 31/7/1943, autoria de Benedito Xavier de Macedo (...)’.

Mesmo considerando e respeitando o pleito dos familiares do Capitão-Tenente Francisco Dias Ribeiro, não foram apresentados novos elementos que justifiquem a alteração do Parecer nº 1/2006, pois a análise das fontes, realizada por esta DE, e corroborada pela Certidão da Biblioteca

Nacional, de 3 de abril de 2019, inviabiliza o seu pleno atendimento, pois o recorrente pleito se apoia em fontes que não se coadunam com os documentos que indicam autoria diversa da aludida pela família. Há que ressaltar que são registros autorais à luz da legislação vigente à época, a partir do Decreto nº 4.857, de 9 de novembro de 1939.

Cabe ressaltar que esta DE não é a instância formal de registro de direitos autorais, de modo que não há respaldo técnico e legal para efetuar tal alteração junto aos registros respaldados pela autoridade competente sobre o tema em lide.

3. Conclusão

Diante do exposto, esta DE é de parecer que a Marinha do Brasil deve se ater aos registros sob guarda da Biblioteca Nacional e, na ausência de uma definição judicial, não há fundamentos que respaldem a argumentação de que a autoria da letra da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)* seja de outra pessoa que não Benedito Xavier de Macedo, de modo que, para que o pleito seja atendido, é necessário que sejam apresentados novos documentos com validade jurídica, reconhecidos pela autoridade competente que legisla sobre questões relacionadas a direitos autorais.

Cabe ressaltar que o Escritório de Direitos Autorais da Fundação Biblioteca Nacional é o órgão responsável pelo registro de composições de letras e músicas, devendo suas certidões serem reconhecidas como de fé pública, tendo maior validade jurídica ante argumentos de cunho oral.

No que se refere à autoria da música, esta DE corrobora com a conclusão do Vice-Almirante (Ref^o-IM) Estanislau Façanha Sobrinho a partir de consulta realizada por ele ao Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, pois a resposta se coaduna com a análise

da partitura de 1941 da Casa Carlos Wehrs & Cia. Ltda., editora que detinha a propriedade e registrava o *copyright* da referida música desde 1918, em que credita-se tal autoria ao Primeiro-Sargento (EB) Antonino Manoel do Espírito Santo. Por fim, destaca-se que na capa do mesmo documento escreveu seu nome como Antonio Manoel do

Espírito Santo, corruptela que gerou os atuais registros de grafias conflitantes.

Portanto, em face dos documentos existentes (fontes primárias), os autores da *Canção do Marinheiro (Cisne Branco)* são: Letra – Benedito Xavier de Macedo; e Música – Antonino Manoel do Espírito Santo.

Rio de Janeiro, 16 de janeiro de 2020”.

PORTAL DO CONHECIMENTO DE MANUTENÇÃO

Foi criado recentemente, no âmbito da Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGePM), o Portal do Conhecimento de Manutenção. Neste ambiente digital, pretende-se compartilhar experiências e boas práticas que venham a contribuir para a melhoria da qualidade dos processos de manutenção, com ênfase nos aspectos gerenciais.

No Portal, a DGePM publica práticas de manutenção de meios navais, referências de leituras e lições aprendidas, assuntos ligados a Gestão do Ciclo de Vida (GCV) etc. Como todos os temas

apresentados são compartilhados e ficam à disposição dos usuários para *download*, esta facilidade permitirá ampliar as fronteiras da sua distribuição e, consequentemente, a contínua aprendizagem.

Militares e servidores civis da Marinha do Brasil envolvidos direta ou indiretamente nas manutenções de meios navais podem enviar ao Portal conteúdos relacionados aos temas de interesse, incluindo Gestão do Ciclo de Vida, os quais poderão ser publicados, conforme os critérios de seleção.

(Fonte: Bono nº 1.095, de 18/12/2019)

DHN ESTABELECE SisGeomar E IDEM

Foi estabelecido no final do ano passado, no âmbito da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), o Sistema de Geoinformação Ambiental Marinho (SisGeomar) e a Infraestrutura de Dados Espaciais Marinhos (Idem).

O SisGeomar é composto pelas informações propriamente ditas e pela infraestrutura necessária para obtenção, armazenamento, processamento, qualificação e disponibilização de todo o tipo de informação ou produto pertinente ao referido Sistema. Estão contidos no SisGeomar as plataformas

de aquisição de dados (por exemplo, navios, boias, estações fixas, meios aéreos e satelitais), os equipamentos de aquisição (ecobatímetros, CTD, Estações Meteorológicas, ADCP, Termosal, marégrafos etc.) e o *hardware/software* utilizado na aquisição, no processamento, no armazenamento e na disponibilização das informações. A rede de faróis, balizas e boias sob a responsabilidade da Marinha do Brasil (MB) também faz parte deste Sistema.

As informações contidas no sistema englobam dados brutos (gerados durante

a aquisição dos dados), dados processados (que já sofreram algum tipo de intervenção – processamento – por parte do equipamento de aquisição/operador, dados qualificados ou não – Boletim de Informação Ambiental e Banco Nacional de Dados Oceanográficos (BND0) –), informações de característica climatológica (como carta sinótica, carta náutica, boletim climatológico, avisos-rádio, carta temática de fatores físicos, cartas de correntes de marés) e produtos de previsão numérica (tábua de marés, sis-corar e modelos atmosférico, de ondas e oceanográfico).

O Idem é o conjunto integrado de tecnologias, políticas, mecanismos e procedimentos de coordenação e monitoramento, padrões e acordos, necessário para facilitar e ordenar a geração, o armazenamento, o acesso, o compartilhamento, a disseminação e o uso dos dados geoespaciais de origem federal, estadual, distrital e municipal.

O Sisgeomar e o Idem estão em harmonia com os conceitos do Sistema de Geoinformação de Defesa (SisGeodef) e da Infraestrutura de Dados Espaciais de Defesa (IDE-Defesa).

(Fonte: Bono Especial nº 1.090, de 17/12/2019)

GRUPO DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO REALIZA ENCONTRO DE PESQUISADORES E CIENTISTAS

O Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), formado pela Marinha do Brasil (MB), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), realizou, de 6 a 8 de dezembro de 2019, encontro com cerca de cem pesquisadores e cientistas de 40 universidades e instituições nacionais

atuantes nas regiões afetadas pelo derramamento de óleo recentemente ocorrido no litoral brasileiro do Nordeste.

O encontro ocorreu na Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro (RJ), com o propósito de reunir a comunidade científica que compõe os sete Grupos de Trabalho (GT), coordenados pelo Professor Doutor Ricardo Coutinho, do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), para elaboração de propostas que visam ao monitoramento, à mitigação e à recuperação, a curto, médio e longo prazos, dos ecossistemas afetados pelo derramamento.

O evento foi aberto pelo diretor-geral de Navegação e coordenador operacional do GAA, Almirante de Esquadra Campos. Os GT integram aspectos científicos, econômicos, tecnológicos e sociais e foram divididos da seguinte maneira: GT1 – Modelagem Numérica e Sensoriamento Remoto, coordenado



Pesquisadores e cientistas no primeiro dia de encontro na EGN

pelo Professor Doutor Paulo Nobre (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais); GT2 – Avaliação de Fatores Bióticos e Abióticos, pelo Professor Doutor Jailson de Andrade (Universidade Federal da Bahia); GT3 – Avaliação de Impactos Socioeconômicos, pelo Professor Doutor Peter May (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro); GT4 – Áreas Protegidas, pela Professora Doutora Beatrice

Padovani, da Universidade Federal de Pernambuco; GT5 – Praias, coordenado pela Professora Doutora Cecília Amaral, pela Universidade Estadual de Campinas; GT6 – Manguezais, pela Professora Doutora Yara Novelli, da Universidade de São Paulo; e GT7 – Recife, coordenado pelo Professor Doutor Adalto Bianchini, da Universidade Federal do Rio Grande. (Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO AMAZÔNIA AZUL – MAR LIMPO É VIDA!

A Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida entrou, em 13 de janeiro último, em sua terceira fase, que se estendeu até 19 de fevereiro na área marítima compreendida entre os estados do Rio de Janeiro e do Pará. Durante esse período, a Esquadra brasileira disponibilizou nove navios e 11 aeronaves (aviões e helicópteros) para, com o Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA) – formado pela Marinha do Brasil (MB), pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) –, e os coordenadores operacionais regionais, reforçar o monitoramento das áreas afetadas pelo derramamento de óleo que atingiu o litoral brasileiro no segundo semestre do ano passado.

Em 16 de janeiro, fuzileiros navais, transportados pelo Porta-Helicópteros Multipropósito (PHM) *Atlântico*, desembarcaram no porto de Maceió (AL) para inspeção em praias da região, a fim de confirmar que não há mais incidência do óleo poluente. Os militares juntaram-se ao efetivo

dos coordenadores regionais e do GAA na contenção e neutralização do crime ambiental. Feliz Deserto e Piaçabuçu, a cerca de 100 km da capital alagoana, foram as localidades inspecionadas até o dia 19. Logo depois, o navio capitânia da MB seguiu para Salvador (BA), onde continuaram o monitoramento das praias até o dia 27.

Essa fase da Operação também incluiu visitas em praias do Rio Grande do Norte e do Ceará, todas realizadas por militares embarcados no Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Almirante Saboia*. Este mesmo navio atracou no porto de Salvador em 14 de janeiro, com



NDCC *Almirante Saboia* atracado no porto de Salvador

244 aspirantes dos 1º, 2º e 3º anos da Escola Naval que participaram da Operação Aspirantex, ocorrida durante a terceira fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida!.

Ainda nesta fase, apoiou o Comando do 4º Distrito Naval, sediado na cidade de Belém-PA, onde foram realizados exercícios de Operações Anfíbias com quatro carros Lagarta Anfíbios (CIAnfs), com viaturas do corpo de Fuzileiros Navais (CFN) e com a tropa embarcada, composta por 113 militares, além de operações aéreas com o Esquadrão HU-41.

A segunda fase da Operação, ocorrida em dezembro de 2019, constou de ações de manutenção e controle realizadas por equipes locais. Naquela fase, durante a Semana da Marinha – em comemorações ao Dia do Marinheiro, celebrado em 13 de dezembro –, os navios da Esquadra, integrantes da Força-Tarefa 11 (FT-11), estiveram também atracados nos portos do Nor-

deste e do Sudeste para participar das festividades da data, ficando abertos à visitação pública. O PHM *Atlântico* ficou no porto de Salvador, sendo esta embarcação o local da cerimônia do 2º Distrito Naval alusiva ao Dia do Marinheiro. O Navio-Doca Multipropósito *Bahia* permaneceu atracado em Maceió, e a Fragata *Liberal* em Recife (PE). Já o NDCC *Almirante Saboia* e o Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* ficaram em Vitória.

Desde setembro de 2019 a MB trabalhou na remoção das manchas de óleo, que atingiram o litoral brasileiro no final de agosto. A Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida constou de três fases: a primeira teve como foco a remediação e a mitigação dos vestígios de óleo; a segunda incluiu ações de manutenção e controle conduzidas por equipes locais; e terceira fase realizou ações de monitoramento.

(Fontes: www.mar.mil.br e www.gov.br)

APRESENTAÇÃO NA IMO SOBRE O DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO BRASIL

O diretor do Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav), Capitão de Mar e Guerra (T) Maurício Pires Malburg da Silveira, realizou, em 15 de janeiro último, apresentação sobre o derramamento de óleo no litoral brasileiro. A exposição foi feita durante a Sessão do Subcomitê de Navegação, Comunicações e Busca e Salvamento (NCSR) da Organização Marítima Internacional (IMO).

O enfoque da abordagem foi a segurança marítima, sendo abordado principalmente o emprego do Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT) e de informações



Apresentação no plenário da IMO

provenientes do AIS (*Automatic Identification System*), para identificação do tráfego mercante e, conseqüentemente, no apoio à elucidação das circunstâncias do derramamento de óleo.

O NCSR abarca todos os assuntos relacionados à navegação e à comunicação, incluindo a análise e a aprovação de medidas de rota de navios e sistemas de

comunicação; requisitos de transporte e padrões de desempenho para equipamentos de navegação e comunicação; e o LRIT e o desenvolvimento da navegação eletrônica. Também trata de assuntos de busca e salvamento e do Sistema Marítimo de Socorro e Segurança Marítima Global, incluindo o reconhecimento de prestadores de serviços.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

7ª SESSÃO DO SUBCOMITÊ DE PREVENÇÃO E RESPOSTA À POLUIÇÃO DA IMO

Foi realizada, de 17 a 21 de fevereiro último, em Londres, Inglaterra, a 7ª Sessão do Subcomitê de Prevenção e Resposta à Poluição (PPR) da Organização Marítima Internacional (IMO). O Brasil participou com delegação composta por representantes da Marinha do Brasil (MB), do Ministério das Relações Exteriores, do Ministério do Meio Ambiente/Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), da Petrobras, da Vale e da Companhia de Navegação Norsul.

O Subcomitê trata de todos os assuntos relacionados à prevenção e resposta à

cionados ao controle e ao gerenciamento de organismos aquáticos nocivos na água de lastro e sedimentos dos navios; bioincrustação; sistemas anti-incrustantes; preparação, resposta e cooperação em caso de poluição causada por óleo e substâncias perigosas e nocivas; e reciclagem segura e ambientalmente correta dos navios.

O Subcomitê foi presidido por um brasileiro, Flávio da Costa Fernandes, servidor civil da MB desde 1976 e lotado no Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira. O servidor é graduado em biologia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro e mestre e doutor em

Oceanografia pela Universidade de São Paulo. É, ainda, membro da Comissão Nacional de Biossegurança do Ministério da Defesa, da Comissão Técnica para Espécies Invasoras do Ministério do Meio Ambiente e do Grupo de Peritos em Água de Lastro da IMO.

Ao término da sessão, Flávio da Costa foi reeleito para presidir o próximo

Subcomitê PPR, a ser realizado de 11 a 15 de janeiro de 2021.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Delegação do Brasil na 7ª Sessão do Subcomitê PPR

poluição que são da competência da IMO. Na ocasião, foram discutidas questões afetas à Convenção Marpol e temas rela-

4º DN INSPECIONA EMBARCAÇÕES NA OPERAÇÃO VERÃO 2019/2020

As Organizações Militares subordinadas ao 4º Distrito Naval (Belém-PA) realizaram, de 20 de dezembro de 2019 a 20 de janeiro de 2020, a Operação Verão 2019/2020, reforçando as ações de fiscalização do tráfego aquaviário por meio de inspeções navais. A operação teve por propósito assegurar a salvaguarda da vida humana no mar, rios e lagos, a segurança da navegação e a prevenção da poluição hídrica oriunda de embarcações.

Na área de jurisdição da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, no Pará, foram realizadas 1.715 abordagens em embarcações, sendo 24 delas notificadas e 16 apreendidas. Foram instaurados também quatro inquéritos de acidentes e fatos da navegação, realizadas 15 vistorias em embarcações e repassadas orientações aos passageiros nos procedimentos de embarque e desembarque, bem como distribuídos panfletos educativos de segurança da navegação.

Ainda no Pará, a Capitania Fluvial de Santarém manteve o foco na fiscalização de embarcações de passageiros, bem como nas de esporte e recreio, no balneário de Alter do Chão, ampliando a sua área de atuação até a cidade de Oriximiná. Durante a operação, foram abordadas 605 embarcações, realizadas sete coberturas de eixos e ministradas 25 palestras, para cerca de 904 pessoas, sobre Segurança do Tráfego Aquaviário, prevenção de

incêndio a bordo, uso de coletes salva-vidas e prevenção ao escalpelamento. Foram doados 261 coletes salva-vidas aos ribeirinhos de baixa renda.

Na área da Capitania dos Portos do Amapá, as equipes de Inspeção Naval vistoriaram 809 embarcações, das quais 72 foram notificadas e 33 apreendidas. Durante as abordagens, os comandantes e suas tripulações foram orientados sobre a importância de não trafegar com embarcações irregulares, que

colocam em risco não somente a segurança do tráfego aquaviário, como também a segurança dos passageiros.

A Agência da Capitania dos Portos no Oiapoque (AP) atuou na Operação Verão em complemento à fiscalização rotineira que realiza nos municípios de

Oiapoque e Calçoene, tendo realizado 432 abordagens e quatro notificações.

A Capitania dos Portos do Maranhão promoveu campanhas de conscientização, voltadas para os condutores, sobre o uso do colete salva-vidas e a segurança da navegação, além de ter realizado palestras em colônias de pescadores, entidades náuticas e marinas. A Capitania inspecionou 1.128 embarcações, sendo 55 notificadas e dez apreendidas. Foi, ainda, registrado um acidente e aberto um inquérito administrativo.

Na Capitania dos Portos do Piauí, o foco das ações foi o combate à poluição de



Militares checam documentos de embarcação no Piauí

que atingiu o litoral nordestino. Durante a operação, foram realizadas 371 abordagens a embarcações em todo o Estado, com cinco notificações para comparecimento à Capitania, uma apreensão por

irregularidade, sendo também registrado um acidente de navegação, com abertura de um Inquérito Administrativo de Acidentes de Fatos de Navegação.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DHN PARTICIPA DA 52ª SESSÃO DA CLPC

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), representada pelo seu pessoal técnico, acompanhado de membros da Missão Permanente do Brasil Junto à Organização das Nações Unidas e de integrantes da comunidade científica, participou, de 10 a 15 de fevereiro último, da reunião técnica de trabalho com os membros da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) designados para analisar a proposta brasileira. A sessão é uma continuidade ao processo de análise da submissão de limite exterior da plataforma continental brasileira para a Margem Equatorial do Brasil, iniciado em agosto de 2019.

Em novembro do ano passado, alguns pontos foram levantados pelos

peritos da CLPC e, durante a reunião, esses questionamentos foram elucidados, o que contribuiu para o sucesso a ser alcançado, como ocorreu com a proposta de limite exterior da plataforma continental para a Região Sul, adotada pela CLPC e tornada pública em 8 de março de 2019.

A Margem Equatorial prolonga-se desde o Limite Lateral Marítimo com a Guiana Francesa até a Cadeia Fernando de Noronha e tem como províncias mais expressivas as regiões do Cone Submarino do

Amazonas e a Cadeia Norte Brasileira. A submissão brasileira na Margem Equatorial compreende uma área de 383.218 km² além das 200 milhas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Participantes da 52ª Sessão da Comissão de Limites da Plataforma Continental

EDUCANDO O PEQUENO NAVEGANTE

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) entregou, em 14 de dezembro último, 20 coletes salva-vidas na comunidade ribeirinha Vila do Espírito Santo do Tauá, no entorno do Rio Tauá, município

de Santo Antônio do Tauá (PA), além de realizar ali inspeção naval e retirada de lixo. As ações fizeram parte do Projeto Educando o Pequeno Navegante, do Programa de Segurança da Navegação na Amazônia.

O projeto visa alcançar o navegante de poucos recursos para o desenvolvimento de uma mentalidade fluvial voltada para a segurança da navegação e a preservação da vida humana no meio hídrico. A CPAOR apoiou o Instituto Socioambiental Progresso na ação ambiental de retirada de lixo e de materiais recicláveis que são despejados no Rio Tauá.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Comunidade ribeirinha foi beneficiada com doação de coletes salva-vidas

MB E DOCAS DO RIO ASSINAM CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO PARA BAÍA DE GUANABARA

A Marinha do Brasil (MB), por intermédio do Comando de Operações Navais (ComOpNav), e a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) firmaram, em 18 de dezembro último, Convênio de Cooperação para o compartilhamento do uso de equipamentos e de informações em áreas de interesse comum. Os equipamentos atendem ao sistema de monitoramento e vigilância de áreas marítimas de interesse da União, em

face da implantação do Projeto-Piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), no âmbito da MB, e do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS), em processo de implementação pela CDRJ, nos portos do Rio de Janeiro e de Niterói.

A implantação integrada dos dois sistemas representará uma grande vantagem econômica e estratégica para a Autoridade Marítima e para a Autoridade Portuária. Serão compartilhados equipamentos instalados em quatro estações remotas localizadas na Baía de Guanabara, como sensores meteorológicos e oceanográficos, radares, marégrafos e câmeras de longo alcance com capacidade de obter imagens térmicas, entre outros sistemas.

A implantação do VTMIS no porto do Rio de Janeiro vai beneficiar a segurança da navegação, reduzir o risco de acidentes com navios, aumentar a eficiência das operações portuárias, propiciar maior controle e prevenção de acidentes ambientais, monitorar as variáveis ambientais para prevenir seus efeitos às atividades portuárias, reduzir o tempo



Da esq. para dir., subchefe de Operações do ComOpNav, Contra-Almirante Cassiano Marques; comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel; Vice-Almirante (Ref²) Laranjeira; e o gestor de VTMIS do porto do Rio de Janeiro, Marcelo Villas-Bôas

de reação na tomada de decisões e melhorar o intercâmbio de informações entre os diversos atores envolvidos nas atividades portuárias, tais como serviços aliados, armadores, empresas de navegação, agências e operadores, de acordo com os padrões estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO), entre outras metas.

“Com esse monitoramento ativo de toda a Baía de Guanabara, conseguiremos con-

trolar o fluxo de embarcações que utilizam a infraestrutura aquaviária dos portos do Rio de Janeiro e de Niterói, para melhorar a segurança da navegação nos canais de acesso aos portos, nas áreas de manobra e nos fundeadouros”, explicou o diretor-presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, Vice-Almirante (Ref^o) Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DOAÇÃO DE MECHAS DE CABELO PARA VÍTIMAS DE ESCALPELAMENTO

O Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA) realizou, em 19 de dezembro último, a entrega de 415 mechas de cabelos para a Organização dos Ribeirinhos Vítimas de Acidente de Motor



Conselheiro fiscal da Orvam, chefe do Estado-Maior do 4º DN e presidente da Orvam

(Orvam), que assiste mulheres vítimas de escalpelamento, ainda comum na Região Norte do País. O material doado foi fruto de uma tratativa da Marinha do Brasil com a Receita Federal, que o apreendeu durante operação.

A doação ocorreu na sede do 4º DN, com a presença do chefe do Estado-Maior daquele Comando, Capitão de Mar e Guerra Robson Neves Fernandes; da presidente da Orvam, Darcilea Maria Gomes de Lima; e do conselheiro fiscal daquela instituição, João Carlos Cardeli.

De acordo com a presidente da Orvam, a quantidade de cabelo doada vai contribuir para a confecção de inúmeras perucas, ajudando, além do aspecto estético, a autoestima e a socialização das vítimas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CPAOR PARTICIPA DE REUNIÃO SOBRE ESCALPELAMENTO

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) participou, em 23 de janeiro último, da reunião da Comissão Estadual de Enfrentamento aos Acidentes com Escalpelamento, a

fim de tratar de assuntos de prevenção a esse tipo de ocorrência. Na ocasião, representantes da comissão, da qual a Capitania é membro, manifestaram as considerações sobre os trabalhos que

vêm sendo feitos no combate ao escarpelamento, bem como apresentaram propostas de agenda de trabalho para as



Membros da Comissão Estadual de Enfrentamento aos Acidentes com Escarpelamento

ações conjuntas a serem desenvolvidas em 2020.

Durante o evento, foram apresentadas as diversas atividades desenvolvidas pela CPAOR, como o serviço gratuito de instalação de cobertura de eixo de embarcações e a realização de palestras em escolas e comunidades. Na oportunidade, foram disponibilizados para divulgação vídeos e *podcasts* institucionais que tratam sobre medidas para evitar o acidente de escarpelamento e orientam proprietários e passageiros para uma navegação segura.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NAsH SOARES DE MEIRELLES REALIZA ATENDIMENTOS NA CALHA DO SOLIMÕES

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Soares de Meirelles*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, realizou, em 17 e 21 de janeiro, Assistência Hospitalar (Asshop) nas comunidades de Coadi e Tamanicoá, município de Tefé (AM), na calha do Rio Solimões.

Foram oferecidos atendimentos médicos, odontológicos, laboratoriais e ambulatoriais a 361 pacientes. Os atendimentos englobaram pequenas cirurgias dermatológicas, procedimentos odontológicos diversos, exames de sangue e urina, testes rápidos para infecções sexualmente transmissíveis, radiografias simples, ultrassonografia e eletrocardiograma, além da distribuição de *kits* de higiene pessoal, preservativos e medicamentos prescritos durante as consultas.



Tripulação do *Soares de Meirelles* rumo às comunidades amazonenses

No decorrer da comissão, a partir de Tefé, uma equipe de reportagem da TV Record esteve embarcada, com o propósito de documentar a atuação dos “Navios da Esperança” na região amazônica.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

LANÇAMENTO DO LIVRO *ESTUDOS MARÍTIMOS: VISÕES E ABORDAGENS*

Foi lançado, em 6 de dezembro último, o livro *Estudos Marítimos: Visões e Abordagens*, organizado pelos Capitães de Mar e Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida e William de Sousa Moreira, professores doutores do Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN). A obra apresenta a extensão do foco dos estudos e das pesquisas do PPGEM, refletindo, em 12 capítulos, a interdisciplinaridade e abrangência desse campo acadêmico.

Participaram da elaboração do livro professores das três linhas de pesquisa do PPGEM – o primeiro programa profissional com viés marítimo no Brasil, inserido na área de Ciência Política e Relações Internacionais da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes-MEC). A obra também

conta com um capítulo do chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas de Portugal, Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, professor doutor da Universidade de Lisboa, que faz uma análise sobre os Estudos Marítimos naquele país.



Francisco Eduardo Alves de Almeida e William de Sousa Moreira na sessão de autógrafos

A iniciativa de edição do livro insere-se no âmbito do projeto de pesquisa Inova EGN, desenvolvido pela Escola de Guerra Naval com o apoio da Fundação de Estudos do Mar (Femar). No lançamento, estiveram presentes o Almirante de Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, ex-ministro da Marinha; os Almirantes de Esquadra Julio Soares de Moura Neto e Eduardo Bacellar Leal Ferreira, ex-comandantes da Marinha, entre outras autoridades; e integrantes da comunidade acadêmica.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ARTE NAVAL – VOLUME 1 E 2 EM VERSÃO DIGITAL

O livro *Arte Naval* – Volume 1 e 2, publicado pela Editora SDM, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, já está disponível em versão digital. Com isso, a editora busca fazer chegar a obra a maior número de leitores, oferecendo-lhes uma nova forma de leitura. O conteúdo do *e-book* segue fielmente a versão impressa.

A obra, iniciada em 1938 a bordo do Cruzador *Bahia* por Maurílio M. Fonseca, foi publicada pela primeira vez em 1954 e, ao longo dos anos, consolidou-se como importante obra do segmento, com uso em diversos meios educacionais. O livro ganhou uma nova edição, reformulada, revisada e atualizada, inclusive no que diz respeito à evolução tecnológica, sob



Versão digital do livro *Arte Naval*

coordenação de conteúdo do Capitão de Mar e Guerra (Ref^o) Francisco de Paula Morterá Rodrigues, obtendo relevante sucesso de vendas em sua versão impressa. Com a importância do *Arte Naval*, fez-se necessário expandir o acesso ao seu con-

teúdo, permitindo que leitores do mundo todo possam usufruir desse conhecimento.

O Volume 1 apresenta definições minuciosas sobre os componentes e estruturas de um navio, tipos de embarcação, materiais e técnicas de construção naval, além dos conceitos e trabalhos afetos a marinharia. O Volume 2 é dedicado aos instrumentos e sistemas de marinharia; técnicas e manobras de navio; procedimentos para transporte de cargas; convenções, leis e regulamentos ligados à atividade marítima, além de questões importantes relativas a sobrevivência no mar e a segurança da navegação.

A versão digital está disponível para venda em diversas plataformas, como Amazon, Google e Apple.

(Fonte: Bono nº 1.033, de 29/11/2019 e www.cartasnauticasbrasil.com.br)

CRIANÇAS E ADOLESCENTES PARTICIPAM DO MUSEU EM FÉRIAS

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) realizou, de 28 a 30 de janeiro último, a 7ª edição do Museu em Férias, evento voltado para dependentes de militares e servidores civis de 26 Organizações Militares da Marinha do Brasil. Com o



Crianças de 7 a 10 anos conhecem o Submarino-Museu *Riachuelo*, atração do ECM

tema “Férias no Museu Naval”, foram realizadas diversas atividades educativas e recreativas distribuídas em três faixas etárias.

Organizado pela Divisão de Educação em Museus, o evento entreteu 80 crianças e jovens. No dia 28, os “pequenos marinheiros” de 4 a 6 anos participaram de oficinas de confecção de brinquedos e máscaras de carnaval; divertiram-se com brincadeiras populares, como amarelinha e peteca; e visitaram, com mediação, o circuito expositivo do Museu Naval, em especial as primeiras salas, sobre a era das Grandes Navegações. O dia 29 foi destinado à turma de 7 a 10 anos, e o entretenimento ficou por conta da dinâmica de “caça ao tesouro” e da visita

mediada aos meios navais em exposição no Espaço Cultural da Marinha (ECM), como o Submarino-Museu *Riachuelo*.

No último dia do evento, os adolescentes de 11 a 14 anos mergulharam na História, conhecendo “O Poder Naval na Formação do Brasil”, exposição de longa duração do Museu Naval, e atrações culturais do ECM, como o Navio-Museu *Bauru*, que participou da Segunda Guerra Mundial. Além disso, conjugaram

diversão e aprendizado, disputando um jogo de tabuleiro com perguntas sobre conhecimentos gerais.

Além da programação, houve distribuição de lanche para os participantes. O evento teve início e fim no Museu Naval, no centro do Rio de Janeiro.

Em julho próximo, a DPHDM promoverá mais uma edição do Museu em Férias (Fonte: Bono nº17, de 10/01/2020 e www.marinha.mil.br/dphdm)

MB ATUA NA OPERAÇÃO REGRESSO À PÁTRIA AMADA BRASIL

Militares da Marinha do Brasil (MB), pertencentes a diversas organizações do Corpo de Fuzileiros Navais, participaram, em fevereiro último, da Operação Regresso à Pátria Amada Brasil, ação interministerial que teve como propósito repatriar 34 brasileiros que estavam em Wuhan, na China, epicentro do surto mundial do coronavírus. Os repatriados ficaram em quarentena de 18 dias na Base Aérea de Anápolis (GO), em Goiás, onde desembarcaram no dia 9.

Segundo o Capitão de Mar e Guerra (FN) Márcio Pragana Patriota, comandante do Centro de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (NBQR) da MB, coube aos militares da Força a descontaminação de viaturas e material. “A Marinha desenvolveu a Defesa NBQR pelo seu Programa Nuclear como meio de resposta a um eventual sinistro. Essa característica dual pode ser empregada tanto numa guerra como no apoio à sociedade,



Militares da MB durante o desembarque dos repatriados

como é o caso dessa operação”, disse.

O Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, composto por militares do Centro de Defesa NBQR, do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais, do Batalhão Naval, do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília e da Companhia de Defesa NBQR do Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais, permaneceu em Anápolis até o término da operação.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

1º TRIMESTRE DOS NÚCLEOS DE ATENDIMENTO AO IDOSO NA MARINHA

Inaugurados em 1º de outubro de 2019, os Núcleos de Atendimento ao Idoso na Marinha (Naim) acolheram, em seu primeiro trimestre de funcionamento, 1.191 usuários nos bairros cariocas da Tijuca e da Penha e na cidade de Niterói (RJ). Os Naim são locais de referência para assistência ao usuário idoso frágil ou em risco de fragilidade.

Estão inscritos atualmente nos núcleos 379 usuários idosos nas nove modalidades de Oficinas Terapêuticas, conforme as necessidades individuais. Estas oficinas têm como propósito manter ou promover a funcionalidade, com melhoria da mobilidade, do equilíbrio, da memória e da capacidade de comunicação, bem como

oferecer orientação e apoio aos familiares. Os Naim também promovem atividades temáticas, a exemplo das festividades natalinas de dezembro, com integração social e valorização de todos os participantes.

As equipes multiprofissionais especializadas dos núcleos são tecnicamente coordenadas pelo Centro de Coordenação do Atendimento ao Idoso na Marinha (CCAIM), o qual analisa seus dados para planejamento de ações e aprimoramento dos serviços oferecidos. Os atendimentos de emergência e de internação de usuários inscritos, por exemplo, motivam a elaboração de palestras educativas nos Naim, que versam sobre temas como quedas, infecções e desidratação. Esses casos são acuradamente monitorados pelas equipes multiprofissionais, com ênfase na prevenção de agravos à saúde.

Como um modelo de assistência em expansão, está prevista neste ano a inauguração de núcleos nos hospitais navais de Recife, Natal e Belém, localidades com elevado percentual de usuários idosos.

(Fonte: Bono nº 82, de 24/1/2020)



NApOc *MEARIM* REALIZA EXERCÍCIO COM CTDIC

Foi realizado, em 5 de fevereiro, na Estação Naval do Rio Grande (RS), o embarque do Contêiner de Tratamento de Doenças Infectocontagiosas (CTDIC) a bordo do Navio de Apoio Oceânico (NApOc) *Mearim*, para realização do exercício Influenza-Ex-I, em conjunto com a Policlínica Naval de Rio Grande (PNRG).

O CTDIC é um contêiner adaptado dividido em três ambientes: antecâmara, enfermaria e banheiro. Ele possui um mecanismo especialmente desenvolvido para manter seu interior com pressão inferior ao meio externo, a fim de dificultar a saída de microorganismos patogênicos para o exterior. O contêiner foi projetado para a permanência de um

paciente em seu interior por até quatro dias.

O exercício consistiu no acionamento, pelo Comando do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS), do Plano de Contingência da Pandemia de Influenza, que incluiu a preparação e o embarque do contêiner, a simulação do resgate em alto-mar de um paciente infectado e o adestramento de equipes de bordo, médicos e enfermeiros da PNRG às peculiaridades da operação do equipamento.

O CTDIC foi monitorado por cinco dias, em pleno funcionamento de suas instalações elétricas e hidráulicas, possibilitando ao navio e às demais Organizações Militares envolvidas in-



Embarque do CTDIC no *Mearim*

crementarem o adestramento para esse tipo de missão, em apoio aos órgãos de fiscalização sanitária do País.

(Fonte: www.marinha.mil.br)