

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 136 n. 07/09  
jul./set. 2016

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. 136	n. 07/09	p. 1-320	jul. / set. 2016
-------------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

*A Revista Marítima Brasileira*, a partir do 2º trimestre de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

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 *Eduardo Bacellar Leal Ferreira*

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Liseo Zampronio*

**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<sup>º</sup>) *Milton Sergio Silva Corrêa* (Diretor)

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

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Jacir Roberto Guimarães*

**Assessoria Técnica**

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

Terceiro-Sargento-PD *Isabelle de Medeiros Vidal*

**Diagramação**

Desenhista Industrial *Felipe dos Santos Motta*

Artífice de Artes Gráficas *Celso França Antunes*

**Assinatura/Distribuição**

Suboficial-RM1-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Marinheiro-RM2 *Pedro Paulo Moreira Cerqueira*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

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

**Impressão / Tiragem**

*Laboratório de Ideias / 8.000*

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Na internet:**

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

### **Contato e remessa de matéria:**

E-mail: [rmbmateria@dphdm.mar.mil.br](mailto:rmbmateria@dphdm.mar.mil.br)

Intranet: [dphdm-083@dphdoc](mailto:dphdm-083@dphdoc)

### **Assinatura e alteração de dados:**

E-mail: [rmbassinatura@dphdm.mar.mil.br](mailto:rmbassinatura@dphdm.mar.mil.br)

Intranet: [dphdm-085@dphdoc](mailto:dphdm-085@dphdoc)

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

BRASIL (R\$ 15,00 e R\$ 60,00) EXTERIOR (US\$ 10 e US\$ 40)

O pagamento da assinatura pode ser feito por desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 5,00, 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

- 9 **NOSSA CAPA**  
**JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016**  
Breve resumo sobre os Jogos Olímpicos da Era Moderna. Os Jogos de 2016 – contribuição das Forças Armadas na segurança e no preparo de atletas, em especial da Marinha. Quadro de medalhas. Porta-bandeiras
- 13 **JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016: a participação dos atletas da Marinha do Brasil**  
*Carlos Chagas Vianna Braga* – Contra-Almirante (FN)  
*Bruno de Souza Terra* – Primeiro-Tenente (RM2-T)  
Antecedentes históricos. Programa Olímpico da MB. Programas sociais e de base. Instalações desportivas. Realidade e perspectivas futuras
- 33 **O ESPORTE E A FORMAÇÃO MILITAR COMO FERRAMENTAS DE INCLUSÃO SOCIAL NO BRASIL**  
*Paulo André de Barros Corrêa* – Capitão de Fragata (T)  
Inclusão e exclusão social. Esporte e formação militar. Esporte como maneira de substituir violência e como respeito à vida. Contribuição das Forças Armadas
- 42 **CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL – 1916/2016**  
**ORDENS DO DIA DO MINISTRO DA DEFESA, DO COMANDANTE DA MARINHA E DO COMANDANTE DA FORÇA AERONAVAL**
- 49 **CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL – 1916/2016**  
*José Luiz Gatti* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>9</sup>)  
Criação do Serviço de Aviação. Primeira Guerra. Amadurecimento operacional e novos empreendimentos. Criação do Ministério da Aeronáutica. Renascimento da Aviação Naval. Um novo entendimento
- 69 **O PENSAMENTO NAVAL E A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**  
*Armando de Senna Bittencourt* – Vice-Almirante (Ref<sup>9</sup>-EN)  
Engenharia e desenvolvimento. Importância da *RMB* no campo das ideias. Pouco registro e análise da história técnica. Carência de recursos orçamentários para continuidade de projetos e construções
- 74 **O FAROL PREGUIÇAS E O COMANDANTE GRAÇA ARANHA**  
*Ney Dantas* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>9</sup>)  
Necessidade do farol para segurança da navegação junto a Tutoia e Barreirinhas. Atuação do Comandante Graça Aranha
- 85 **EINSTEIN – do *annus mirabilis* à visita ao Brasil**  
*Paulo Roberto Gotaç* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>9</sup>)  
Ano miraculoso da Física – 1905 – os quatro artigos de Einstein. A fórmula mais reproduzida  $E=mc^2$  verificada experimentalmente em Hiroshima (1945). Fama e as viagens – estadia no Brasil
- 93 **ÉTICA: a escolha da melhor opção**  
*Paulo Roberto Ribeiro da Silva* – Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)  
A escolha de um caminho. Surgimento da ética. Valores: a única certeza é a incerteza. Opções disponíveis e consequências

- 105 **O PODER ENERGÉTICO DA AMAZÔNIA AZUL**  
*Luciano Ponce Carvalho Judice* – Capitão de Mar e Guerra  
Capacitação energética como expressão de Poder. Exemplos na Segunda Guerra. Cobiça de países sobre reservas. Necessidade de políticas conscientes para o desenvolvimento da Nação
- 117 **ROBÓTICA SUBAQUÁTICA PARA AMBIENTES FLUVIAIS**  
*Luiz Alberto Sorani* – Tecnólogo em Sistemas Elétricos  
Estudo e uso da robótica – tecnologia – comando remoto. Pesquisa e aplicação em ambiente fluvial
- 124 **A FILOSOFIA E A VIDA MILITAR**  
*Álvaro Claro de Paiva Dias Negrão* – Capitão de Fragata (MD)  
A filosofia no pensamento militar. Juramento do aspirante e compromisso moral com o Brasil. Responsabilidade do oficial não é só funcional, mas filosófica
- 128 **CICLONES SUBTROPICAIS**  
*Walid Maia Pinto Silva e Seba* – Capitão de Fragata  
*Rodrigo de Souza Barreto Mathias* – Capitão-Tenente (T)  
*Felipe Romão Sousa Correia* – Segundo-Tenente (RM2-T)  
Breve histórico sobre ciclones. Ciclones subtropicais – características – monitoramento. Responsabilidade da Marinha
- 135 **TERCEIRIZAÇÃO DA LOGÍSTICA MILITAR – Análise das Guerras do Golfo de 1990-1991 e de 2003**  
*Antonio Marcos Gomes Ferreira* – Capitão de Fragata (FN)  
Conceito e teoria – logística militar. Apoio logístico nas Guerras do Golfo. Estudo comparativo. Empresas Militares Privadas (EMP)
- 158 **GUERRA ASSIMÉTRICA – Afeganistão**  
*Maurilo de Souza Vilas Boas* – Capitão de Fragata (FN)  
Modelo teórico de Arrenquin-Toft – tese da interação estratégica. Guerra do Afeganistão e Forças de Operações Especiais – possível mudança no modo de guerra norteamericano
- 178 **AO TEMPO, ESTOU OBRIGADO: a Mundividência (homenagem ao VA (EN) Bittencourt)**  
*Marcello José Gomes Loureiro* – Capitão de Corveta (IM)  
Homenagem ao Almirante Bittencourt. A DPHDM e difusão da consciência marítima. Agradecimento – gratidão
- 180 **DISSOLUÇÃO DE CONFLITO ENTRE COMUNIDADES NO HAITI**  
*Raphael do Couto Pereira* – Capitão-Tenente (FN)  
Missão da ONU para estabilização do Haiti (Minustah). Origem da Coordenação Civil Militar (Cimic). A Cimic e a Minustah. Conflito entre as regiões Simon e Pelé. Caminho para a Paz. Consolidação do Acordo e manutenção da Paz: novo desafio
- 191 **A ILHA DO CABO FRIO: passado e presente**  
*Laura Maria Pereira Couto* – Primeiro-Tenente (T)  
A ilha. Naufrágios e faróis. Farol novo de Cabo Frio. Tráfico negreiro. Segunda Guerra – Submarino U-513. Acidentes. Pesquisas científicas. Lendas

205 **BATALHA DE TANGA**

*Carlos Renato Duque Xavier* – Guarda-Marinha (AFN)

*José Antônio Schelck Estefanelli* – Guarda-Marinha (AFN)

*Robson Fernandes Nogueira* – Guarda-Marinha (AFN)

Ambientes estratégicos, operacional e tático. Desenvolvimento da batalha entre ingleses e alemães para capturar o porto de Tanga, com participação de indianos e africanos

218 **O LEGADO DO ALMIRANTE NELSON PARA A ARMADA**

*Vitor Curado Both* – Aspirante

Construção de um nauta. Cicatrizes de guerra. Contexto pré-Trafalgar. A batalha.

O legado

227 **NECROLÓGIO**

251 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

258 **DOAÇÕES À DPHDM**

260 **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

273 **REVISTA DE REVISTAS**

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

283 **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



REDE  
BIM

Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha

A leitura a um clique do mouse

# Conteúdo Digital na REDE BIM

Acesse:

<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/pergamum/biblioteca/index.php>



## Livros Digitais



- Humanas
- Exatas
- Biociências
- Jurídica
- Ciências Sociais Aplicadas

Os estudantes terão acesso rápido e fácil a milhares de títulos acadêmicos entre as principais publicações de diversas áreas de especialização, de qualquer lugar pela internet.

atlas

grupo a



Editora Saraiva

Revistas Participantes do Programa de Indexação Compartilhada de Artigos de Periódicos - ICAP



→ Acesse: <http://www.pergamum.pucpr.br/icap/titulo.php>

Produções Científicas do Sistema de Ensino Naval - SEN

CIAGA | EGN



DPHDM



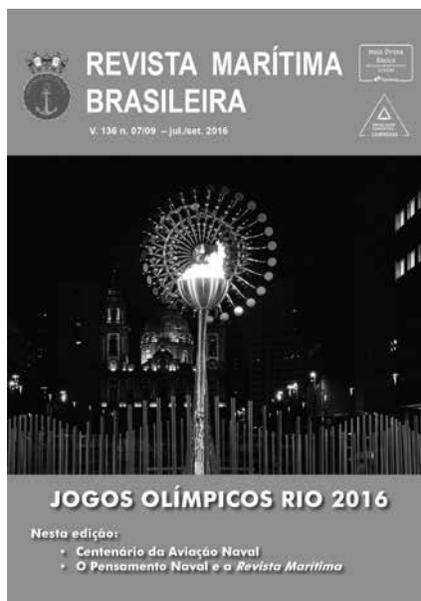
apoio:

Minha Biblioteca

SEUS LIVROS A UM CLIQUE!

[www.minhabiblioteca.com.br](http://www.minhabiblioteca.com.br)

## NOSSA CAPA



## JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016

O Rio de Janeiro foi sede, de 5 a 21 de agosto deste ano, dos XXXI Jogos Olímpicos da Era Moderna. A tradição olímpica remonta há 2.500 anos e tem origem na Grécia Antiga. Naquele tempo, foram disputadas quase 300 edições, que deixaram de ocorrer tempos depois da invasão dos romanos à Grécia.

Foram necessários cerca de 1.500 anos para que alguém tivesse a ideia de resgatar uma competição nos moldes das Olimpíadas dos gregos antigos. A tarefa coube a um pedagogo e historiador francês nascido em 1º de janeiro de 1863, Pierre de Frédy, que se tornaria conhecido como o Barão de Coubertin.

Em 24 de junho de 1894, em uma convenção realizada na Sorbonne, em Paris, com a presença de delegados de 13 países, o Barão de Coubertin obteve da Grécia promessa que acabaria por revolucionar o esporte no século seguinte: os gregos concordaram em sediar em Atenas a primeira Olimpíada da Era Moderna.

Assim, essa primeira Olimpíada da Era Moderna foi disputada entre 6 e 15 de abril de 1896, com delegações de 14 países, que somavam 241 atletas. Eles competiram em 43 eventos, de nove modalidades. A partir daí, como se fez na Antiguidade, a competição seria realizada de quatro em quatro anos em cidades importantes de países distintos, com únicas interrupções motivadas pelas Primeira e Segunda Guerras Mundiais (em 1916, 1940 e 1944).

O conagraamento das equipes esportivas, mantidos o ideal e o preceito do Barão de Coubertin, tem se realizado com o espírito que norteia os atletas, demonstrando ao mundo que é possível conviver e competir a despeito das diferenças de credos, cores, raças, ideologias e políticas.

Nos Jogos Rio 2016, delegações de 206 países fizeram-se representar por 10.500 atletas em 42 modalidades diferentes.

A cerimônia de abertura no Estádio do Maracanã constituiu espetáculo digno dos participantes, em que entusiasmo e alegria contagiaram o público e realçaram a beleza dos trajés e dos próprios desfilantes.

O espetáculo cenográfico demonstrou preparação condizente com evento tão significativo para a Nação e para o Mundo. Atleta de destacado desempenho esportivo portava a bandeira de seu país, à frente da delegação.

A mídia acompanhou e transmitiu com detalhes e passo a passo cada prova, mostrando o esforço, a dedicação e a superação dos atletas. Foram revelados, minuto a minuto, por horas seguidas, o desenvolvimento das provas e os magníficos desempenhos dos competidores.

Foram frequentes as manifestações de júbilo dos atletas, do público presente e dos milhares de telespectadores pelas vitórias, com incontida emoção diante do hasteamento das bandeiras pátrias e a execução de hinos.

Estádios, piscinas, quadras, arenas e outros locais das competições foram palcos de desempenhos extraordinários dos participantes, com destaque para a Cerimônia de Encerramento, que encantou a quem a presenciou, ao vivo ou pela televisão.

Cabe destacar a expressiva contribuição que as Forças Armadas prestaram aos Jogos Olímpicos no que se refere à Segurança. Havia no mundo preocupação com ameaças e atos como os que aconteceram contra delegações, atletas e o público em algumas ocasiões de tristes lembranças.

Releva apagar da memória estes atentados porque constituem episódios indignos do comportamento do homem.

É importante ressaltar a eficiência com que as FFAA cumpriram este importante e indispensável papel.

Mais ainda, cabe destacar, sobre as Forças Armadas, conforme se apreciará, no artigo da Comissão de Desportos, a relevância da Marinha no apoio e na preparação de vários competidores dos Jogos Olímpicos.

Coube a nós – marinheiros – planejar, desde há muito, o treinamento adequado para os Jogos Mundiais Militares e, em continuação, sem interrupção, de atletas de alto rendimento para os Jogos Olímpicos.

Foi assim que atletas da Marinha conquistaram 6 medalhas: 4 de ouro, 1 de prata e 1 de bronze.

Nosso orgulho vem de muitas décadas atrás, com destaque para, dentre outros, o Tenente Mario Jorge da Fonseca Hermes (depois Almirante de Esquadra, Chefe do Estado Maior da Armada) que foi o porta-bandeira em 1952 na XIV Olimpíada, em Helsinque – Finlândia, à testa da Delegação Brasileira.

## MODALIDADES ESPORTIVAS EM 2016

Atletismo, badminton, basquete, boxe, canoagem, ciclismo, esgrima, futebol, ginástica, golfe, handebol, hipismo, hóquei, judô, levantamento de peso, luta olímpica, maratona aquática, maratona, nado sincronizado, natação, pentatlo moderno, polo aquático, remo, rugby de sete, saltos ornamentais, taekwondo, tênis, tênis de mesa, tiro com arco, tiro esportivo, triatlo, vela, vôlei e vôlei de praia.

## QUADRO DE MEDALHAS NOS JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016

	Países	Ouro	Prata	Bronze	Total	Atletas
1	Estados Unidos	46	37	38	121	558
2	Grá-Bretanha	27	23	17	67	373
3	China	26	18	26	70	403
4	Rússia	19	18	19	56	293

5	Alemanha	17	10	15	42	431
6	Japão	12	8	21	41	340
7	França	10	18	14	42	406
8	Coreia do Sul	9	3	9	21	208
9	Itália	8	12	8	28	312
10	Austrália	8	11	10	29	424
11	Países Baixos	8	7	4	19	243
12	Hungria	8	3	4	15	162
<b>13</b>	<b>Brasil</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>471</b>
14	Espanha	7	4	6	17	309
15	Quênia	6	6	1	13	80

## MEDALHAS DO BRASIL

### *Medalhas de ouro*

Vôlei de praia – dupla masculina – Bruno Schmidt e Alison Cerutti (Marinha)  
 Judô – peso leve 57 kg – Rafaela Silva (Marinha)  
 Boxe – peso leve 60 kg – Robson Conceição (Marinha)  
 Atletismo – salto com vara – Thiago Braz (Aeronáutica)  
 Vela – 49er FX – Martine Grael e Kahena Kunze (Marinha)  
 Futebol – Time masculino  
 Vôlei – Equipe masculina

### *Medalhas de prata*

Ginástica artística – solo – Diego Hipólito  
 Ginástica artística – argolas – Arthur Zanetti (Aeronáutica)  
 Canoagem velocidade – 1.000 metros – Isaquias Queiroz  
 Canoagem velocidade – 1.000 metros – dupla Isaquias Queiroz e Erlon Silva  
 Tiro esportivo – pistola de ar 10 metros – Felipe Wu (Exército)  
 Vôlei de praia – dupla feminina – Ágatha Bednarczuk e Barbara Seixas (Marinha)

### *Medalhas de bronze*

Judô – peso meio-pesado 78 kg – Mayra Aguiar (Marinha)  
 Judô – peso pesado 100 kg – Rafael Silva (Exército)  
 Ginástica artística – solo – Arthur Mariano (Aeronáutica)  
 Canoagem velocidade – 200 metros – Isaquias Queiroz  
 Maratona aquática – 10 km – Poliana Okimoto (Exército)  
 Taekwondo – acima de 80 kg – Maicon Andrade

## PORTA-BANDEIRAS DO BRASIL EM JOGOS OLÍMPICOS

Atleta	Modalidade	Ano	Cidade
Afrânio Antônio da Costa	Tiro Esportivo	1920	Antuérpia
Alfredo Gomes	Atletismo	1924	Paris

Antonio Pereira Lira	Atletismo	1932	Los Angeles
Sylvio de Magalhães Padilha	Atletismo	1936	Berlim
Sylvio de Magalhães Padilha	Atletismo	1948	Londres
Mario Jorge da Fonseca Hermes	Basquete	1952	Helsinque
Wilson Bombarda	Basquete	1956	Melbourne
Adhemar Ferreira da Silva	Atletismo	1960	Roma
Wlamir Marques	Basquete	1964	Tóquio
João Gonçalves Filho	Polo aquático	1968	Cidade do México
Luiz Cláudio Menon	Basquete	1972	Munique
João Carlos de Oliveira	Atletismo	1976	Montreal
João Carlos de Oliveira	Atletismo	1980	Moscou
Eduardo Souza Ramos	Vela	1984	Los Angeles
Walter Carmona	Judô	1988	Seul
Aurélio Miguel	Judô	1992	Barcelona
Joaquim Cruz	Atletismo	1996	Atlanta
Sandra Pires	Vôlei de praia	2000	Sydney
Torben Grael	Vela	2004	Atenas
Robert Scheidt	Vela	2008	Beijing
Rodrigo Pessoa	Hipismo	2012	Londres
Yane Marques	Pentatlo moderno	2016	Rio de Janeiro

### **PARTICIPAÇÃO DO BRASIL EM JOGOS OLÍMPICOS (DE 1920 A 2016)**

<b>Modalidade</b>	<b>Ouro</b>	<b>Prata</b>	<b>Bronze</b>	<b>Total</b>
Vela	7	3	8	18
Atletismo	5	3	8	16
Voleibol	5	3	2	10
Judô	4	3	15	22
Voleibol de Praia	3	7	3	13
Futebol	1	5	2	8
Natação	1	4	9	14
Tiro	1	2	1	4
Ginástica	1	2	1	4
Boxe	1	1	3	5
Hipismo	1	0	2	3
Canoagem	0	2	1	3
Basquete	0	1	4	5
Taekwondo	0	0	2	2
Pentatlo Moderno	0	0	1	1
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>36</b>	<b>62</b>	<b>128</b>

# JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016: a participação dos atletas da Marinha do Brasil\*

**CARLOS CHAGAS VIANNA BRAGA\*\***  
Contra-Almirante (FN)

**BRUNO DE SOUZA TERRA\*\*\***  
Primeiro-Tenente (RM2-T)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Antecedentes Históricos  
Programa Olímpico da Marinha do Brasil  
Programas Sociais e de Base  
Instalações Desportivas  
Jogos Olímpicos Rio 2016  
Perspectivas futuras

## INTRODUÇÃO

Os resultados alcançados pelo Brasil nos Jogos Olímpicos Rio 2016 apresentaram uma interessante peculiaridade, que prontamente atraiu a atenção da grande mídia e da população em geral: das 19 medalhas conquistadas pelo País, 13 foram

obtidas por atletas militares, com destacada participação da Marinha do Brasil (MB), cujos atletas obtiveram seis medalhas. Computadas apenas as medalhas de ouro, os números impressionam ainda mais: das sete medalhas brasileiras, cinco foram conquistadas por militares, sendo quatro deles integrantes da MB.

---

\* N.R.: Colaboraram: CMG (RM1-FN) Carlos Alfredo dos Reis Lessa, 1º Ten. (RM2-T) Maria Cecília Moutinho e 1º Ten. (RM2-T) Vanesca Queiroga Soares.

\*\* Presidente da Comissão de Desportos da Marinha e comandante do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan).

\*\*\* Professor de Educação Física, especialista em Musculação e Treinamento de Força, mestre em Atividade Física e Desempenho Humano e pesquisador do Laboratório de Pesquisas em Ciências do Exercício (Laboce) do Cefan.

Essa decisiva contribuição da MB não deve ser considerada como um acontecimento isolado, mas como a consolidação de uma política pioneira de desenvolvimento esportivo iniciada pela Força há quase dez anos e implementada de forma consistente e contínua ao longo de sua trajetória. Além disso, evidencia, no presente, uma importantíssima ligação entre as atividades esportivas desenvolvidas no âmbito da Força Naval e a realidade do esporte nacional.

Tal ligação, ainda que não com tamanha intensidade e resultados tão expressivos, sempre esteve presente ao longo da trajetória do esporte no País, alternando, naturalmente, momentos de maior e menor visibilidade e importância. O ano de 2015 marcou a celebração do centenário da Liga de Sports da Marinha, criada com o propósito de regular as atividades esportivas no âmbito da Força. No contexto das comemorações do evento, foi editada a publicação histórica intitulada *100 anos de esporte na Marinha do Brasil – da Liga de Sports ao Programa Olímpico*, que apresenta uma elegante e abrangente retrospectiva de alguns dos principais fatos ligados à prática esportiva na Marinha desde seus antecedentes, ainda no século XIX. Tal relato permite constatar a estreita ligação histórica com a própria memória do esporte no Brasil.

Na última década, os grandes eventos esportivos organizados em nossa nação (Jogos Pan-Americanos 2007, 5<sup>os</sup> Jogos Mundiais Militares 2011, Copa das Confederações 2013 e Copa do Mundo 2014, além dos já mencionados Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016), com intensa participação das Forças Armadas, tanto na área esportiva como na própria organização, segurança e logística, contribuíram para iluminar, aos olhos da população, a importante contribuição militar para o desenvolvimento do esporte nacional.

Cabe destacar que especificamente nos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016, a contribuição da Marinha foi especialmente importante em cinco eixos principais: 1) atletas militares de alto rendimento para compor o chamado “Time Brasil”; 2) instalações de treinamento, para o Brasil e outros países, como o Centro de Educação Física Adalberto Nunes (Cefan) e a Escola Naval; 3) aquisição de material esportivo e de apoio para utilização nas competições, com destaque para 90 embarcações para utilização nas competições aquáticas e que reverterão como legado à MB e todo o equipamento utilizado nas competições de Levantamento de Peso Olímpico (LPO), halterofilismo (paralímpico) e *taekwondo*; 4) cessão de pessoal para apoio à organização, com destaque para as cerimônias de hasteamento de bandeiras; e 5) segurança, com a expressiva participação de mais de 10 mil marinheiros e fuzileiros navais, no Rio de Janeiro e em Salvador, São Paulo, Brasília e Manaus.

O presente artigo tem como foco principal o primeiro eixo: a participação dos atletas militares da Força. Assim, seu propósito é justamente expor a trajetória recente do desenvolvimento esportivo na Marinha do Brasil no contexto do esporte nacional e, especialmente, como as políticas e programas de incentivo, contribuíram para atingir os resultados alcançados nos Jogos Olímpicos Rio 2016.

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

O esporte é um fenômeno consagrado, praticado no meio militar em todo o mundo. No âmbito das Forças Armadas brasileiras, o campo esportivo foi consolidado ao longo do século XX. No entanto, verifica-se que, já no século XIX, os militares tiveram participação marcante no início do processo de difusão do esporte moderno no Brasil.

Logo em 1808, por exemplo, apareceram as primeiras práticas de atividades físicas na Academia Real de Guardas-Marinha (atual Escola Naval) e na Brigada Real da Marinha (atual Corpo de Fuzileiros Navais), empregadas com fins utilitários, de formação do militar e de preparação para a guerra. Dentre tais atividades, destacavam-se o remo escaler, a vela, o tiro e a esgrima.



Primeiro-Tenente **Mário** Jorge da Fonseca **Hermes**, porta-bandeira da delegação brasileira – Helsinki/1952

Nesse processo de sistematização das atividades físicas e introdução de práticas esportivas no cotidiano dos militares da MB, ocorreu uma rápida aproximação com alguns esportes náuticos, como o remo, bem como a organização de outro esporte náutico, a vela, como forma de treinamento das habilidades navais. A prática esportiva competitiva, entretanto, ocorria fora das instalações militares, já que não existia uma regulamentação ou entidade esportiva no interior da Força. Tal situação trouxe também uma importante aproximação entre o esporte militar e o próprio processo de fundação e consolidação de alguns dos mais importantes e tradicionais clubes esportivos. É marcante a participação de atletas militares na história de muitos desses clubes. Destaca-se, como exemplo, o Clube de Regatas Flamengo, que ao ser fundado, em 1895, teve como primeiro presidente o Guarda-Marinha Domingos Marques de Azevedo.

Em 1910, foi publicado um artigo na edição do 4º bimestre da *Revista Marítima Brasileira* propondo a criação de uma Escola de Gymnastica, que teria como

alunos sargentos e cabos em um curso teórico-prático. Tais militares seriam diplomados como monitores de ginástica, com a responsabilidade de divulgar os jogos e a ginástica sueca em escolas e navios da MB. Embora a preocupação com a condição física dos militares, iniciada naquele ano,



Ministro da Marinha AE Adalberto de Barros Nunes (Acervo Histórico Cefan)

tenha se intensificado ao longo do século XX, a criação do curso só foi concretizada 15 anos mais tarde, em 1925.

A estruturação e a regulamentação de entidades esportivas e clubes pelo País foram ampliadas pouco a pouco, chegando também essa tendência nas Forças Armadas. Buscando centralizar a organização e normatizar a participação dos militares da MB, um grupo de oficiais reuniu-se no Clube Naval, em 25 de novembro de 1915, para fundar uma entidade diretora de esportes navais que recebeu o nome de Liga de Sports da Marinha (LSM). Na época, o Capitão de Corveta Adalberto Nunes (que posteriormente daria nome ao Cefan), por indicação dos presentes na reunião de fundação, foi nomeado diretor-presidente da Liga.

Desde então já se passaram cem anos de uma história bastante intensa e rica em acontecimentos. Como exemplos de apenas alguns dos principais eventos que marcaram a trajetória do esporte na Marinha, podem ser identificados:

- 1920 - Primeira participação do Brasil em Jogos Olímpicos, na Antuérpia, com representantes da MB;
- 1952 – Primeiro-Tenente Mário Jorge da Fonseca Hermes, como porta-bandeira da delegação brasileira, desfila na cerimônia de abertura dos Jogos Olímpicos de Helsinki, trajando seu uniforme de oficial da MB;
- 1972/1973 – O Centro de Es-

portes da Marinha, então com sede na Ilha das Enxadas, teve a sua denominação alterada para Centro de Educação Física da Ma-

rinha em 18 de fevereiro de 1972, passando finalmente a ter a denominação atual, Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), em 31 de outubro de 1973;

- 1974 – Inauguração do Cefan, com a presença das autoridades da época e grande festa esportiva;
- 2008 – Transferência de subordinação da Comissão de Desportos da Marinha (CDM) e do Cefan, que passam a integrar o setor Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN);
- 2008 – Criação do Programa de Atletas de Alto Rendimento (Paar). O programa, concebido e iniciado de forma pioneira pela MB, seria posteriormente reproduzido pelo Exército Brasileiro e, mais adiante, pela Força Aérea.
- 2011 – Realização dos V Jogos Mundiais Militares (JMM) na cidade do Rio de Janeiro. O evento conta com expressiva participação de atletas da MB, e o Cefan é palco de importantes acontecimentos durante os Jogos, contribuindo para o início do processo de consolidação do Brasil como potência esportiva militar, com a conquista do 1º lugar no quadro geral de medalhas (114 medalhas no total, sendo 45 de ouro);

<b>Quadro de Medalhas</b>				
V Jogos Mundiais Militares – Rio 2011				
País	Ouro	Prata	Bronze	Total
Brasil	<b>45</b>	33	36	<b>114</b>
Atletas MB (%):	20 (44,4%)	13 (39,4%)	14 (38,8%)	47 (41,2%)
China	37	28	34	99
Itália	14	13	24	51
Polônia	13	19	11	43

Fonte: Ministério da Defesa e CDM.



Equipe do Brasil na abertura dos V JMM - Rio 2011

e elevar o nível da participação brasileira nos Jogos Mundiais Militares, cuja quinta edição seria realizada em 2011 no Brasil, por meio da incorporação à Marinha de atletas de alto rendimento. A iniciativa da Marinha foi, logo em seguida, reproduzida pelo Exército Brasileiro e, alguns anos mais tarde, pela Força Aérea. O objetivo do Paar consistia exatamente

- 2012 – Participação de atletas do Paar da MB nos Jogos Olímpicos de Londres, obtendo duas medalhas no judô, sendo uma de ouro; e
- 2013 – Criação do Programa Olímpico da Marinha (Prolim).

na incorporação de atletas com elevado potencial, tendo sido viabilizado por meio de editais públicos e de importantes parcerias com o Ministério do Esporte, o Comitê Olímpico do Brasil (COB) e algumas confederações desportivas.

## PROGRAMA OLÍMPICO DA MARINHA DO BRASIL

A criação do Prolim deve ser interpretada e entendida como uma consequência natural do sucesso alcançado pelo Paar no âmbito da Marinha.

O Paar foi criado, de forma pioneira e inovadora, pela MB em 2008. À época, o propósito do programa, inspirado nas experiências de alguns países europeus, era permitir



3°SG-RM2-EP Sarah Menezes

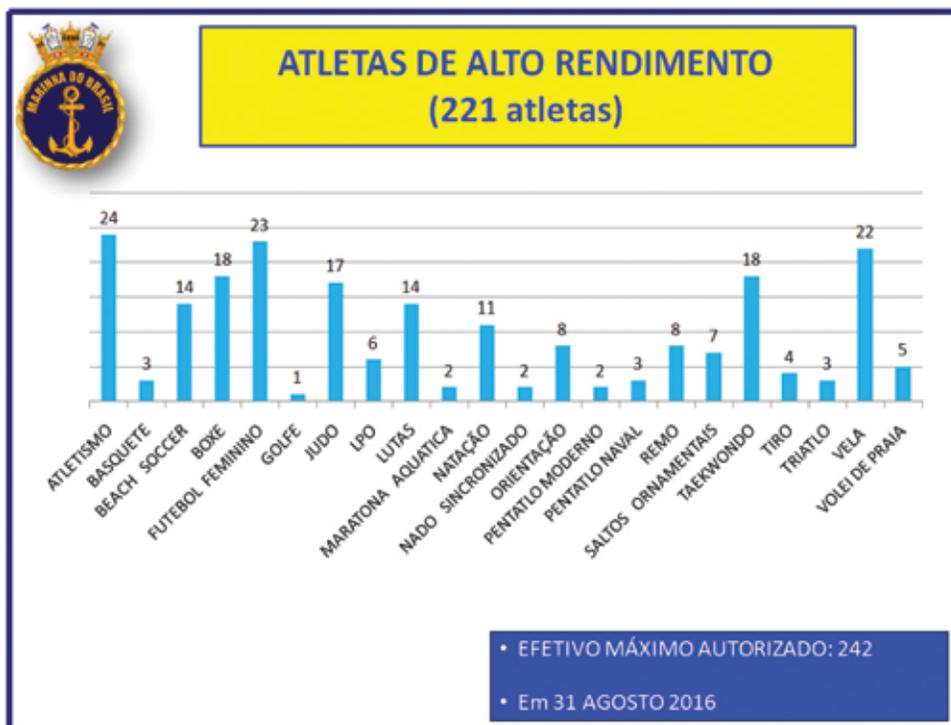
3°SG-RM2-EP Mayra Aguiar

Os resultados obtidos pelo Brasil nos V Jogos Mundiais Militares, com o 1º lugar geral no quadro de medalhas, materializaram o grande sucesso do programa nas Forças Armadas. Ainda como reflexo direto do Paar, verifica-se que, no ano seguinte, em 2012, nos Jogos Olímpicos de Londres, a equipe brasileira contou com a participação significativa de 51 atletas militares, sendo que estes atletas conquistadas cinco medalhas (duas por atletas da MB), com destaque para a Medalha de Ouro obtida pela então Marinheira (atualmente terceiro-sargento) Sarah Menezes e para a medalha de bronze da então Marinheira (atualmente Terceiro-Sargento) Maira Aguiar, ambas no Judô.

Diante do retumbante sucesso alcançado, a Alta Administração Naval, entendendo que a iniciativa do Paar não deveria

ficar limitada apenas ao campo do desporto militar, uma vez que teria condições de prestar contribuição ainda maior para o desenvolvimento do desporto nacional, decidiu criar um novo programa: o Programa Olímpico da Marinha (Prolim).

O Prolim foi criado em 2013, tendo como propósito principal “auxiliar no desenvolvimento do desporto nacional de alto rendimento, a fim de contribuir para a transformação do Brasil em uma potência olímpica”. O programa tem caráter permanente e abrangência nacional, sendo conduzido no âmbito do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) e aprovado pelo comandante da Marinha. Cabe ao comandante-geral do CFN a direção do mesmo e a criação, a implementação e o encerramento de projetos relacionados, dispondo, prioritariamente, de instalações,



Distribuição dos atletas militares de alto rendimento da MB, por modalidade

material e pessoal da CDM e do Cefan para a consecução do mesmo. Outras organizações militares também participam da execução do programa, como, por exemplo, a Escola Naval, contribuindo decisivamente nos projetos das modalidades esportivas de Tiro Esportivo e Vela.

O Prolim tem como principais objetivos: prática da Educação Física e dos esportes, captação e apoio a atletas de alto rendimento e inclusão social por meio do esporte.

Assim sendo, são desenvolvidos no âmbito do Prolim, além do Paar, programas e projetos sociais e de base, como o Programa Forças no Esporte (Profesp) e o Projeto Olímpico Marinha do Brasil-Odebrecht.

A Marinha conta hoje em seus quadros com 221 atletas militares de alto rendimento, em 22 modalidades esportivas, conforme o quadro. O efetivo máximo atualmente autorizado é de 242. Existe constante renovação, com a incorporação e o licenciamento de novos militares, em função de seus índices esportivos e dos novos editais públicos, visando sempre proporcionar uma combinação dos melhores resultados de curto, médio e longo prazos.

Os resultados do Prolim evoluíram a cada grande competição, atingindo patamares cada vez mais elevados. Nos Jogos Pan-americanos de Toronto, em 2015, dos 590 atletas do Time Brasil, 41 (7%) eram da MB. Foram conquistadas 21 medalhas por estes atletas, correspondendo a 18,2% de todas as medalhas do Time Brasil. Destaca-se a participação da 3ºSG-RM2-EP Etiene Medeiros, medalha de ouro na natação 100 m costas, conquistando quatro medalhas, sendo a primeira medalha de ouro da natação feminina em Jogos

Pan-americanos, quebrando também o recorde pan-americano e sul-americano. Outro aspecto interessante foi a questão da continência realizada pelos atletas militares durante a execução dos hinos. Uma vez que algumas competições eram transmitidas ao vivo por diversos canais, a continência dos atletas atraiu a atenção da mídia, despertando o público para a participação dos atletas militares e para a existência de um programa de incentivo ao desporto nacional no âmbito das Forças Armadas.



3ºSG-RM2-EP Etiene Medeiros no pódio

Ainda em 2015, nos VI Jogos Mundiais Militares, disputados em Mungyeong, na Coreia do Sul, o Brasil obteve a 2ª colocação no quadro geral de medalhas

#### Quadro de Medalhas

##### VI Jogos Mundiais Militares - Mungyeong (Coreia do Sul) 2015

País	Ouro	Prata	Bronze	Total
1º – Rússia	59	43	33	135
2º – Brasil	<b>34</b>	26	24	<b>84</b>
Atletas MB (%):	<b>12 (35,3%)</b>	11 (42,3%)	7 (29,2%)	<b>30 (35,7%)</b>
3º – China	32	31	35	98
4º – Coreia do Sul	19	15	25	59

Fonte: Ministério da Defesa e CDM.



Delegação do Brasil na cerimônia de abertura dos 6<sup>os</sup> Jogos Mundiais Militares – Mungyeong, Coreia do Sul, 2015

(84 medalhas no total, sendo 34 de ouro), atrás apenas da Rússia e com intensa participação da MB. Com o resultado, o Brasil consolidou sua posição como potência esportiva militar.

## PROGRAMAS SOCIAIS E DE BASE

### *Programa Forças no Esporte*

O Programa Forças no Esporte (Profesp) é um projeto social criado em parceria entre os Ministérios da Defesa, do Esporte e do Desenvolvimento Social e Agrário, tendo como principais objetivos a promoção da cidadania e do acesso à prática do Esporte. Beneficia cerca de 21 mil crianças e jovens em situação de vulnerabilidade social. Com atuação em 89 municípios de 26 estados brasileiros, contribui para democratizar o acesso à prática e à cultura do esporte, como fator de formação da cidadania e de melhoria

**O Profesp beneficia  
cerca de 21 mil crianças  
e jovens em situação de  
vulnerabilidade social**

da qualidade de vida, além de promover o desenvolvimento integral de crianças, adolescentes e jovens. Os alunos participam de atividades esportivas educacionais, de lazer, de reforço escolar, de laboratórios de informática visando à inclusão digital e de oficinas de treinamentos que orientam para diversas especialidades técnicas, facilitando o ingresso no mercado de trabalho.

O Cefan integra o Profesp desde seu início, em 2003, e desenvolve o programa em parceria com a Arquidiocese do Rio de Janeiro, por meio da Pastoral do Menor, que exerce um papel fundamental para o seu sucesso, sendo responsável pela seleção dos alunos em situação de risco social nas comunidades atendidas, além de executar assistência social e di-

versas atividades que contribuem para a inserção dos jovens no mercado de trabalho. Atualmente, o Profesp, no Cefan, conta com 376 alunos.

Além do trabalho social, o Cefan, por sua excelência no âmbito do esporte, destaca-se, dentre todas as demais organizações militares integrantes do programa, por proporcionar às crianças atendidas iniciação esportiva direcionada em diferentes modalidades, tais como levantamento de peso olímpico (LPO), boxe, atletismo, esgrima, lutas associadas e pentatlo moderno, dentre outras.

Tal peculiaridade, exclusiva do Cefan, permite a convivência com atletas de destaque internacional, integrantes do Prolim ou participantes dos diversos eventos esportivos organizados no Centro, além da utilização das mais modernas instalações, resultando frequentemente na identificação e no desenvolvimento de importantes talentos esportivos. Vários alunos participam de competições estaduais, nacionais e internacionais, alcançando expressivos resultados. Além disso, alguns alunos, oriundos dos programas sociais realizados no Cefan, em função dos resultados obtidos, ao atingirem a maioria, em função de seus excepcionais resultados esportivos, acabam sendo incorporados ao Prolim, como atletas militares de alto rendimento.

### ***Projeto Olímpico Marinha do Brasil - Odebrecht***

O Projeto Olímpico Marinha do Brasil – Odebrecht, iniciado em dezembro de 2010, contempla atualmente as modalidades de atletismo, levantamento de peso olímpico e boxe, tendo como objetivo a identificação, o apoio e a preparação de jovens, entre 14 e 18 anos de idade, que

apresentem condições de alcançar o alto rendimento em competições nacionais e internacionais.

Esses jovens recebem apoio integral, com suporte técnico desportivo de alto nível, assistência psicológica, social, pedagógica e médica e plano de saúde, além de uniformes para treinamento, alimentação e, para complementar, uma bolsa-auxílio. Desde sua implantação, o projeto tem contribuído para a projeção do Brasil no cenário esportivo internacional.

Além dos ótimos resultados esportivos apresentados, o projeto possui sua maior relevância no campo social. Doze jovens oriundos desse projeto, que já completaram 18 anos, tiveram a oportunidade de ingressar na Marinha do Brasil como sargentos/atletas de alto rendimento do Prolim, por seus resultados esportivos alcançados. Este projeto já atendeu, até a data de hoje, 46 jovens atletas, sendo, portanto, um importante desenvolvedor de jovens talentos.

O sucesso alcançado pode ser evidenciado pela presença de atletas oriundos do Projeto Olímpico Marinha do Brasil-Odebrecht dentre os que participaram dos Jogos Olímpicos Rio 2016, como a Terceiro-Sargento Vitória Rosa, da equipe



Atleta Emily Rosa, do levantamento de peso olímpico, do Projeto Marinha do Brasil-Odebrecht

de atletismo, que treina no Cefan desde os 14 anos de idade, e o Terceiro-Sargento Joedison Teixeira, da equipe de boxe. Ambos foram incorporados à Marinha após ter integrado o projeto.

No momento da finalização deste artigo, o Cefan busca novas parcerias que permitam a manutenção ou ampliação deste projeto tão bem-sucedido.

## INSTALAÇÕES DESPORTIVAS

Outro aspecto de fundamental importância para o desenvolvimento pleno das atividades esportivas de alto rendimento e, conseqüentemente, para a conquista dos melhores resultados consiste na existência de instalações de qualidade que permitam o treinamento dos atletas e o desenvolvimento de novos talentos.

Neste aspecto, o Centro de Educação Física Adalberto Nunes foi concebido e construído na década de 1970 de acordo com os mais elevados padrões esportivos existentes à época. A inspiração e a vocação principal do Centro aparecem de forma clara nas palavras de seu então comandante, Capitão de Mar e Guerra Mario Luiz de Lima Lages, em entrevista concedida ao *Jornal do Brasil* em 27 de fevereiro de 1973, por ocasião da inauguração: “Futuramente, quando aparecer algum jovem que sintamos tenha condições de se tornar um grande competidor, estaremos preparados para dar-lhe residência, alimentação e trabalho para que possa se dedicar integralmente ao esporte, a exemplo do que acontece nas grandes potências”.

Recentemente, em função dos grandes eventos esportivos realizados no

País nos últimos anos, suas instalações passaram por dois importantes processos de modernização e revitalização, que permitiram sua permanência no estado da arte. O primeiro processo ocorreu no período que antecedeu os 5<sup>os</sup> Jogos Mundiais Militares, tendo como propósito preparar as instalações do Centro para receber as competições de determinadas modalidades. O segundo processo, recém-concluído, teve o propósito de preparar as instalações do Cefan para funcionarem como Centro de

Treinamento Oficial dos Jogos Olímpicos Rio 2016.

Como tal, o Cefan recebeu delegações estrangeiras das modalidades de futebol, vôlei e polo aquático. As intervenções realizadas para a Olimpíada,

todas viabilizadas com recursos oriundos do Ministério do Esporte, incluíram a construção de dois campos de futebol e prédio de apoio, calçamento nas vias de acesso, acessibilidade e reformas no tanque de saltos, nos vestiários, na piscina e no ginásio, com quadra de vôlei climatizado.

**O Cefan busca novas parcerias que permitam a manutenção ou ampliação deste projeto tão bem-sucedido**



Laboratório de Pesquisa em Ciências do Exercício (Laboce)



Centro de Reabilitação Físico-Funcional

Destaca-se a tecnologia sustentável e inovadora utilizada na construção dos campos de futebol, com células fotovoltaicas e reutilização da água, dentre outros aspectos. Após os Jogos, as referidas instalações representarão importante legado, não apenas para o esporte nacional de alto rendimento, como também para os projetos sociais e de base desenvolvidos no Cefan.

A Escola Naval também recebeu delegações estrangeiras, com destaque para a equipe dos Estados Unidos da América, sendo também beneficiada por importantes modernizações, como a da pista de atletismo, que teve seu piso totalmente substituído, resultando em importante legado para o esporte na Marinha.

O momento olímpico e o excepcional desempenho do projeto da modalidade Levantamento de Peso Olímpico (LPO), desenvolvido no Cefan, integrando atletas de alto rendimento consagrados e atletas iniciantes de base, pertencentes especialmente ao Profesp, permitiram também que o Ministério do Esporte direcionasse recursos para a construção do primeiro Ginásio de LPO do País. Tal ginásio, que estará concluído até o final de 2016,

será totalmente dotado com os equipamentos utilizados nas competições de LPO e halterofilismo (paralímpico) dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016, representando indiscutível legado e iluminando um futuro cada vez mais promissor para a modalidade.

O Cefan conta também com um Serviço de Reabilitação Físico-Funcional

muito bem equipado, que se tornou referência no País. Em 2013 foi implantado o Laboratório de Pesquisa em Ciências do Exercício (Laboce), que vem desenvolvendo estudos voltados para a melhora do desempenho de atletas e militares da área operativa, bem como para a prevenção de lesões. Além disso, tanto o setor de Educação Física quanto a Fisioterapia contam com profissionais qualificados, como doutores e mestres, além de outros títulos em suas respectivas áreas. Tais qualificações e intercâmbios com atletas estrangeiros permitem uma transmissão de conhecimentos do mais alto nível para alunos de cursos de especialização e formação de militares, bem como para os jovens do Profesp e do Projeto Marinha do Brasil-Odebrecht, maximizando o potencial desses programas.

A inegável qualidade das instalações do Cefan permitiu ainda que, no período que imediatamente antecedeu os Jogos Olímpicos, alguns países e equipes escolhessem o Centro para realizar seu preparo final, como foi o caso da equipe de atletismo da Jamaica, incluindo o tricampeão olímpico Usain Bolt.



O tricampeão olímpico Usain Bolt (Jamaica) com as crianças do Profesp, no Cefan  
(Foto: SO-RM1-FN Laerte Silva)

## JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016

A consolidação das iniciativas descritas nos itens anteriores, tanto em termos de políticas e programas como em termos de infraestrutura, permitiu que a Marinha do Brasil atingisse nos Jogos Olímpicos Rio 2016 resultados impressionantes, tanto em termos de participação de seus atletas como, especialmente, em termos das medalhas obtidas.

Dos 465 atletas do Time Brasil, 55 (11,8%) pertenciam à MB, incluindo, por exemplo, o boxeador Sargento Robson Conceição, a lutadora Sargento Aline Silva, a maratonista aquática Sargento Ana Marcela Cunha, a dupla de nado sincronizado Sargento Maria Eduarda Micucci e Sargento Luisa Borges, as jogadoras de vôlei de praia Sargento Ágatha Bednarczuk e Sargento Bárbara Seixas, a nadadora Sargento Etiene Medeiros, o saltador ornamental Sargento Hugo Parisi e as velejadoras Sargento Kahena Kunze e Sargento Martine Grael, além de toda a equipe feminina de judô.

A seguir a relação de todos os 55 atletas da Marinha que participaram dos Jogos Olímpicos Rio 2016, compondo o chamado “Time Brasil”, divididos por modalidade:

### *Atletismo*

- 3º SG-RM2-EP Ana Claudia
- 3º SG-RM2-EP Andressa Oliveira
- 3º SG-RM2-EP Cristiane Santos
- 3º SG-RM2-EP Geisa Coutinho
- 3º SG-RM2-EP Fabiana Moraes
- 3º SG-RM2-EP Joelma
- 3º SG-RM2-EP Lutimar Paes
- 3º SG-RM2-EP Moreira
- 3º SG-RM2-EP Núbia
- 3º SG-RM2-EP Tabata
- 3º SG-RM2-EP Vanessa Chefer
- 3º SG-RM2-EP Vitória Rosa

### *Boxe*

- 3º SG-RM2-EP Joedison Texeira
- 3º SG-RM2-EP Juan Golçalves
- 3º SG-RM2-EP Julião Neto

3º SG-RM2-EP Robenilson Vieira  
3º SG-RM2-EP Robson Conceição

3º SG-RM2-EP Jackson Rondinelli  
3º SG-RM2-EP Juliana Veloso

### ***Judô***

3º SG-RM2-EP Érika Miranda  
3º SG-RM2-EP Maria Portela  
3º SG-RM2-EP Maria Suelen  
3º SG-RM2-EP Mariana Silva  
3º SG-RM2-EP Mayra Aguiar  
3º SG-RM2-EP Rafaela Silva  
3º SG-RM2-EP Sarah Menezes

### ***Taekwondo***

3º SG-RM2-EP Venilton Texeira

### ***Tiro***

3º SG-RM2-EP Rosane Ewald

### ***Vela***

3º SG-RM2-EP Fernanda Decnop  
3º SG-RM2-EP Gabriel Borges  
3º SG-RM2-EP Henrique Haddad  
3º SG-RM2-EP Isabel Swan  
3º SG-RM2-EP Jorge Zarif  
3º SG-RM2-EP Kahena Kunze  
3º SG-RM2-EP Marco Grael  
3º SG-RM2-EP Martine Grael

### ***Levantamento de peso olímpico***

3º SG-RM2-EP Jaqueline Ferreira  
3º SG-RM2-EP Rosane Reis

### ***Lutas associadas***

3º SG-RM2-EP Aline Ferreira  
3º SG-RM2-EP Gilda Oliveira  
3º SG-RM2-EP Joice Silva

### ***Vôlei de praia feminino***

3º SG-RM2-EP Agatha Bednarczuk  
3º SG-RM2-EP Bárbara Seixas

### ***Nado sincronizado***

3º SG-RM2-EP Luisa Borges  
3º SG-RM2-EP Eduarda Micucci

### ***Vôlei de praia masculino***

3º SG-RM2-EP Alisson Cerutti  
3º SG-RM2-EP Bruno Schmidt

### ***Natação/Maratona aquática***

3º SG-RM2-EP Alan Do Carmo  
3º SG-RM2-EP Ana Marcela  
3º SG-RM2-EP Brandon Almeida  
3º SG-RM2-EP Etiene Medeiros  
3º SG-RM2-EP João Luiz

### ***Remo***

3º SG-RM2-EP Willian Giaretton

### ***Saltos ornamentais***

3º SG-RM2-EP Cesar Castro  
3º SG-RM2-EP Hugo Parisi

Foram conquistadas seis medalhas (quatro de ouro). Destacam-se as quatro medalhas de ouro conquistadas pelos seguintes atletas: 3ºSG-RM2-EP Rafaela Silva, do judô; 3ºSG-RM2-EP Robson Conceição, do boxe; a dupla de vôlei de praia formada pelos 3ºSG-RM2-EP Alisson Cerutti e Bruno Schmidt; e a dupla da vela formada pelas 3ºSG-RM2-EP Martine Grael e Kahena Kunze. Estes números foram decisivos para assegurar a 13ª posição geral do Brasil no quadro geral de medalhas, conforme o quadro.



Comandante da Marinha com atletas, em frente ao prédio do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais

<b>Quadro de Medalhas</b>				
Jogos Olímpicos Rio 2016				
Colocação / País	Ouro	Prata	Bronze	Total
13° – Brasil	7	6	6	<b>19</b>
Atletas MB (%)*:	<b>4 (57,1%)</b>	1 (16,6%)	1 (16,6%)	<b>6 (31,5%)</b>

\* Se a MB fosse um país, ficaria em 22º lugar no quadro geral de medalhas.

Fonte: Comissão de Desportos da Marinha

A participação dos atletas da MB foi muito expressiva sob todos os aspectos. Esses atletas constituíram quase 12% do Time Brasil (um dado que, mesmo isoladamente, já teria um significado importante) e conseguiram obter 32% de todas medalhas conquistadas e, ainda mais impressionante, 57% das medalhas de ouro. Destaca-se, ainda, a importante informação de que sete dos atletas da MB que participaram dos Jogos foram oriundos de programas

sociais, sendo que dois deles, 3ºSG-RM2-EP Rafaela Silva, do judô; 3ºSG-RM2-EP Robson Conceição, do boxe, obtiveram medalhas de ouro. O quadro a seguir sintetiza a contribuição dos atletas da Marinha para o sucesso alcança-

do pelo Brasil.

As conquistas destes atletas renomados motivam os mais jovens a se dedicarem e a treinarem para futuras conquistas. Na realidade, o papel dos mais jovens é fundamental para a continuidade e para o sucesso de longo prazo do Prolim, uma vez que somente por meio de investimentos nos processos sociais e de base ligados ao esporte será possível realizar a verdadeira transformação do Brasil em potência olímpica.



Medalhistas de ouro da Marinha

	ATLETAS	%	MEDALHAS	%
TIME BRASIL	465	100	19 (7 ouro)	100
TOTAL MILITARES	145	31,18	13 (5 ouro)	68 (71)
MARINHA	55	11,82	6 (4 ouro)	32
PROJETOS SOCIAIS	7		2 (ouro)	

Quadro Sintético da participação dos atletas militares da Marinha nos Jogos Olímpicos Rio 2016

## PERSPECTIVAS FUTURAS

Os excepcionais resultados obtidos nos Jogos Olímpicos Rio 2016 pelos atletas militares em geral, especialmente pelos atletas da MB, além da grande repercussão positiva imediata, criaram um ambiente altamente favorável à consolidação, continuação e até mesmo a uma ampliação do Programa Olímpico da Marinha e a sua con-

tribuição para a transformação do País em potência olímpica. Autoridades públicas nos mais diversos níveis do governo, desde o próprio Presidente da República e representantes do COB e de diversas confederações desportivas, ressaltaram explicitamente a importância da continuidade da contribuição prestada pelas Forças Armadas.

Em termos do contínuo aprimoramento das instalações desportivas, já existem, para um futuro próximo, projetos de construção, por meio de parceria com o Ministério do Esporte, de um ginásio de lutas e de um ginásio de treinamento *dry land* de saltos ornamentais, que seguramente proporcionarão um impulso ainda maior tanto para o alto rendimento como para os projetos

de base ligados a essas modalidades.

Os projetos de base desenvolvidos no Cefan, principalmente nas modalidades de LPO, lutas, atletismo e boxe, seguramente continuarão a identificar e desenvolver, desde muito cedo e em quantidades cada vez maiores, atletas de destaque, capazes de representar o Brasil no futuro, nas mais relevantes competições internacionais. Neste aspecto, o depoimento do presidente da

Confederação Brasileira de Levantamento de Peso (CBLP), em audiência pública realizada na Câmara dos Deputados em 10 de setembro de 2015, relata de forma clara as expectativas ao explicitar sua visão de que, para o futuro da modalidade, “a aposta é no projeto social desenvolvido no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), no Rio de Janeiro. É um apoio inédito para a base e já tivemos resultado. Nunca tínhamos conseguido um pódio, e no fim foram seis medalhas”, referindo-se aos resultados alcançados no Campeonato Mundial Juvenil disputado em Lima, em 2015.

Esta conjugação entre os atletas de alto rendimento, além de inspirar os mais jovens,

permite alcançar bons resultados no curto prazo. E a existência dos programas sociais e de base, além de retratar um compromisso fundamental da MB com a formação da cidadania, faz com que se possa sonhar com um futuro cada vez mais promissor para o esporte nacional. Tudo isso, aliado a investimentos consistentes por parte dos atores envolvidos, assegura uma sinergia única, que seguramente será materializada em resultados cada vez melhores nos próximos ciclos olímpicos. Neste contexto, com a significativa contribuição da Marinha do Brasil no esporte, o futuro do esporte nacional parece ser cada vez mais promissor.

Rumo a Tóquio 2020!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO>; Esporte; Centro de treinamento; Educação física; Olimpíadas;

## REFERÊNCIAS

- CANCELA, K., GARRIDO, F. A. C., ÁVILA, E. B., SOARES, V. Q., GROSS, P. S. C. *100 anos de esporte na Marinha do Brasil*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Agência 2A Comunicação, 2015, 124p.
- COMANDO DA MARINHA. Anexo 16, da Portaria nº 40/2013 – Programa Olímpico da Marinha.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. *Brasil nos Jogos Mundiais Militares*. Disponível em: <<http://jogosmilitares.defesa.gov.br/brasil-nos-jmm>>. Acesso: 30 ago. 2016.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. *Programa Forças no Esporte*. Disponível em: <<http://jogosmilitares.defesa.gov.br/institucional/programa-forcas-no-esporte>>. Acesso: 31 ago. 2016.



Festa de encerramento das Olimpíadas no Maracanã



Pira olímpica

## MEDALHISTAS DE OURO



Bruno Schmidt e Alison Cerutti – Marinha  
(Vôlei de praia – dupla masculina)



Martine Grael e Kahena Kunze – Marinha  
(Vela – 49er FX)



Rafaela Silva – Marinha  
(Judô – peso leve 57 kg)



Thiago Braz – Aeronáutica  
(Atletismo – salto com vara)



Robson Conceição – Marinha  
(Boxe – peso leve 60 kg)



Futebol (equipe masculina)



Vôlei (equipe masculina)

## MEDALHISTAS DE PRATA



Felipe Wu – Exército (Tiro esportivo – pistola de ar 10 metros)



Arthur Zanetti – Aeronáutica (Ginástica artística – argolas)



Ágatha Bednarczuk e Barbara Seixas – Marinha (Vôlei de praia – dupla feminina)



Isaquias Queiroz (Canoagem velocidade – 1.000 metros )



Dupla Isaquias Queiroz e Erlon Silva (Canoagem velocidade – 1.000 metros)

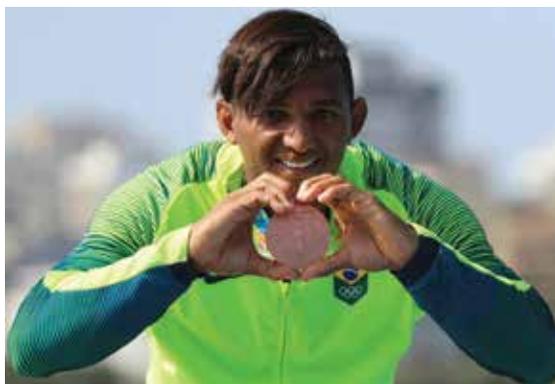


Diego Hipólito (Ginástica artística – solo)

## MEDALHISTAS DE BRONZE



Mayra Aguiar – Marinha (Judô – peso meio-pesado 78 kg)



Isaquias Queiroz (Canoagem velocidade – 200 metros)



Arthur Mariano – Aeronáutica (Ginástica artística – solo)



Rafael Silva – Exército (Judô – peso pesado 100 kg)



Maicon Andrade (Taekwondo – acima de 80 kg)



Poliana Okimoto – Exército (Maratona aquática – 10 km)

# O ESPORTE E A FORMAÇÃO MILITAR COMO FERRAMENTAS DE INCLUSÃO SOCIAL NO BRASIL

*O esporte oferece uma magnífica preparação para a vida e promove os mais nobres valores humanos: entusiasmo, trabalho em equipe, espírito de excelência, sacrifício e jogo limpo. Práticas desportivas podem contribuir para mudar o mundo. Ele tem o poder de unir as pessoas de uma forma que outras poucas coisas conseguem. O desporto pode criar esperança onde antes havia somente desespero.*

Nelson Mandela

PAULO ANDRÉ DE BARROS CORRÊA\*  
Capitão de Fragata (T)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Inclusão e Exclusão Social  
O esporte como ferramenta de inclusão social  
A formação militar como ferramenta de inclusão social  
Conclusões

## INTRODUÇÃO

Utiliza-se o termo inclusão social para designar toda e qualquer política de inserção de pessoas ou grupos excluídos na sociedade. Portanto, falar de inclusão social é remeter ao seu inverso, a exclusão social.

Assim, o paradigma da inclusão social consiste em transformar a sociedade num lugar viável para o indivíduo alcançar a satisfação das necessidades inerentes ao seu bem-estar. Contudo, observando-se o caso da sociedade brasileira, pode-se perceber que esta aspiração ainda está

---

\* Chefe do Departamento de Administração do Instituto de Pesquisas da Marinha.

distante para uma quantidade considerável de pessoas.

A exclusão de alguns indivíduos do acesso às oportunidades existentes na sociedade é um fenômeno que tem sido percebido já há algum tempo pelo Estado brasileiro. Assim, políticas públicas e privadas têm sido fomentadas no sentido de mitigar tal situação, para que o Brasil possa se tornar um país com uma maior justiça social.

Dentre as diversas ações que são encontradas na literatura acadêmica que podem ser consideradas como ferramentas para inclusão social, destacam-se duas em especial: o incentivo à prática esportiva e a formação militar.

Tais ações se evidenciam em face de duas percepções diametralmente opostas da sociedade brasileira quanto ao momento atual. Se, por um lado, o Brasil sediou, neste ano de 2016, pela primeira vez os Jogos Olímpicos, o que tem trazido um momento de euforia e entusiasmo para sua população, por outro passa por séria crise política, econômico-financeira, social e moral.

A prática do esporte tem mostrado a capacidade de modificar a vida de muitas pessoas, principalmente de jovens e deficientes, incentivando-as a ultrapassar obstáculos por meio de superação de barreiras e limitações que a vida lhes impõe.

Tem sido observado que aqueles que praticam esportes possuem a oportunidade de criar uma percepção a respeito do mundo que os cerca. O esporte propicia a oportunidade de as pessoas se socializarem, treinando-as para a vida, a fim de que possam exercer os seus direitos e

compreender os seus deveres com disciplina e determinação. Prova desta visão é que as próprias entidades públicas e privadas têm financiado a realização de atividades esportivas, principalmente em comunidades carentes, pois consideram que este seja um meio eficaz de socialização e inclusão social.

Neste sentido, também historicamente têm caminhado as Forças Armadas. Fazendo-se uma leitura das publicações sobre o tema ora tratado, pode-se verificar que a iniciativa das Forças Armadas no sentido de propiciar oportunidades de inclusão social é antiga, tendo Da Costa (2005) reportado que em 1936 foi criada pelo Exército

Brasileiro a Colônia de Férias, uma das atividades precursoras do esporte recreativo como inclusão social no País, sob liderança do Capitão Inácio de Freitas Rolin e do Sargento Custódio Batista Lobo.

Atualmente, o Ministério da Defesa desenvolve vários

projetos e programas de inclusão social promovidos pelo Governo Federal, tais como o Programa Forças no Esporte, o Projeto Soldado Cidadão, o Programa Calha Norte e o Projeto Rondon, além das Ações Cívico-Sociais que levam serviços do Estado a várias comunidades carentes do País.

Dentro das atividades desenvolvidas pelas Forças Armadas no sentido de propiciar oportunidades de inclusão social, cabe mencionar a importância da formação militar como instrumento para propiciar aos jovens uma nova perspectiva no sentido de introduzi-los na sociedade. A formação militar tem sido vista como uma chance de

**Ações encontradas na literatura acadêmica que podem ser consideradas como ferramentas para inclusão social: o incentivo à prática esportiva e a formação militar**

despertar no jovem sentimentos de valores éticos e morais e de que ele tenha um aprendizado profissional, que em muitas vezes é o primeiro de sua vida.

Desta forma, este estudo objetiva buscar a compreensão do real significado do que se trata o fenômeno da inclusão social e de como o esporte e a formação militar contribuem para diminuir o problema da exclusão social no País.

## INCLUSÃO E EXCLUSÃO SOCIAL

O fenômeno da inclusão social não pode ser entendido somente por meio de um conceito que tenha fim em si mesmo ou de forma autônoma. Implica entender que tal fenômeno está ligado ao que se denomina exclusão social, tendo em vista que só poderá ser implementada a inclusão social ao se partir do entendimento de que há uma parte de indivíduos que fora excluída da sociedade.

A exclusão é processo complexo e de muitas faces, com formato de proporções materiais políticas, relacionais e subjetivas. É processo sutil e dialético, porque na verdade somente existe em relação à inclusão, como parte constitutiva dela. Não se constitui como estado ou mesmo como coisa. Ela é processo que envolve o homem por inteiro e suas relações com os outros (SAWAIA, 1999).

A inclusão social corresponderia, então, não à polarização de fenômenos, em oposição à exclusão, mas está ligada a uma parcela da sociedade que se beneficiaria

do que não lhe pertencia outrora e que lhe fora concedido por uma política pública implantada para tal (MARTA, 2010).

De acordo com Rabia *et al.* (2006), a inclusão social representa o desenvolvimento de projetos de políticas públicas que possuem a capacidade de garantir, paulatinamente, aos indivíduos sua mudança do grupo dos excluídos para o de incluídos.

A COM 2003 (Comunicação da Comissão Europeia ao Conselho e ao Parlamento Europeu) define inclusão social como o processo que garante aos indivíduos em risco de pobreza

e exclusão social ter acesso às oportunidades e aos recursos necessários para participarem completamente nas esferas econômica, social e cultural e que possam usufruir de um nível de vida e bem-estar tido como normal na sociedade em que vivem. Para a COM (2003), a exclusão social é um processo por meio do qual alguns indivíduos são colocados à mar-

gem da sociedade, não podendo ser inseridos completamente nela em razão de sua pobreza ou da falta de competências básicas e de oportunidades de aprendizado ao longo de sua vida, ou ainda em virtude de discriminação.

Segundo Sposati (1999), a ideia de inclusão social se apresenta como a possibilidade de exercício pleno dos direitos sociais e da cidadania, que são garantidos pelo Estado aos cidadãos, por meio das diretrizes estabelecidas no arcabouço jurídico. No Brasil, os direitos sociais estão dispostos na Constituição de 1988: educação, saúde, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados.

**Este estudo objetiva buscar a compreensão do real significado do que se trata o fenômeno da inclusão social e de como o esporte e a formação militar contribuem para diminuir o problema da exclusão social no País**

Para Sasaki (2004), na verdade, existe um paradigma da inclusão social. Ele consiste em fazer com que a sociedade se constitua num lugar onde seja exequível a convivência entre pessoas de todos os tipos e em condições de realização de direitos, potencialidade e necessidades. Para tanto, aqueles que são adeptos e favoráveis à inclusão estão trabalhando no sentido de transformar a sociedade, sua estrutura, suas atitudes, seus produtos e suas tecnologias em todos os aspectos: educação, esporte, lazer, trabalho, saúde e mídia, cultura e transporte, entre outros.

## O ESPORTE COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO SOCIAL

Nos últimos tempos, tem crescido a percepção de que o esporte pode ser utilizado para fomentar a inclusão social (KELLY, 2010).

Para Elias e Dunning (1992), o esporte se constitui numa maneira de substituir a violência, por meio de uma competição controlada, em que o respeito à vida é o fator primordial. Para estes autores, o esporte consegue atingir valores como coletivismo, amizade e solidariedade, sociabilizando as pessoas.

Oléias (1998) acredita que o esporte incentiva as pessoas a romper com o conformismo, fazendo-as exercitar papéis com novos significados, além de estreitar amizades, fortalecer grupos e motivá-las para o enfrentamento de conflitos, assim como para a busca de soluções coletivas e conscientes.

Lima (2014) acredita que o desporto é uma ferramenta poderosa na proteção social e no resgate de crianças e jovens que

sonham com um futuro melhor, fazendo com que eles tenham melhor desempenho escolar e fiquem fora das ruas, podendo, assim, almejar um futuro na sociedade.

O próprio governo brasileiro, a partir deste mesmo entendimento dos pesquisadores acima citados, criou a Secretaria Nacional de Esporte, Educação, Lazer e Inclusão Social (Snelis), responsável pela implantação de diretrizes relativas aos programas esportivos educacionais, de lazer e de inclusão social.

Já Gomes Tubino (2002) possui uma visão multidimensional do assunto. Esse autor percebe que o esporte

na escola, o esporte como prática de lazer de pessoas comuns e o esporte de rendimento também incorporam elementos relevantes para o entendimento do esporte como prática inclusiva.

Gomes Tubino, Garrido e Tubino (2006) enxergam o esporte na escola como elemento de inclusão, participação, cooperação, coeducação e corresponsabilidade, enquanto Paes (2001) afirma que o ensino do esporte na escola pode propiciar, a uma quantidade maior de crianças, a oportunidade de acesso a esse fenômeno social e cultural, o que contribui para a inclusão.

Já o esporte conforme descrito por Pinto *et al.* (2014) é um campo organizador em que culturas diversas deparam-se no intuito da prática do desporto, ao lado de famílias, comunidades, escolas etc. O autor também afirma que o esporte de lazer é um direito social de todos os brasileiros, conforme reza a Constituição Federal de 1988, e que portanto se transforma num forte instrumento para a reversão do quadro de injustiça e vulnerabilidade social.

**O esporte se constitui numa maneira de substituir a violência, por meio de uma competição controlada, em que o respeito à vida é o fator primordial**

No que tange ao esporte de rendimento, torna-se relevante, no contexto atual, destacar o Programa de Incorporação de Atletas de Alto Rendimento às Forças Armadas Brasileiras, tendo como objetivo fortalecer a equipe militar brasileira em eventos esportivos de alto nível, criado pelo Ministério da Defesa em parceria com o Ministério do Esporte em 2008.

Neste mesmo foco encontra-se o Programa Olímpico da Marinha do Brasil (Prolim). Dentre seus diversos objetivos, o Programa visa fornecer a atletas com desempenho excepcional, dentre eles jovens de baixa renda, formação militar-naval e incorporação à Marinha, apoiando-os técnica e financeiramente como atletas militares da Força e proporcionando-lhes o desenvolvimento físico adequadamente

assistido, a fim de possibilitar a revelação de novos talentos para o esporte, contribuindo, assim, para seu processo de inclusão social.

Azevedo e Gomes Filho (2011) tecem que é sensato que políticas de inclusão por meio do esporte incorporem oportunidades para a descoberta de novos talentos e o estímulo ao florescimento destes, oferecendo, inclusive, a crianças e jovens a oportunidade efetiva da escolha do esporte como ocupação valorosa e duradoura.

Com este mesmo foco nos jovens, Rittner e Breuer (2003) descrevem que a motivação destes ao se envolverem com o esporte ocorre, em parte, em decorrência da atividade esportiva ter se tornado um valor relevante para a cultura da sociedade

atual e por ser atraente em diversas culturas juvenis, em função da valorização do próprio corpo.

De acordo com Alves e Pieranti (2007), o esporte é uma forma de propiciar a socialização. Ele favorece a atividade desenvolvida no coletivo, o aprimoramento de uma consciência comunitária, a identidade e a representação simbólica da Nação, o que se faz visível em importantes competições.

Não é só o esporte comum que tem sido instrumento de inclusão social. O chamado esporte adaptado é outra ferramenta importante para as pessoas com deficiências físicas se sentirem parte da sociedade. Tendo raízes na reabilitação de soldados no momento pós-Segunda Guerra, o esporte adaptado pode ser definido como o esporte

modificado ou especialmente criado para ir ao encontro das necessidades únicas de pessoas com deficiência (GRUBANO, 2015). O esporte adaptado traz benefícios no sentido de proporcionar um enorme ganho de independência e autoconfiança na execução das atividades diárias, além de uma melhora do autoconceito, da autoestima e da capacidade física (GORGATTI, 2005).

Para Vargas (2011), evidencia-se a relevância do esporte adaptado para os deficientes na medida que há possibilidade de criarem um ambiente próprio para o convívio social, livre de rótulos e preconceitos, no qual estarão definitivamente incluídos, sem sofrer discriminação e, conseqüentemente, exclusão.

**O Prolim visa fornecer a atletas com desempenho excepcional, dentre eles jovens de baixa renda, formação militar-naval apoiando-os técnica e financeiramente, revelando talentos e promovendo inclusão social**

## A FORMAÇÃO MILITAR COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO SOCIAL

A Marinha do Brasil (2016), em seu *site* institucional, conceitua a formação militar como “a estruturação de um caráter verdadeiro, sólido, persistente e simples. É a conscientização do servir, do espírito de abnegação; o surgimento da motivação interior da disciplina, da força de vontade, mesmo em ambientes adversos”.

O General Otávio Costa, do Exército Brasileiro, afirmou que “o esforço principal da formação militar é um trabalho de autoconstrução, porque se trata muito mais de interiorizar valores do que de guardar conhecimentos”.

De acordo com Castro (1990), para a concretização da formação do militar, faz-se necessário um processo de socialização, o qual acarretará na diferenciação do militar em relação aos demais membros da

sociedade. Tal processo tem início nos cursos de formação militar, em maior intensidade, contudo é amadurecido durante a carreira. A fim de consolidar a formação, os alunos são acostumados a participar de atividades coletivas, como acampamentos e ordem unida, que servem para combinar características militares como o espírito de corpo, o qual fortalece o sentimento de pertencimento à instituição e aos valores absorvidos do coletivo.

O *site* do Centro de Comunicação Social do Exército Brasileiro (2016) traz importante contribuição no que concerne à visão da importância da formação militar:

O exercício da profissão militar exige uma rigorosa e diferenciada formação.

Ao longo de sua vida profissional, o militar de carreira passa por um sistema de educação continuada, que lhe permite adquirir as capacitações específicas dos diversos níveis de exercício da profissão militar e realiza reciclagens periódicas para fins de atualização e manutenção dos padrões de desempenho.

Contudo, vale ressaltar que a importância da formação militar não se dá apenas para o pessoal de carreira. No que concerne ao pessoal temporário, é importante tecer comentários sobre o Projeto Soldado Cidadão, que tem a missão de qualificar profissionalmente os recrutas que pres-

tam o serviço militar, complementando sua formação cívica cidadã e facilitando seu ingresso no mercado de trabalho, após o período obrigatório junto às Forças Armadas.

Esse projeto funciona desde 2004 e abrange todo o território nacional. Escolas técnicas e militares são

parceiras na capacitação dos jovens que estão deixando a farda para retornar à vida civil, facilitando, assim, sua inclusão social. Desde sua implantação, de acordo com informações constantes no *site* do Ministério da Defesa, cerca de 200 mil jovens já foram beneficiados pelo Soldado Cidadão, que oferece cursos em conformidade com a demanda do mercado de trabalho regional.

Neste mesmo diapasão, contribui Ferolla (2002) com sua visão sobre os benefícios proporcionados aos jovens oriundos de camadas mais pobres em face do aprendizado recebido no serviço militar:

(...) Neste contexto, gostaríamos de realçar os benefícios do serviço

**“O esforço principal da formação militar é um trabalho de autoconstrução, porque se trata muito mais de interiorizar valores do que de guardar conhecimentos”**

militar para os jovens oriundos das camadas mais pobres, concedendo-lhes oportunidade de ascensão social, com aprendizado técnico, noções de higiene, assistência médica, alimentação adequada e tantos outros modestos itens que despertam no jovem cidadão a consciência de uma vida mais digna, que lhes vinha sendo omitida.

Aqui vale lembrar que tal procedimento se faz de longa data nas Forças Armadas, como pode ser observado, por exemplo, no caso da criação da Companhia de Aprendizes-Marineiros de Sergipe. De acordo com Lima (2014), esta instituição militar iniciou suas atividades em 1868 e tinha como finalidade atender aos meninos órfãos e desvalidos. O objetivo era que eles servissem de mão de obra especializada

à Marinha e ao Brasil. A Companhia buscava formação específica de marujos e funcionava como escola em regime de internato. Nela os aprendizes faziam jus a alimentação, fardamento, material escolar e soldo mensal, assim como a assistência médica e religiosa, podendo, assim, ser integrados à sociedade.

Deste modo, observa-se que a proposta da formação do militar visa não apenas à formação profissional para o suprimento de mão de obra qualificada para os serviços militares, mas também à transmissão de valores e ensinamentos aos jovens, o que lhes permite maior facilidade de inserção social.

## CONCLUSÕES

Este estudo buscou entender o significado da inclusão social e perceber como o esporte e a formação militar podem atuar como instrumentos para a redução da exclusão social no País.

Foi compreendido que só há como entender a inclusão a partir do momento em que se percebe que há pessoas excluídas na sociedade e que esta parcela de indivíduos está à margem de direitos sociais, como

**Só há como entender a inclusão a partir do momento em que se percebe que há pessoas excluídas na sociedade e que esta parcela de indivíduos está à margem de direitos sociais, como saúde, educação, lazer, trabalho etc., ou seja, de sua cidadania**

saúde, educação, lazer, trabalho etc., ou seja, de sua cidadania. Desse entendimento, surge a ideia de que há um paradigma da inclusão social, que consiste em tentar realizar ações, tais como o esporte e a formação militar, a fim de adequar os sistemas gerais da sociedade para que seja possível o convívio de diferentes tipos de pessoas.

A prática do desporto incentiva as pes-

soas a romper com o *status quo*, fazendo-as descobrir e exercitar novos talentos, assim como derrubar obstáculos, criando uma identidade e até a representação de Nação. Para os jovens, o esporte traz ainda os valores atuais de consciência do cuidado com o corpo, noção fortemente presente na sociedade de hoje.

No que tange aos deficientes físicos, o esporte propicia aumento da confiança, maior independência e amplia perspectivas de convívio social sem que haja preconceitos.

Quanto à formação militar, pode-se dizer que esta proporciona e incentiva o sentimento de servir ao próximo, a disciplina, a força de vontade, a construção de

valores e a participação no coletivo, entre diversos aspectos que favorecem a socialização do indivíduo.

Além desses pontos abordados acima, faz-se também mister colocar outras vantagens obtidas pelos jovens, principalmente os oriundos de camadas mais carentes, advindas da sua formação militar, como a de possibilitar formação cívica, qualificação técnico-profissional, noções de higiene, alimentação apropriada e assistência médica, além de diversos outros benefícios que poderiam ser aqui citados.

O estudo em pauta não pretendeu esgotar o assunto, propondo-se apenas a ser um referencial a mais para agregar conhecimento a esta discussão. Acredita-se que a elaboração de outros trabalhos versando sobre este tema no âmbito, principalmente, das Forças Armadas, onde o autor da pesquisa em tela trabalha, acarretaria uma melhor visão do que hoje é realizado na Marinha, no Exército e na Aeronáutica em termos de como sistematizar a prática do esporte e os cursos de formação militar, a fim de que houvesse o maior ganho possível no que tange à inclusão social.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PESSOAL>; Formação de pessoal; Esporte; Política interna; Sociologia;

### REFERÊNCIAS

- ALVES, J. A. B.; PIERANTI, O. P. O Estado e a Formulação de uma Política Nacional de Esporte no Brasil. RAE – eletrônica, v. 6, n. 1, janeiro-junho, 2007. Disponível em: <<http://rae.fgv.br/rae-eletronica/vol6-num1-2007/estado-formulacao-politica-nacional-esporte-no-brasil>>. Acesso em: 05 jul. 2016.
- AZEVEDO, M. A. O.; GOMES FILHO, A. “Competitividade e inclusão social por meio do esporte”. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, Florianópolis, v. 33, n. 3, p. 589-603, julho-setembro, 2011.
- CASTRO, C. Espírito Militar: um estudo de antropologia social na Academia Militar das Agulhas Negras. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990. 179 p.
- COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU, AO COMITÉ ECONÔMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES, 2003, Bruxelas. Relatório conjunto sobre a inclusão social, que sintetiza os resultados da análise dos planos de acção nacionais para a inclusão social (2003-2005), 2003. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%eA52003DC0773>>. Acesso em: 16 ago. 2016.
- COSTA, O. Disponível em: <<http://tubicentenariosorio.blogspot.com.br/2008/08/frases-do-general-osrio.html>>. Acesso em: 10 jul. 2016.
- DA COSTA, L. (organizador). Atlas do Esporte no Brasil. Rio de Janeiro: Shape, 2005. Disponível em: <<http://www.confef.org.br/arquivos/atlas/atlas.pdf>>. Acesso em: 05 jul. 2016.
- ELIAS, N.; DUNNING, E. *A busca da excitação*. Lisboa: Difel, 1992.
- EXÉRCITO BRASILEIRO. Centro de Comunicação Social do Exército, 2016. Disponível em: <<http://www.eb.mil.br/web/centro-de-comunicacao-social-do-exercito/a-profissao-militar>>. Acesso

- em 10jul. 2016.
- FEROLLA, S. X. “O papel das Forças Armadas na sociedade brasileira”. *Revista do Ministério Público Militar*, n. 18, 2002.
- GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- GOMES-TUBINO, M. J. *Dimensões sociais do esporte*. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2002.
- GRUBANO, E. C. O esporte adaptado como fator de inclusão social para pessoas com deficiência física. 2015. Disponível em: <<http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/3075/1/Everson%20Cardoso%20Grubano.pdf>>. Acesso em 10 jul. 2016
- KELLY, L. Social inclusion through sports-based interventions. *Critical Social Policy*. v.31, n.1, p.126-150. 2010.
- LIMA, C. “Inclusão: uma utopia do possível”. *Revista Nova Escola*. n. 123, p. 14-7, 2014.
- LIMA, S. S. “Companhia de aprendizes-marinheiros de Sergipe: algumas considerações sobre corpo e gênero”. *Revista Ambivalências*. v. 2, n. 3, p. 153-169, 2014.
- MARINHA DO BRASIL. Escola Naval. Formação Militar Naval. 2016. Disponível em:<[https://www1.mar.mil.br/en/formacao\\_militar\\_navai](https://www1.mar.mil.br/en/formacao_militar_navai)>. Acesso em: 10 jul. 2016.
- MARTA, T. N. “Exclusão social x vida digna: direito ao trabalho das pessoas com deficiência, uma questão de princípios”. *Revista Argumenta Journal Law*. n. 12, p. 75-98, 2010.
- OLÉIAS, V. J. “Políticas públicas esportivas no neoliberalismo”. *Revista Motrivivência*, Florianópolis, n. 12, p. 66-76, maio, 1999.
- PAES, R. R. *Educação física escolar: o esporte como conteúdo pedagógico do ensino fundamental*. Canoas: Ed. ULBRA, 2001.
- PINTO, M.S.L. *et al.* “Nas pegadas do esporte de lazer”. In: *Legados do Esporte Brasileiro*. 5. Ed. Florianópolis: Udesc, 2014.
- RABIA, S.; CHRISTOPOULOS, T.; PINTO, A.; GRISOLIA, D. “Inclusão digital, emprego e inclusão social”. In: Encontro nacional da associação nacional dos programas de pós-graduação em administração, 30., 2006. Salvador. Anais...Salvador: Anpad, 2006.
- RITTNER, V., BREUER, C. “Soziale Initiativen im Jugendsport” In: SCHMIDT, W., HARTMANN-TEWS, I., BRETTSCHEIDER W.-D. (Orgs). *Erster Deutscher Kinder-und Jugendsportbericht*. Schorndorf: Karl Hofmann. p. 381-399, 2003.
- SASSAKI, R. K. “Pessoas com deficiência e os desafios da inclusão”. *Revista Nacional de Reabilitação*. São Paulo, julho-agosto, 2004.
- SPOSATI, A. “Exclusão social abaixo da linha do equador”. In: Vêras, Maura Pardini Bicudo (Ed.). *Por uma sociologia da exclusão social: o debate com Serge Paugam*. São Paulo: EDUC, 1999. p. 126-138.
- TUBINO, M. J. G.; GARRIDO, F.; TUBINO, F. *Dicionário enciclopédico Tubino do esporte*. Rio de Janeiro: Ed. SENAC Rio, 2006.
- VARGAS, L. S. Pessoas com deficiência e esporte adaptado: a questão da inclusão e da inserção social. 2011. 178 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, São Leopoldo, 2011.
- WELLER, M. J. *Esporte e educação não-formal: as atividades esportivas como fator de inclusão social para jovens em situação de risco*. 2005.

## CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL – 1916/2016

---

Foi realizada em 26 de agosto último, em São Pedro da Aldeia (RJ), a cerimônia em comemoração aos cem anos de criação da Aviação Naval. Estiveram presentes o ministro da Defesa, Raul Jungmann; o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Baccellar Leal Ferreira; e o comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante Sérgio Nathan Marinho Goldstein, além de ex-ministros e comandantes da Marinha, almirantes, oficiais, aviadores navais, entre outros.

### **PRONUNCIAMENTO DO MINISTRO DA DEFESA**

"Senhoras e senhores,

Celebramos, no dia de hoje, o centésimo aniversário da Aviação Naval brasileira, pioneira de toda a aviação militar em nosso País.

A Aviação Naval no Brasil começou com a criação da Escola de Aviação Naval na Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro, em 1916.

Ainda não se haviam passado dez anos desde que o 14 Bis de Santos Dumont levantara voo em Paris, em 1906, quando o pioneirismo e o entusiasmo de outro brasileiro, o Primeiro-Tenente Jorge Henrique Möller, impulsionaram o surgimento da aviação militar no Brasil.

O jovem militar da Marinha obtivera seu brevê de piloto na França, em 1911, quando o Brasil ainda não contava com instituições de aviação militar, e tornou-se, assim, o primeiro aviador militar brasileiro.



Ministro da Defesa passa em revista à Tropa

A criação da Escola, cinco anos mais tarde, foi apenas o primeiro passo na trajetória da aviação naval brasileira, que consolidou, ao longo deste século de história, seu componente aéreo próprio, sua tradição e sua indispensável contribuição para a soberania do País.

A Aviação Naval contribui para fazer da Marinha do Brasil uma força completa, que tem atuação no mar, no ar e em terra.

A importância dessa capacidade interoperacional foi percebida já na Segunda Guerra Mundial, quando componentes aéreos mostraram-se indispensáveis para a condução de operações de guerra no mar, de maneira análoga ao que acontecia em terra.

Ao longo dos últimos anos, a Aviação Naval brasileira consolidou-se não apenas com a formação de pilotos de fibra e excelência, mas também com a aquisição de aeronaves de asas fixas e rotativas, indispensáveis para o cumprimento de sua missão.

A Aviação Naval é fundamental para a Esquadra, para o desenvolvimento de nosso País e para a defesa da Amazônia Azul.

Somadas aos recursos pesqueiros de nossas águas, as riquezas localizadas na Amazônia Azul elevam o Brasil a um novo patamar de reservas e produção de petróleo e gás natural.

É no marco da proteção desses recursos que a Marinha do Brasil vem aprofundando seus projetos estratégicos, notadamente aqueles que se baseiam no desenvolvimento de tecnologias e produtos de defesa nacionais.

Mas a Marinha do futuro precisa, sempre, lembrar e louvar o seu passado.

Os cem anos da Aviação Naval brasileira estarão eternamente gravados nos símbolos que compõem a Medalha e o Selo Comemorativos do Centenário, lançados hoje.

Chega também em boa hora o *Livro Comemorativo ao Centenário*, elaborado pela Fundação Getúlio Vargas, com os subsídios da Marinha do Brasil, que conta, em dez capítulos, a história da Aviação Naval brasileira.

Este foi um percurso rumo ao próprio amadurecimento, cheio de desafios e também de glórias, que não poderia ter sido escrito sem sacrifícios e perdas.

Faço uma sincera e emocionada homenagem ao Capitão de Corveta Igor Bastos, ainda desaparecido no mar após acidente ocorrido em treinamento. Estendo meus sentimentos a seus familiares e irmãos de farda.

Essa lembrança traz a mim o dever de agradecer e cumprimentar enfaticamente todos os tripulantes aeronavais brasileiros por seus sacrifícios, por seu profissionalismo, por sua abnegação e dedicação à Pátria.

Parabéns a todos os aviadores que protegem, do ar, a nossa soberania no mar. Muito obrigado!"

## ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DA MARINHA

"Hoje, na presença de ilustres convidados, a Aviação Naval escreve mais uma das belas páginas de sua, agora, centenária história.

Forjada na crença visionária da superioridade que a ala aérea embarcada proporciona ao Poder Naval, a Aviação Naval vivenciou um passado de pioneirismo e superação, responsáveis por balizar seu desenvolvimento. Contudo, a característica que mais destaca esta exitosa jornada é, sem dúvida, o profissionalismo intrínseco a todos os seus componentes do passado e do presente.

Profissionalismo representado pelo legado de diversas gerações, aqui materializado pelos 'Velhos Águias', que, ostentando seus distintivos e bonés e com a inegável satisfação da opção de carreira, transmitem a nossos jovens aviadores os valores de amor à Marinha.

Profissionalismo representado pela presença dos homens e mulheres da Aviação Naval nas principais atividades operativas da Marinha, estando nossas aeronaves contribuindo para a vigilância e salvaguarda da Amazônia Azul; nas missões de paz sob a égide das Nações Unidas; no Continente Antártico; e nos rincões de nosso País, seja na extensa Amazônia, no Centro-Oeste e onde se fizer necessário para garantir a soberania, os interesses nacionais e o bem-estar da população.

O ambiente operacional com o qual nos deparamos atualmente é complexo e desafiador, ampliado pelas demandas nos planos eletrônico e cibernético. Estes avanços exigem rápida e precisa interpretação e reação dos aviadores navais e somente reforçam que o mesmo profissionalismo que os tem caracterizado necessita ascender a patamares ainda mais elevados na interação e operação de equipamentos sofisticados e de elevado grau de automação, sem esquecer a sólida mentalidade, já existente, de segurança das atividades aéreas.

Por fim, ao transmitir, em nome de marinheiros e fuzileiros navais, os cumprimentos e o sincero reconhecimento aos aviadores navais, praças especializadas em Aviação Naval, controladores de voo, médicos e psicólogos de aviação e todos aqueles que operam e apoiam as nossas aeronaves, pioneiros de outrora e combatentes do presente, incentivo-os a não esmorecer na capacitação para os desafios que a escolha profissional seguirá impondo, garantindo, assim, a consolidação deste centenário legado!

Que Deus siga iluminando seus caminhos!

Parabéns e sejam felizes!

No ar os homens do mar!

Viva a Marinha!"



Desfile da Tropa

## ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DA FORÇA AERONAVAL

"Hoje comemoramos cem anos de criação da Aviação Naval! Ao longo desta história centenária, enfrentamos e vencemos obstáculos de toda ordem, vivenciamos muitas experiências e alegrias, com trabalho árduo e comprometimento a um ideal. É, pois, motivo de orgulho constatar o desenvolvimento de suas capacidades e o patamar operacional alcançado em apoio à Marinha!

O seu nascimento, em 23 de agosto de 1916, com a criação da Escola de Aviação Naval, durante a gestão do Almirante Alexandrino de Alencar, foi precedido pela formação, na França, do primeiro piloto militar brasileiro, o Capitão-Tenente Jorge Henrique Möller, em abril de 1911. A façanha do insigne brasileiro Alberto Santos Dumont, ao realizar o primeiro voo do mais pesado que o ar, havia ocorrido apenas cinco anos antes, o que demonstra o quanto a Marinha estava atenta à nova arma. Depositando apoio e confiança às atividades da nova Escola, o Presidente da República Wenceslau Braz realizou o primeiro voo em uma aeronave militar, já no início de 1917.

A sua primeira fase histórica foi caracterizada pelo pioneirismo e pelo rápido desenvolvimento de suas atividades. Podemos destacar a participação de aviadores navais brasileiros em operações reais de patrulha em 1918, durante a Primeira Guerra Mundial, integrando o 10º Grupo de Operações da Royal Air Force, com a perda de um dos seus primeiros expoentes em acidente aéreo, o Primeiro-Tenente Eugênio da Silva Possolo; a criação do Correio Aéreo da Esquadra em 1919, tornando-se depois o Correio Aéreo Naval; e, em 1922, no Colégio Imperial de Ciência e Tecnologia do Reino Unido, a formação do primeiro

engenheiro aeronáutico da América do Sul, o que contribuiu para o surgimento da pesquisa aeronáutica e o fomento de uma massa crítica de profissionais, inclusive com a criação das Oficinas Gerais da Aviação Naval, na Ponta do Galeão.

Quando foi extinta por decreto-lei, em janeiro de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, uma visão pequena da potencialidade da aviação naval embarcada prevaleceu. Entretanto, a Segunda Guerra Mundial logo apresentaria de maneira incontestável a sua real importância, em especial no Oceano Pacífico, com as batalhas sendo vencidas pelos aviões americanos embarcados em porta-aviões, sem contato visual entre os navios e, por conseguinte, longe do alcance do seu armamento. Em cumprimento à nova Lei, todo o acervo de aviões, bases e sobressalentes foram cedidos à nova Força Armada, além de pilotos e mecânicos.

A segunda fase inicia-se em 1952, com a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), período que foi caracterizado pelo empreendedorismo de uma nova geração, que construiu uma sólida base estrutural que perdura até os dias atuais. Naquela época, alguns eventos foram significativos para a reestruturação da Aviação Naval: em 1957, a criação e instalação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval na Avenida Brasil; a chegada do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, no início de 1961; e a compra de novas aeronaves.

Com um ambiente militar conturbado pela disputa de uma discutível hegemonia no uso da asa fixa, era patente a tensão que existia no País. A controvérsia se estendeu até 1965, quando, por força de decreto do Presidente Castelo Branco, a Marinha ficou restrita a operar apenas helicópteros.

No período de 1965 a 1997, a Marinha desenvolveu intensamente o seu emprego, tanto no período diurno quanto no noturno, não somente a partir do NAeL *Minas Gerais*, mas também em escoltas dotados de convés de voo, ampliando significativamente a capacidade da Esquadra na guerra antissubmarino e antissuperfície, o que caracterizou a terceira fase da Aviação Naval.

Em um cenário político favorável e com uma atuação firme da Marinha na perseguição do retorno da asa fixa, em 1998 são adquiridos aviões para operação em porta-aviões, a fim de contribuir com a defesa da Força Naval no mar. Era o início da quarta e atual fase da Aviação Naval, devidamente autorizado por decreto presidencial. Pouco mais de dois anos depois, superando uma lacuna de mais de três décadas, foi realizado o pouso dos nossos AF-1 SkyHawk no NAeL *Minas Gerais*.

Essa conquista incluiu o Brasil em um seleto grupo de países com a capacidade de operar aviões de alta *performance* embarcados. Em 2001, ocorreu a passagem de serviço do capitânia da Esquadra: o Navio-Aeródromo *São Paulo* passou a receber os nossos aviões, com a consequente baixa do saudoso *Minas Gerais*.

Registra-se que atualmente a Aviação Naval possui o complexo de São Pedro da Aldeia, no Rio de Janeiro, onde se localiza grande parte do seu acervo material e humano. Aqui estão baseados cinco esquadrões de helicópteros, o EsqdHU-1, EsqdHI-1, EsqdHS-1, EsqdHA-1 e o EsqdHU-2, e um de aviões, o EsqdVF-1, unidades aéreas com aeronaves distintas e com missões específicas. Além disso, provendo o necessário suporte logístico, contamos com a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira, a Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia e o Centro de Intendência da Marinha em São Pedro da Aldeia.

Neste ambiente cordial, extremamente profissional e de trabalho incansável, com o indispensável apoio das atividades de Segurança de Voo, da Medicina e Psicologia de Aviação, formamos e adestramos nossas tripulações e disponibilizamos para voo as nossas aeronaves, de modo a apoiarmos a Esquadra, a Força de Fuzileiros da Esquadra, os Distritos Navais e a Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Entretanto, a Aviação Naval está também representada em outras regiões do Brasil. Os nossos valorosos Esquadrões Distritais EsqHU-3, EsqHU-4 e EsqHU-5, braços avançados na Amazônia, no Pantanal e nos Pampas, são motivos de orgulho pela atuação destacada em apoio aos Distritos Navais de suas áreas de jurisdição. Destaco a presença de uma aeronave Esquilo de cada um desses esquadrões, hoje aqui na Macega. Unidos pelo nosso ideal, somos invencíveis, separados estamos vulneráveis! Obrigado pela vossa presença, que abrilhanta sobremaneira esta cerimônia.

Contudo, é fundamental destacar a sinergia existente com a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, que tem em sua missão o propósito de realizar as atividades normativas, técnicas e gerenciais relacionadas com a Aviação Naval, tendo papel fundamental nas modificações e modernizações da frota existente, bem como nos estudos para a aquisição de novos meios. O Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SipaAerM) também merece especial menção, com as tarefas de organizar, orientar e supervisionar as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos na Marinha, sendo indispensável para a Aviação Naval.

Não obstante o seu marcante pioneirismo quando do seu nascimento, na atualidade a Aviação Naval atingiu um destacado patamar operacional, com a realização de missões complexas, em períodos diurnos e noturnos na Amazônia Azul; na Antártica; no interior do Brasil, em áreas de importância estratégica; e no Líbano, em apoio à Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas (MTF-Unifil). Nos últimos anos, em apoio aos denominados “Grandes Eventos”, como os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016, a Aviação Naval tem estado presente, assim como nas ações de garantia da lei e da ordem. É importante ressaltar o suporte prestado à população por ocasião de calamidades públicas, como enchentes, desabamentos e, ainda, no atendimento rotineiro às populações ribeirinhas da Amazônia e do Pantanal, em complemento às ações da Marinha nas missões de assistência hospitalar.

O sonho dos pioneiros de criarmos um braço aéreo em apoio à nossa Marinha escreveu belos e valorosos capítulos de superação, com a perda de companheiros que sacrificaram a própria vida em prol de um ideal! Porém a nossa história é de contínua evolução. Ao olharmos o futuro, percebemos a necessidade de nos atualizar, com a renovação de nossos meios. Assim é que a Marinha adquiriu novos helicópteros SH-16 Seahawk e UH-15 Super Cougar, iniciou a modernização dos AH-11A Super Lynx e dos AF-1A/B SkyHawk, bem como planeja substituir os valorosos UH-12/13 e IH-6B, haja vista o término de sua vida útil. O projeto COD-AAR (Carrier Onboard Delivery - Air-to-Air Refueling) dotará a Esquadra de importante vetor de reabastecimento em voo, transporte de material e pessoal. Por todos esses esforços que estão sendo realizados, percebemos a importância que a Aviação Naval tem para a Marinha, o que nos faz transbordar de satisfação e orgulho, além de renovar a nossa motivação para enfrentarmos os desafios do presente.

Às personalidades que em breve receberão o Diploma do Mérito Aeronaval, agradeço as ações diretas e o apoio irrestrito à nossa Aviação Naval. As senhoras e os senhores fizeram a diferença!



Aeronave A4

Aos comandantes da Aviação Naval do Chile e do Uruguai, ao chefe de Treinamento da Aviação Naval dos Estados Unidos da América e à representação francesa, externamos a nossa satisfação em contar com suas presenças nesta cerimônia, o que reforça os laços profissionais e de amizade que nos unem.

Por fim, ao lembrarmos os feitos que marcam o Centenário da Aviação Naval, além de nos conduzir a uma reflexão de nossa história, é imperioso reverenciarmos o idealismo e a bravura dos nossos pioneiros, ressaltarmos o trabalho abnegado das gerações que os sucederam, e reconhecermos o profissionalismo da atual geração de homens e mulheres, militares e servidores civis, que guarnecem os postos no cumprimento de nossa missão, honrando as tradições e o legado deixado!

Aeronavegantes, sejam aviadores navais, mecânicos, controladores de voo, médicos e psicólogos de aviação, e ainda aqueles que ostentam a nossa asa dourada não nos uniformes, mas gravada no peito, incrustada no coração: parabéns! Congratulo-me com todos pelas conquistas da nossa Aviação Naval, mas conclamo-os a seguir em frente, no compromisso de nos fazermos presentes, em qualquer cenário e a qualquer momento onde a nossa atuação se fizer necessária para o bem do Brasil!

No ar, os Homens do Mar!

Viva a Marinha!”

# CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL – 1916/2016

JOSÉ LUIZ GATTI\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>)

---

## SUMÁRIO

A criação do Serviço de Aviação  
Primeira Guerra Mundial  
O amadurecimento operacional e novos empreendimentos  
A criação do Ministério da Aeronáutica  
1955 – O renascimento da aviação naval  
Enfim um novo entendimento  
Epílogo

## A CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE AVIAÇÃO

Nos primeiros anos do século XX, foi tão expressivo o desempenho diplomático do Brasil na solução de questões internacionais que nossa Marinha foi contemplada com um desenvolvimento à altura

do conceito conquistado pelo nosso País no cenário das nações. Chegamos a ocupar um lugar de destaque ao incorporar os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, da classe *Dreadnought*, dotados da mais alta tecnologia naval até então existente. Uma diplomacia excepcional à qual correspondia possuímos um condigno Poder Naval.

---

\* Aviador Naval da Turma CAAVO – 64. Ex-Comandante do CIAAN (1978 e 1979) e do Esquadrão HS-1 (1980 a 1981).

Nesse contexto, com esse propósito, surgiu o embrião da futura Força de Submarinos e, no ano seguinte, o da Aviação Naval.

### ***23 de agosto de 1916***

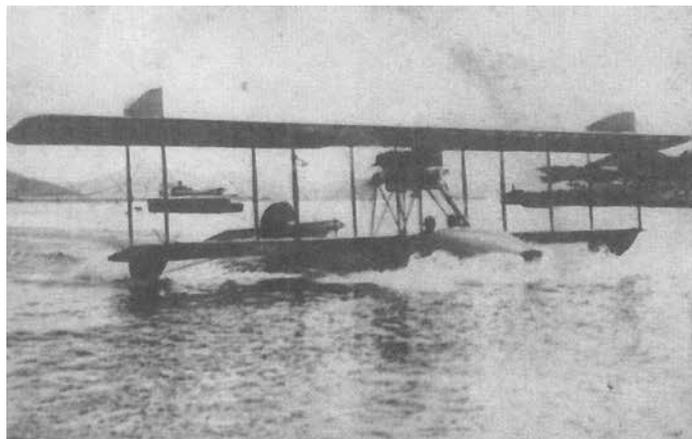
Nesta data, sendo ministro da Marinha o Almirante Alexandrino de Alencar, foi criado o Serviço de Aviação. Nasceu em nosso País a Aviação Naval, materializada com a aquisição de três aerobotes Curtiss nos Estados Unidos da América (EUA).

A aviação já vinha empolgando o mundo inteiro, e no Brasil os militares acompanhavam com grande interesse o seu desenvolvimento. Imaginava-se que os aviões viriam a ser “os olhos e os canhões” das Esquadras.

Após a visita, em 1917, do Presidente Wenceslau à ainda pequena base na Ilha das Enxadas, no Estado do Rio de Janeiro, a Aviação teve um notável impulso, ficando autorizada a compra de novas aeronaves e a instalação de torre de observação e depósitos de combustível na Ilha do Rijo, também no Rio de Janeiro.

## **PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL**

O Brasil declarou guerra à Alemanha em 16 de outubro de 1917. Sua contribuição



1916 Aerobote Curtiss (modelo F)

aos Aliados constituiu num grupamento de navios designado por Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), para ação no Atlântico Sul. Uma missão médica foi para a França e um grupo de aviadores enviados para cooperar com o 10º Grupo de Aviação da Royal Navy (Inglaterra), auxiliando no patrulhamento costeiro.

Nossos pilotos se apresentaram em Cal-shout, Grã-Bretanha, em 1918, para receber instrução nos novos biplanos Sopwith Camel, menores e mais leves que os aerobotes Curtiss, dotados de rodas e asas mais curtas para maior agilidade, motor radial e uma metralhadora no nariz, sincronizada com a hélice. Lamentavelmente, quando treinavam para uma parada aérea no dia 7 de setembro, um dos nossos pilotos, o Tenente Eugenio Possolo, perdeu a vida após colidir com outro avião, pilotado por um inglês.

Estimulados pelas necessidades da guerra, os fabricantes de ambos os lados esforçaram-se para assegurar aos aviões melhor atuação em combate e nas missões de reconhecimento. De simples transportadores de malotes, passaram a influir nas ações ao fornecer informações sobre os inimigos, o que gerou a necessidade de serem abatidos em voo ou destruídos no solo. Surgiram os caças e os bombardeiros.

Os almirantes, contagiados com a empolgação dos aviadores, convenciam-se de que a Aviação representava sobretudo uma econômica solução para o patrulhamento costeiro. Assim, em 1920, apesar das dificuldades, a Marinha já possuía 15 hidroaviões, de diversos tipos e variadas procedências. Tinha por meta colocar 50 aeronaves em serviço.

Paralelamente, a Aviação do Exército, conhecida como Aviação Militar, progredia. Estabelecida no Campo dos Afonsos, vinha, desde 1919, formando seus próprios pilotos e eventualmente colaborando na formação de aviadores e mecânicos para a Marinha, dentro de um espírito de apoio mútuo.

Em 1918, já estava em serviço o primeiro navio-aeródromo, na época em que ainda prevaleciam os hidroaviões, fossem aerobotes ou aviões dotados de flutuadores. Paralelamente, em particular na Alemanha, desenvolviam-se os dirigíveis (Zeppelin), que se constituíam em excelentes postos de observação aérea, capacitados a orientar a ação dos navios de superfície.

Foram tomadas providências para a

construção do Centro de Aviação Naval, na Ponta do Galeão (Ilha do Governador, RJ), e implantação de outro em Santos (SP), sendo que este, depois de pronto, serviria de padrão para os futuros centros a serem estabelecidos, inicialmente no Sul do País e numa fase posterior na Bahia, no Nordeste e no Pará.

Embora em número reduzido, os aviões da Marinha estavam dentro do que era moderno na época. O desenvolvimento das estruturas não tinha sido significativo. Os tipos variavam apenas no tamanho, para comportar tripulantes, combustível ou armamento, de acordo com a missão.

### **1922 – O batismo de fogo**

Nuvens sombrias pairavam sobre a Guanabara na madrugada do dia 5 de julho de 1922. Algumas unidades do Exército haviam se rebelado contra o Presidente Arthur Bernardes por este ter mandado

prender o Marechal Hermes. O ministro da Marinha determinou um ataque ao Forte de Copacabana. Assim, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* saíram a Barra precedidos por um destróier e acompanhados dos aviões que participariam do ataque quando determinado pelo capitânia.

O desfecho desse episódio foi a épica resistência dos “18 do Forte”.

### **1924**

Tendo eclodido em São Paulo a Revolução de 1924, e estando em estado de sítio o Distrito Federal (Guanabara) e os estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, desde o início da rebelião, o ministro da Marinha

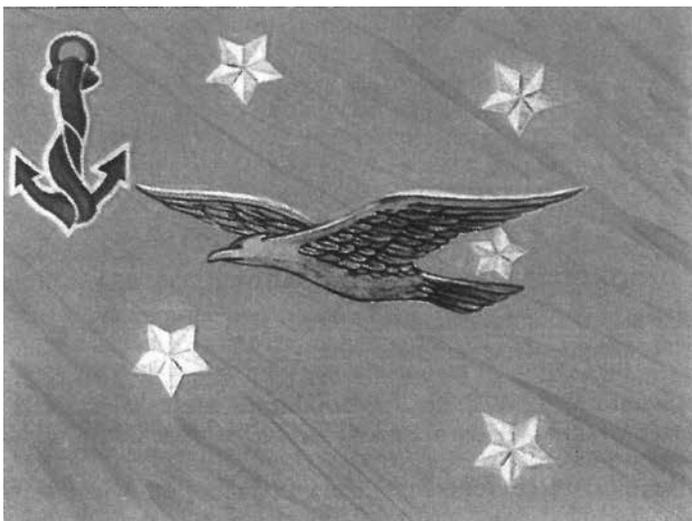
enviou parte da Esquadra para o Porto de Santos, acompanhada de um grupamento aéreo composto de hidroaviões e reforçado com alguns aparelhos da Aviação Militar.

Registrava-se a primeira operação aérea conjunta e com relativo sucesso. Os aviadores de ambas as forças se identificavam, possuíam ideias comuns e viviam as mesmas dificuldades. O deslocamento para a ação em Santos deu-lhes a convicção de que unidos venceriam com maior facilidade os obstáculos ao seu desenvolvimento.

Nascia em nosso País a ideia de um serviço único. Os aviadores se dividiam em duas correntes de opinião. Os conservadores que defendiam a existência de serviços distintos para a Marinha e para o Exército, argumentando que o apoio à Marinha britânica havia se estagnado depois do surgimento da RAF<sup>1</sup>, que ganhava vulto, mas não resolvia os problemas navais, enquanto nos EUA e no Japão verificava-

## **Os aviões da Marinha estavam dentro do que era moderno em 1920**

<sup>1</sup> Royal Air Force, a Força Aérea da Inglaterra.



1925 – Primeiro estandarte da Aviação Naval

-se exatamente o contrário. Já aqueles que eram a favor de um serviço único achavam que a Aviação só teria um desenvolvimento adequado se fosse arma independente, argumentando que ótimos resultados haviam sido obtidos em outros países que passavam por dificuldades orçamentárias, como, por exemplo, a Alemanha, que, mesmo com sua economia arruinada pela guerra, apresentava ao mundo notáveis desenvolvimentos aeronáuticos, como os enormes dirigíveis Zeppelin.

No parecer do ministro, Almirante Alexandrino de Alencar, a quem mais devia a Marinha a criação do Serviço de Aviação, devia-se aguardar a evolução da Aeronáutica para se julgar as vantagens do serviço único.

### **1931 – o apoio do Presidente Vargas**

A Revolução de 1930 encontrou a Aviação Naval em péssima fase. Para amenizar, o Presidente Getúlio Vargas, no poder desde novembro, atendendo a pedido do ministro, Almirante Protógenes, autorizou a

aquisição de 11 hidroaviões Savoia Marchetti 55A, trocados por café.

### **1932**

Conturbados meses viveu o País no ano de 1932, devido à Revolução Constitucionalista, deflagrada em São Paulo.

A Aviação Naval dispunha para a ação de 14 aparelhos de combate de variados tipos e procedência e quatro de instrução avançada, além de 12

aviões de treinamento primário. No entanto, o índice de disponibilidade mal chegava à metade, principalmente por falta de sobressalentes.

Uma força-tarefa, constituída pelo Cruzador *Rio Grande do Sul* e três escoltas, partiu do Rio com destino a Santos no dia 11 de julho, para assegurar a manutenção daquele porto pelas tropas legalistas.

### **O AMADURECIMENTO OPERACIONAL E NOVOS EMPREENDIMENTOS**

“Fog Peril overcome”. Com essa manchete, o *The New York Times*, de 30 de setembro de 1929 divulgava uma nova conquista da Aeronáutica. James Doolittle, um dos mais famosos pilotos da época e detentor de vários recordes, numa manhã de denso nevoeiro, acompanhado pelo Capitão Ben Kelsey como observador, decolou com a cabeça coberta e retornou ao ponto de saída, onde pousou com segurança na Base de Mitchel. Fez um percurso de 24 km. Nascia o voo por instrumentos.

Doolittle, baseando-se no funcionamento da agulha giroscópica Sperry, havia sugerido que fosse adaptada àquele instrumento uma barra que representasse o plano horizontal, e assim foi concebido o primeiro horizonte artificial. Até então vários acidentes aéreos vinham ocorrendo devido à desorientação espacial. Somente após 1930 passariam a existir altímetros e instrumentos direcionais confiáveis, além do horizonte artificial, que permitiam o aprimoramento do voo por instrumentos. Nessa mesma época foram criados os primeiros simuladores de voo.

### 1933

Iniciava-se o ano de 1933. Nossos vizinhos Colômbia e Peru encontravam-se em guerra, e tropas envolvidas no conflito se acercavam das nossas fronteiras na região de Letícia. Temendo que estas não fossem respeitadas, Vargas

autorizou o envio para lá de um expressivo contingente do Exército, sob o comando de um general, que seria apoiado por navios da Marinha e por um destacamento naval de hidroaviões, em virtude de não existirem pistas terrestres na área para emprego da Aviação Militar.

A 4ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio (DEB) estava equipada com 20 biplanos Fairey Gordon, de procedência inglesa, capacitados para o voo por instrumentos, com naceles para três tripulantes. Possuíam boa autonomia, mas, por se apoiarem em dois flutuadores, eram mais frágeis do que os aerobotes para o emprego na água.

Coube à 4ª DEB apoiar as operações em Letícia, e para tanto ficou acertado o

envio para Belém de um destacamento precursor, ao qual caberiam as providências necessárias. Até Belém, os aviões da 4ª DEB viajaram pela costa. O trajeto a partir de Belém seria a bordo de embarcações mobilizadas, pertencentes a uma empresa de navegação fluvial.

Embora fosse de neutralidade a postura do nosso País, as forças estavam indo pra lá preparadas para fazer respeitada a nossa soberania. A Força Naval chegou a São Jerônimo, 86 km abaixo de Tabatinga e, no mesmo dia, foi feita a abertura de uma clareira e iniciado o balizamento com bandeirolas do trecho do igarapé que seria usado como pista. Tornaram-se também

providências de caráter sanitário, como prevenção contra mosquitos.

Numa etapa seguinte, deram início à montagem de um hangar. Poucos dias depois, o silêncio da mata foi rompido pelo ronco de um Fairey decolando, provocando

uma revoada de aves das mais variadas espécies.

Nas semanas seguintes, a 4ª DEB realizou muitas e muitas missões de reconhecimento. Os pilotos aproveitaram para experimentar as dificuldades das operações aéreas noturnas na selva. Durante os voos, os aviões permaneciam em contato rádio com um posto de controle instalado em lancha. Da base, eventualmente, se deslocavam para posições avançadas, cruzando longas distâncias sobre aquele imenso tapete verde.

Durante as operações em Letícia, a Aviação Naval provou a sua efetiva capacidade de colaborar com unidades navais e com a tropa.

## **Nas operações em Letícia, em 1933, a Aviação Naval provou a sua efetiva capacidade de colaborar com unidades navais e com a tropa**

## *A era do “arco e flecha”*

O Congresso Anual de Aeronáutica, a ser promovido pelo Aeroclube de São Paulo, estava perto de se realizar. Em virtude do envolvimento de parte da guarnição da Escola de Aviação Militar na Intentona Comunista, em novembro de 1935, a participação do Exército estaria reduzida a um mínimo. Limitar-se-ia ao lançamento de um paraquedista que faria uma demonstração da nova técnica de salto em queda livre.

Era esperada uma grande afluência de público. Pilotos do Exército americano e da RAF participariam demonstrando perícia na técnica de pilotagem e, evidentemente, por motivos de interesse comercial.

Os americanos estavam trazendo um Stearman Kaydet, biplano com um motor Lycoming de 215 HP, lançado em 1934, com uma expectativa de larga encomenda para uso em treinamento tanto no Exército como na Marinha. Os ingleses faziam a apresentação de dois de seus mais recentes lançamentos, os biplanos Gloster Gladiador e Swordfish. O Gloster Gladiador era recordista de velocidade, tendo alcançado a marca de 565 km/h, e o Swordfish, da Fairey, destinava-se ao lançamento de torpedos contra navios.

A festa teve início logo após a chegada do presidente do Estado de São Paulo, e os aviões estrangeiros levaram a assistência ao delírio, em suas passagens a alta velocidade entremeadas de *tourneaux* a baixa altura. Os organizadores do congresso avaliavam as condições meteorológicas sobre o aeroclube.

Alinhados, próximo à pista estavam quatro Boeings da Marinha, armados

com bombas e com os geradores de fumaça instalados. O público aguardava com impaciência, quando o coordenador das demonstrações sugeriu que os aviões estrangeiros decolassem novamente. Nisso, o Capitão de Corveta Djalma Petit de súbito correu para um dos Tiger-Moth e decolou, iniciando um arrojado *show* de acrobacias a baixa altura, arrancando aplausos da multidão arrepiada.

Petit tentou então o seu primeiro duplo *looping*, manobra em que era incomparável, mas, devido ao teto baixo, esta foi mal concluída. Insatisfeito, foi para o segundo, quando, ainda na parte ascendente, o motor calou e o Tiger-Moth entrou em parafuso

descontrolado. A recuperação começou muito baixo. Entre o avião e a pista, os espectadores se dispersaram em pânico. Petit, evitando atingi-los, guinou o avião, que, colidindo com o solo, espatifou-

-se. Petit morreu heroicamente.

Acidentes como esse eram comuns naquela época, embora a Aviação Naval estivesse prestes a atingir a maioridade (21 anos). Mais de 50 acidentes graves já haviam sido registrados, muitos dos quais com perda total da aeronave. Era expressiva a quantidade de mortes e incapacitações definitivas relacionadas a tais acidentes, razão por que esta era ficou conhecida no futuro como a do “arco e flecha”.

Isto não era um privilégio nosso, já que o mesmo acontecia em outros países. É mister que se saiba que muitos dos acidentes ocorreram por fragilidade do material ou pela tentativa de estabelecer uma nova conquista, ou, ainda, pela associação de tais fatores. Muito deve a Aviação de hoje aos seus pioneiros, graças ao denodo e ao desprendimento destes pela vida.

**Muito deve a Aviação de hoje aos seus pioneiros, graças ao denodo e ao desprendimento destes pela vida**

## ***O Correio Aéreo Naval***

O Correio Aéreo Naval começara em 1919 para fazer ligação com a Esquadra nos exercícios fora da sede e em 1934 já se estendia a toda costa sul.

Em 1939, a viagem do Rio de Janeiro para o Porto do Rio Grande, com escala nas bases aeronavais de Santos, no Porto de Paranaguá, na Base Aeronaval de Florianópolis e no Campo de Osório, ocorria semanalmente. Haviam campos de pouso intermediários, para uso em caso de necessidade. Cogitava-se de estender as suas linhas ao longo da costa até Belém do Pará.

Desde 1936 o serviço de correio naval vinha empregando dois biplanos Waco-CPF-F-5 sem cobertura para o piloto. Posteriormente, um modelo mais sofisticado entrou em serviço, o Waco Cabine.

Quando não estavam escalados para a linha regular, os pilotos do serviço de correio realizavam viagens para o interior do País para treinamento e coleta de informações úteis ao estabelecimento de futuras linhas.

## ***Indústria aeronáutica***

Várias empresas estrangeiras tinham se interessado em instalar filiais no Brasil. O grupo de trabalho da Diretoria de Aeronáutica da Marinha era a favor do Stearman como treinador e pelos produtos da Fairey como opera-

cionais, todavia as maiores facilidades foram dadas pela Alemanha, cujo *fürher*, Adolf Hitler, simpatizava com o Governo Vargas e com o movimento integralista em nosso País.

Um dos primeiros Focke-Wulf 44 J decolou do Galeão no dia 10 de novembro de 1936. Precediam uma série de 20 biplanos de treinamento que seriam fabricados no Brasil, para substituir os Tiger-Moth. Foram batizados de Pintassilgo e tinham excelente desempenho no voo acrobático.

Ainda naquele ano, no dia 20 de julho, foi feita a experiência do primeiro FW 58 montado no Galeão, modelo dos que seriam fabricados em seguida no Brasil. Tratava-se de um monoplano de asa baixa, bimotor, com metralhadora no nariz e no dorso (torre), operado por quatro tripulantes e destinado a missões de patrulha. Uma

nova série de 20 pintassilgos foi construída em 1938, ano em que se registrou o voo do primeiro FW 58 de um lote de dez que estariam entregues somente em 4 de outubro.

## ***1940***

Em 1940, a Aviação Naval dispunha de 111 aviões, dos quais 58 destinavam-se à formação de novos pilotos e ao treinamento dos já formados. A Aviação Militar contava com um número três vezes maior de aparelhos, dos quais 121 armados, 117 para transporte e 83 para treinamento.

**Várias empresas estrangeiras tinham se interessado em instalar filiais da indústria aeronáutica no Brasil. As maiores facilidades foram dadas pela Alemanha, cujo *fürher*, Adolf Hitler, simpatizava com o Governo Vargas e com o movimento integralista em nosso País**

## **Primórdios da FAB**

Desde o advento do Estado Novo, em 1937, os defensores da adoção do serviço único já consideravam como vitoriosa a sua causa. A influência dos opositores junto ao Congresso mostrava-se inócua. A criação do Ministério da Aeronáutica estava na dependência exclusiva do Presidente Vargas, que era, para isso, assediado pelos aviadores navais e do Exército ligados ao Gabinete, entre eles o seu piloto particular, Nero Moura<sup>2</sup>.

No dia 20 de janeiro de 1941, por decisão presidencial, numa única Secretaria de Estado foram reunidos os recursos da Aviação Militar, da Aviação Naval e do Departamento de Aeronáutica Civil. Estava criado o Ministério da Aeronáutica, ao qual ficava subordinada uma corporação militar única com a denominação de Forças Aéreas Nacionais, cabendo-lhe também a coordenação, a fiscalização e a orientação de todos os aeroclubes e ficando dependentes da sua prévia autorização o funcionamento e a instalação de quaisquer entidades, empresas ou companhias destinadas ao estudo e à aprendizagem da aeronáutica ou à exploração comercial do transporte aéreo.

### **A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA**

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941 os meios

da Aviação Naval e da Aviação Militar passaram para a Força Aérea Brasileira (FAB).

Desde 1939 o mundo estava em guerra. A Alemanha, tendo a Itália como aliada, expandia seu domínio na Europa em todas as direções. No Oriente, o Japão, tendo anexado a Coreia e parte da China, preparava-se para novas conquistas na Oceania, além de pretender expandir-se pelo Sudeste Asiático e, através das Aleutas, chegar ao Alasca.

Assim, quando a FAB foi criada, a guerra já tinha por cenário o continente europeu e o Norte da África e já se estendia à Ásia e à Oceania. No lado europeu verificava-se uma preponderância da ação terrestre, en-

quanto que no oriental prevalecia a atuação de forças navais.

O papel da Aviação Naval teria maior expressão no Pacífico, mas seria também importante no Atlântico e no Mediterrâneo. A Aviação Naval Britânica (Fleet Air Arm), reativada para atender às necessidades da

## **Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941 os meios da Aviação Naval e da Aviação Militar passaram para a FAB**

guerra, já registrava notáveis feitos, como o ataque à Esquadra italiana em Taranto e a colaboração para o afundamento do *Bismarck*, empregando os últimos biplanos militares, os Swordfish.

No Atlântico seria desencadeada uma campanha antissubmarino sem precedentes, com a ação combinada a oeste da Aviação Naval americana com a recém-criada Força Aérea Brasileira, e a leste a Royal Air Force, contando com bases na África. Foi no Pacífico, todavia, que, após a entrada dos EUA na guerra contra o Japão, as

2 O Capitão Nero Moura, piloto particular do Presidente Vargas, seria, alguns anos depois, honrado com o cargo de comandante do Primeiro Grupo de Caça, a quem caberia o apoio aéreo à Força Expedicionária Brasileira na Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, tendo como oficial de Operações o Major-Aviador Oswaldo Pamplona Pinto, oriundo da Marinha.

ações aeronavais de ambas as facções se desenrolariam em sua maior magnitude, dando ao navio-aeródromo o lugar antes ocupado pelos grandes encouraçados, e que assegurariam o apoio aéreo às operações anfíbias para reconquista das Ilhas Carolinas, Marianas, Filipinas, Okinawa e Iwo Jima. A Marinha nipônica, que vinha desenvolvendo o navio-aeródromo desde 1918 e que em 1939 possuía o melhor avião de caça do mundo, o Mitsubishi Zero, teve marcante atuação, por meio de sua Aviação Naval, na conquista da China, no ataque a Pearl Harbour, na Batalha de Midway etc.

Nos dois teatros, portanto, houve necessidade de empregar a arma aérea em apoio às Marinhas. Até a Alemanha, que no início não dispunha de navios-aeródromos, no fim da guerra possuiria duas unidades, ainda que estas não chegassem a entrar em combate

porque ficaram prontas tardiamente. A Marinha da Itália não os possuía, por considerar seu território como um imenso e natural ‘porta-aviões, e por isso teve que contar com o apoio de sua própria Força Aérea e da Luftwaffe nas batalhas em que sofreu irreparáveis derrotas.

A participação da FAB na Segunda Guerra Mundial consistiu no apoio aerotático ao V Exército Aliado, ao qual se subordinava a Força Expedicionária Brasileira (FEB), e no patrulhamento do Atlântico Sul. A Marinha do Brasil muito aprendeu com os ensinamentos da guerra e, terminado o conflito, passaria a pressionar

o governo no sentido de reaver sua arma aérea orgânica. O assunto foi estudado pelo Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), resultando numa Doutrina de Cooperação da FAB com as outras Forças.

Nos primeiros anos de vida da FAB, seus componentes, que receberam a alcunha de “oriundos” da Marinha e “provenientes” da Aviação Militar, se ajustaram às necessidades da corporação em se impor perante as demais. Grosso modo,

**Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, a FAB teve uma heroica participação, correspondendo às expectativas daqueles que haviam se pronunciado a seu favor. Os ensinamentos da guerra ensejariam o ressurgimento da Aviação Naval poucos anos depois**

aos “oriundos” coube uma participação mais abstrata e, portanto, de planejamento, e aos “provenientes” o exercício do poder, com uma herança fiel aos padrões do Exército, o que conferia à FAB uma mentalidade primordialmente continental. Isso não veio prejudicar a atuação da FAB na campanha Atlântico Sul e nos céus da Itália, porque na primeira as missões partiam de novas bases litorâneas visando

combater os submarinos inimigos, que ameaçavam o nosso tráfego marítimo, e a segunda de caráter especificamente em apoio tático à ação da FEB contra o Exército alemão.

Inegável se torna o reconhecimento ao trabalho da FAB no que toca à nossa integração territorial. E não obstante às restrições orçamentárias que nunca deixaram de existir, ela procurou promover apoio tático às demais Forças Singulares em nosso território e a defesa aérea do mesmo contra possíveis incursões.

Nosso esforço de guerra inicial foi proeminentemente naval enquanto se preparava

a FEB para combater na Europa. A Marinha entrou na guerra com precariedade de meios.

Inegavelmente, com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, a FAB teve uma heroica participação, correspondendo às expectativas daqueles que haviam se pronunciado a seu favor. O eixo Recife-Dakar foi de tanta importância para o suprimento das forças engajadas no Norte da África e no Sul da Europa que ficou conhecido como o “trampolim da vitória”. Aviões em trânsito neste eixo utilizavam bases construídas ou aprimoradas pelos americanos de Belém até Caravelas, incluindo-se Fernando de Noronha.

### 1955 – O RENASCIMENTO DA AVIAÇÃO NAVAL

Os ensinamentos da Segunda Guerra Mundial ensejariam o ressurgimento da Aviação Naval poucos anos depois. Convidada, após o conflito,

a participar das Operações Unidas, a Marinha do Brasil quis e conseguiu manter uma Esquadra nucleada em porta-aviões, tendo para isso providenciado a compra do *Minas Gerais* no governo Juscelino Kubitschek e a formação de pilotos para ele no exterior.

Numa Exposição de Motivos de 15 de janeiro de 1954, o Emfa propôs uma “Doutrina de Cooperação da FAB com as demais Forças”, que estabelecia a formação dos Comandos Aerotáticos Naval e Terrestre na FAB e a criação de Centros de Instrução e Treinamento Aeronaval e Terrestre, a cargo dos Ministérios da Marinha e da Guerra, respectivamente.

Para a construção do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN),

o lugar escolhido ficava no km 11 da Avenida Brasil, ocupando parte de uma grande área já pertencente à Marinha, onde se encontrava o Quartel de Marinheiros e algumas unidades de suprimentos. Em maio de 1955, as obras tiveram início, e os oficiais envolvidos acompanharam de perto os trabalhos.

Em março de 1956, concluiu-se o primeiro curso de Observadores Aéreos Navais (OAN), realizado ainda nas instalações provisórias do CIAAN. Para uma melhor adaptação ao vôo, os candidatos a observador aéreo fizeram um estágio prático de voo no Aeroclube de Mangunhos, que ficava nas proximidades.

Surgia em cena um novo personagem: o helicóptero. Haviam sido encomendados ao Japão dois navios hidrográficos que utilizavam helicópteros como ferramenta indispensável ao trabalho. Era sabido que, com o apoio de um único helicóptero, a

duração de um serviço hidrográfico ficava reduzida a  $\frac{1}{3}$ . Assim, foram enviados alguns oficiais aos EUA, por conta do *Mutual Assistance Program*, para receber treinamento em helicópteros, e outros foram para a Inglaterra com a mesma finalidade. Após um intervalo de 16 anos, reiniciava-se a formação de aviadores navais.

Na Base Aérea do Galeão, observadores aéreos integrados à 2ª Esquadilha de Ligação e Observação passaram a tripular os aviões North American T-6 de treinamento.

### 1957 – a compra do Minas

Juscelino Kubitschek estava no poder desde 31 de março de 1956. A Nação havia

**A partir de 1958, a instrução de voo no CIAAN passou a se processar normalmente, e novas turmas de pilotos de helicópteros foram formadas**

acabado de viver conturbados dias, na crise que ficou conhecida como “Novembrada”, desfecho dos sucessivos desentendimentos políticos com relação à sucessão presidencial, desde a morte do Presidente Vargas, em 24 de agosto de 1954. Mal havia tomado posse, dois oficiais da FAB, inconformados com a sua vitória, iniciaram um movimento rebelde que, embora debelado em poucos dias, revelava ao novo presidente a necessidade de aproximar-se das Forças Armadas.

Para a Marinha, materialmente, isto representou a aquisição do tão esperado navio-aeródromo de escolta que lhe faltava para a ativação de um grupo de caça e destruição. Depois de comprado pelo Brasil o *Vengeance*, batizado Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, este seguiu para o Estaleiro Verolme, na Holanda, onde foi quase que inteiramente remodelado, com incorporação de pista em ângulo e um grande número de melhorias que o capacitaram a operar modernos caças a jato e aviões de patrulha em uso pela Royal Navy.

Estava solucionada a aquisição do navio. Dois grandes problemas aguardavam solução: a constituição do seu grupamento aéreo e a formação dos aviadores. A FAB advogava o direito de guarnecer o NAe com meios aéreos e o

pessoal de voo. A Marinha não concordava, querendo que os aviões, helicópteros e respectivos tripulantes pertencessem a ela. Eis um impasse criado!

A partir de 1958, a instrução de voo no CIAAN passou a se processar normalmente, e novas turmas de pilotos de helicópteros foram formadas. Com relação aos pilotos dos futuros aviões, foram recrutados 25 tenentes para realizar o Curso de Aviação Naval na Marinha dos EUA. Este grupo seguiu acompanhado de alguns oficiais de maior patente, com experiência de voo variada em helicópteros e aviões (aeroclube).



Helicóptero Hughes 269-A



Avião Pilatus (P-3)

Durante a permanência de um ano e meio no Center of Naval Aviation Training, os 25 oficiais brasileiros, além de terem realizado o programa completo de formação de aviadores, com estágio básico no avião T-34 e avançado no T-28 Trojan, passaram por um estágio suplementar de voo em aviões bimotores, iniciado no AT-11 Beechcraft e concluído no S-2A Tracker, da Grumman.

Os aviões que iriam guarnecer o NAeL *Minas Gerais* ainda não haviam sido escolhidos, mesmo porque a posse dos aviões pela Marinha não estava assegurada. A FAB, além de não recuar no tocante a admitir que a Marinha voltasse a ter seus próprios aviões, tomou a dianteira e deu seus primeiros passos para a obtenção de meios para operar no NAeL, conseguindo, por meio do MAP, um esquadrão de bimotores S-2 Tracker que receberam no Brasil a designação de P-16 e seis helicópteros antissubmarino SH-34J Sea Horse, destinados ao Primeiro Grupo de Aviação Embarcada. Ficariam sediados em Santa Cruz.

Fazia uma fria e cinza manhã no Mar do Norte quando o NAeL *Minas Gerais*, depois de ter passado pelas provas de mar, faria o recolhimento de aviões da Marinha britânica como parte dos testes dos seus vários novos sistemas: catapultagem, defletor de jato, espelho de pouso, cabos de parada, barricada, iluminação para operação noturna, comunicações, radar final para aproximação etc.

Aquele evento incluía a qualificação, a bordo do NAeL, de alguns pilotos veteranos. Em seguida foram qualificados alguns aviadores procedentes do curso de observador aéreo. Eles estavam guarnecendo os três novos helicópteros Westland Whirlwind, versão inglesa dos Sikorsky H-19 americanos e que, carinhosamente, foram batizados de Vaca.

Às 10 horas em ponto, os jatos da Royal Navy se apresentaram e foram mandados para o tráfego Delta, uma órbita de espe-

ra a baixa altura. Os aviões de patrulha Gannet também já estavam a caminho. O navio guinou soberbamente buscando o vento, enquanto no convés de vôo se verificou uma febril atividade. O fonoclama anunciou: “Convés de vôo, atenção para o recolhimento de quatro aviões”. Os jatos se aproximaram e, com perfeição, foram recolhidos e conduzidos para a proa. Seguiram-se a eles os dois Gannetts. Os aviões foram reabastecidos e à tarde fizeram inúmeros pousos, catapultagens e decolagens livres para treino das várias equipes do navio, que agilmente se deslocavam, exibindo suas toucas e camisetas coloridas de acordo com as funções.

Providenciada a aquisição do NAe e a preparação dos pilotos, faltava ainda a edificação de uma base aérea.

### *A Base Aérea Naval*

Procedeu-se, então, à aquisição de uma grande área no município de São Pedro d’Aldeia, na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro e, sem perda de tempo, foi iniciada a construção de uma base aérea.

O terreno foi conseguido por meio de algumas desapropriações e, devido ao denso capinzal lá existente, o local passou a ser chamado de “Macega”, assim como “macegueiros” os habitantes naturais da região. Pouco a pouco as edificações foram ganhando corpo, graças à devoção de um grupo de oficiais que trabalhavam na sua implantação. Nos dias de chuva, as vias existentes entre os prédios ficavam lamacentas, e das águas empoçadas surgiam nuvens de mosquitos e toda a sorte de insetos, tornando um inferno a vida dos pioneiros. Todavia, era um alento verificar que as obras corriam em ritmo acelerado. Entrementes, para atender às aeronaves já existentes e com vistas para o futuro, vinham sendo formados subespecialistas em

Aviação desde 1958, procedentes das especialidades de Manobra, Motores, Soldador, Eletricidade, Máquinas e Eletrônica. Ainda em 1961, os aviadores navais formados em Pensacola regressaram ao Brasil e foram distribuídos para a Diretoria de Aeronáutica, o NAeL *Minas Gerais* e São Pedro d’Aldeia, que estava parcialmente construída, já dispondo da pista e de um hangar, além de instalações para o pessoal.

Enquanto se discutia nos altos escalões a posse dos aviões, para manutenção do treinamento encetado em Pensacola e para dar continuidade na formação de pilotos em asa fixa, foram comprados seis aviões de instrução básica de procedência suíça, os Pilatus A-3, e, para treinamento avançado, 16 aviões T-28 Trojan, adquiridos na França e que seriam recebidos após uma revisão nos EUA para se capacitarem a operar em NAe.



Avião T-28 – Pousa a bordo do NAeL Minas Gerais (década de 1960)

Um acidente aéreo envolvendo um cadete do ar, que colidiu com um avião comercial em procedimento para pouso no Galeão, fez com que o Ministério da Aeronáutica proibisse voos de treinamento no Aeroclube e nas imediações, medida que interferia nas atividades de instrução na

Avenida Brasil, o que antecipou a mudança do CIAAN para São Pedro d’Aldeia.

Em 1963, o Navio-Transporte *Soares Dutra* trouxe dos EUA os seis primeiros T-28 desmontados e encaixotados, que foram transferidos para bordo do NAe *Minas Gerais* pelos guindastes do Arsenal de Marinha. Alguns dos oficiais formados em Pensacola foram concentrados no *Mi-*

*nas Gerais* onde seriam responsáveis pela montagem dos T-28. Concluída a montagem, o navio se fez ao mar acompanhado de um contratorpedeiro classe “A”, que atuaria no posto de Guarda de Aeronaves para resgate de tripulantes em caso de queda de algum avião.

### Os “Cardeais”

Enquanto a Marinha testava a bordo os seus T-28, os primeiros S2-A (aqui denominados P-16) Tracker da FAB chegaram ao Brasil, fazendo uma última escala em Vitória, onde

**Em 1963, o Navio-Transporte *Soares Dutra* trouxe dos EUA os seis primeiros T-28 desmontados e encaixotados, que foram transferidos para bordo do NAe *Minas Gerais* pelos guindastes do Arsenal de Marinha**

os pilotos, famintos e exaustos pela longa jornada, foram jantar numa churrasceria tarde da noite. Aquele evento ficou lembrado como a “Ceia dos Cardeais”. O código fonía que passaram a adotar Cardeal deve-se à cor do macacão, cenoura, acompanhado do boné vermelho. O comandante do avião de apoio que fora buscá-los na América, ao vê-los aproximarem-se para embarque, exclamou: “Parecem uns cardeais”!

### Atividades no novo CIAAN

## O Presidente Castelo Branco definiu por decreto as normas para o emprego de meios aéreos nas operações aeronavais, pelas quais a Marinha passava a ficar limitada a possuir apenas helicópteros

A turma a aperfeiçoar-se em 1965 acabou composta por 13 oficiais alunos. A parte teórica foi ministrada no CIAAN, que ainda ocupava instalações provisórias. Em que pese o mau aspecto do prédio, a preparação dos oficiais para a fase de voo contou com excelentes instrutores, e em cerca de seis meses

estariam todos voando os Pilatus. Porém, quando o *pre-flight* estava prestes a ser concluído, por decisão presidencial, todos os aviões da Marinha foram transferidos para a FAB.

O Presidente Castelo Branco, após ter visitado as unidades da FAB e da Marinha afetadas à pendente questão da Aviação Embarcada definiu, por meio do Decreto 55.627, as “Normas para o emprego de meios aéreos nas operações aeronavais”, pelas quais a Marinha passava a ficar limitada a possuir apenas helicópteros para emprego geral e para ações antissubmarino.

Determinava-se também a passagem dos helicópteros SH-34 J, que constituíam o 2º Esquadrão do 1º



P-16/1 GAE (NAe Minas Gerais) – desde 1965, por duas décadas

Grupo de Aviação Embarcada, para a Força Aeronaval. Os aviões recebidos da Marinha passavam a integrar a 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação, que passaria a ficar baseada em São Pedro d’Aldeia.

A maior parte dos pilotos de avião, tanto os formados em Pensacola como no Brasil, mostrava interesse em serem qualificados em helicópteros.

### *A fase de ajustamento*

Todos sentiram um desapontamento maior ou menor com a solução política dada ao impasse que conseguiu desagradar a ambas as Forças, mas que paradoxalmente teve seu lado positivo. À FAB foi assegurada a operação dos aviões do NAeL *Minas Gerais*, mas, por outro lado, a Aviação Naval foi oficialmente reconhecida.

A transferência dos helicópteros SH-34 J da FAB para a Marinha ensejou a criação de uma unidade aérea que recebeu o nome de Primeiro Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (Esqd HS-1), para o qual foram designados alguns dos mais experientes pilotos de helicópteros da Marinha. Esse tipo de helicóptero tratava-se de uma excelente aeronave que foi largamente empregada na Argélia e no Vietnã. Pesada, com espaço para 15 soldados equipados para o combate, teve a sua época de glória principalmente quando empregada pelo Exército dos EUA. Na versão naval para uso antissubmarino, apresentava algumas limitações, por isso não tardou a ser substituído, nos EUA, por modelos maiores e mais sofisticados, quando passou para os esquadrões da reserva e para a instrução avançada em Ellyson Field, (Pensacola, Flórida).

O Esqd HS-1 nasceu sob clima de grande entusiasmo, que tornar-se-ia maior com o passar dos anos. Enquanto o 1º Esquadrão de Helicópteros de Uso Geral (Esqd HU-1) servia como meio de apoiar atividades a

cargo dos navios e da tropa, o HS-1 tinha uma atividade fim definida: a guerra antissubmarino (guerra A/S).

Nos primeiros anos após a decisão do Presidente Castelo Branco, contente ou não, tanto o pessoal da Marinha como o da FAB procurava dar o máximo para a consecução do que mandava o Decreto. A Operação Unitas, realizada anualmente com os americanos, venezuelanos, argentinos, uruguaios etc., atuava como um catalisador para o perfeito enquadramento porque, acima dos interesses individuais, todos irmanavam-se na ideia de impressionar bem as outras Marinhas.

Nos períodos de reparo do NAeL, os controladores aéreos praticavam no Centro de Controle do Galeão e as equipes de convoo faziam estágios na Base Aérea de Santa Cruz, onde recebiam total apoio de seu comandante. Subordinada à Força Aeronaval estavam a Base de São Pedro d’Aldeia, o CIAAN, o Navio-Aeródromo Ligeiro, o Esquadrão de Instrução (HI-1), o Esquadrão Antissubmarino (HS-1) e o Esquadrão de Emprego Geral (HU-1). O HU-1, depois de um período de grandes dificuldades, voltava a brilhar, contando para isso com vários helicópteros de procedência inglesa Wasp e Whirlwind, ambos propulsionados a turbina.

### *Operação a qualquer tempo*

Embora fossem excelentes helicópteros, com destacada atuação no Vietnã, os SH-34J apresentavam uma série de limitações quanto ao emprego antissubmarino: monomotor, pouca potência para operar em dia de calmaria totalmente abastecido e carregado e sistema automático de controle de voo não plenamente confiável para operações noturnas. Nos EUA já haviam sido substituídos pelos Sikorsky S-61 Seaking, cuja designação naval era SH-3. Em 1969,



Helicóptero Westland Wasp, a turbina, Esqd. HU-1, a partir de 1965



Helicóptero WASP 7041

a Diretoria de Aeronáutica da Marinha providenciou a aquisição de seis unidades do modelo SH-3D, propulsionados por duas turbinas de 1250HP, com sistema automático de dobragem de pás, sonar onidirecional, com cabines para quatro armas submarinas (torpedos acústicos AS ou bombas de profundidade) e um AFCS completo, capaz de realizar automaticamente a aproximação e o voo librado com segurança e precisão.

A partir de 1970 iniciou-se, portanto,

uma nova era na Aviação Naval. Os helicópteros SH-3D passaram a permitir a ação AS em qualquer condição de tempo, diurna e noturna, e poderiam atuar como helicópteros de resgate nos lançamentos e recolhimentos noturnos dos P-16 o código de fonia “Paulo” para diferenciar de “Pedro” do Esqd HU-1, utilizado de dia. Num resgate noturno, o SH-3D, além de utilizar o Sistema Automático de Controle de Voo, para estabelecer o voo librado, possuía o recurso de transferir o controle do helicóptero para o tripulante situado na cabine de ré, junto à porta, com melhores condições de avistar os sobreviventes.

A chegada dos SH-3D coincidiu com um período de reparos do NAE *Minas Gerais*, quando foram feitas

algumas melhorias para uma operação noturna mais eficaz e segura. Até então era aquele Esquadrão HU-1 o que mais se desdobrava com uma grande carga de solicitações pela Esquadra, pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, pela Flotilha da Amazônia e pelos Fuzileiros, não podendo simplesmente abrir mão dos três tipos existentes, em particular dos Wasp, que, projetados para pousar em navios com condições desfavoráveis de mar, estavam

proporcionando aos contratorpedeiros o recurso de lançar torpedos A/S no limite de alcance do sonar do navio com a necessária precisão.

Em 1973, para substituir os Hughes do Esquadrão de Instrução e os Hiller do Esqd HU-1, a Diretoria de Aeronáutica foi favorável à aquisição de helicópteros Bell Jet Ranger. Este helicóptero, embora sofisticado para a instrução primária, permitia ao Esqd HI-1 proporcionar uma formação mais aprimorada dos aviadores, nela incluindo-se algumas práticas de voo noturno, voo por instrumentos e radionavegação. Passaria a operar aquele que era considerado “o bom senso” em helicópteros, parodiando a propaganda de uma conhecida marca de carro popular – o Jet Ranger já era o helicóptero produzido em maior escala no mundo todo. Montado sobre esquis, não possuía a mesma capacidade para pouso a bordo dos Wasp, assegurada por rodas, amortecedores, e passo negativo no rotor principal, especialmente projetados. Por esta razão, os Wasp seriam mantidos ainda por longo tempo no Esqd HU-1 e seriam os primeiros helicópteros brasileiros a sobrevoar a Antártica.

Recentes conflitos no Oriente Médio e no Oceano Índico haviam demonstrado a importância do emprego da aviação embarcada nas ações de superfície, nas chamadas guerras limitadas, em que se necessita obter o controle de uma determinada área marítima. Dentro deste conceito se encaixa o emprego de helicópteros armados com

mísseis ar-superfície, baseados em navios dos tipos fragatas, contratorpedeiros e corvetas. Assim, para integrar o sistema de armas das fragatas classe *Niterói*, em construção na Inglaterra, foram encomendados os helicópteros AS-11 Lynx, já adotados por algumas Marinhas. O Lynx, desenvolvido conjuntamente pela Aeroespaciale e pela Westland, era uma evolução dos Wasp. Dotado de duas turbinas, com capacidade para voo a qualquer tempo, sistema de trem de pouso associado a um arpão e capacitado a lançamento tanto de mísseis ar-superfície como torpedos A/S, destinava-se tanto à guerra antissubmarino como ao emprego em operações aéreas de esclarecimento, constituindo-se na melhor arma contra as lanchas de patrulha rápidas.

Enquanto se substituíam os helicópteros de emprego geral e de instrução e se providenciava a incorporação dos Lynx, os SH-3 permaneciam no Esqd HS-1, de forma cada vez mais consolidada. Todos os seus pilotos operavam agora em operações noturnas A/S, em ação coordenada com os pilotos do 1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE).



Helicóptero Super Lynx, ao pousar na fragata F-44 Independência

A formação de um piloto do Esqd HS-1 tinha início com a sua qualificação no SH-3D. Numa segunda etapa, o oficial cumpria um estágio de treinamento, após o qual passava a atuar como copiloto operativo. E numa última fase, que coincidia com o segundo ano servido no Esquadrão, o piloto alcançava o grau de comandante operativo. Os SH-3D já estavam havia cinco anos em serviço no Esqd HS-1, e seus pilotos tinham acumulado uma grande experiência.

## ENFIM UM NOVO ENTENDIMENTO

Haviam-se passado quatro décadas desde as primeiras aquisições de material e da formação de pessoal para a Aviação Naval pela Marinha, em sua segunda fase. Por 20 anos os P-16 do 1º GAE participaram das mais importantes operações aeronavais. Em que pese o excelente nível profissional de suas equipagens e o desmedido esforço na sua manutenção, no final dos anos 80 já se reconhecia que eles pouco acrescentavam à atuação dos helicópteros SH-3 e Lynx nas ações antissubmarino.

Logo após a Guerra das Malvinas houve, por curto espaço de tempo, algum interesse em atender a necessidade da Marinha, todavia nada de concreto foi feito. A atenção da FAB se concentrava no aprimoramento dos Tucanos, dos AMX e de alguns aviões de transporte/patrolha, todos baseados em terra.

Nessa época, a Marinha, ainda limitada a helicópteros, incorporou vários navios com capacidade para operar helicópteros neles baseados, como as corvetas *Inhaúma* e navios de desembarque. As aeronaves já não estavam baseadas só em São Pedro d'Aldeia; já existiam novos esquadrões de emprego geral na Amazônia, no Mato Grosso e no Rio Grande do Sul. Foi quando o Exército ativou sua própria Aviação, para qual foi irrestrita a colaboração da

FAB e da Marinha. Teve um desenvolvimento rápido, estimulado principalmente pela necessidade de conferir maior mobilidade nas fronteiras, ameaçadas pelo narcotráfico, resguardando nossa soberania e combatendo o mal pela raiz.

Vivia o País um período de grande limitação orçamentária. Assim, diante da insistência da Marinha para que fosse dada uma nova configuração à aviação embarcada, alguns brigadeiros se manifestaram a favor

de que fosse permitida à Marinha a compra e a operação de aviões às suas próprias expensas.

Deste modo, com a revogação do Decreto 55.627, estabelecido em 1965 pelo Presidente Castelo Branco, em 1998 foi oferecido à Marinha um lote de 23 aviões Skyhawk (A-4) pelo Kuwait, que os havia adquirido dos EUA para formar pilotos de caça, capacitando-os a guarnecer, numa etapa posterior, aviões modernos e adequados aos conflitos no Oriente Médio.

**Ao primeiro entendimento, que resultou na aquisição dos A-4, seguiram-se outros, cabendo destaque ao apoio prestado pela FAB na preparação dos primeiros pilotos destinados a voar aquelas aeronaves e, nos anos subsequentes, o envio dos candidatos a aviadores da Marinha para fazerem a iniciação ao voo na Academia da Força Aérea**

## Desfecho

Ao primeiro entendimento, que resultou na aquisição dos A-4, seguiram-se outros, cabendo destaque ao apoio prestado pela FAB na preparação dos primeiros pilotos destinados a voar aquelas aeronaves e, nos anos subsequentes, o envio dos candidatos a aviadores da Marinha para fazerem a iniciação ao voo na Academia da Força Aérea (Pirassununga – SP), em estágio em asa fixa, ao término do qual alguns são selecionados para lá prosseguirem em aeronaves mais sofisticadas, visando à sua futura apresentação ao VF-1, enquanto que os demais (a maior parte) retornam a São Pedro d’Aldeia para qualificação em asa rotativa.

Desde a incorporação dos A-4 à Aviação Naval, em que pese a dificuldade de mantê-los em condições para o cumprimento da missão do VF-1, vêm se registrando sucessivos eventos operativos, tanto partindo inicialmente do A-11, como em etapa posterior do NAe *São Paulo*, ou da BAeNS-PA e de bases da FAB, como a Operação Tropicallex, em 2002, com expressiva participação de navios, helicópteros e aviões de caça da FAB, com o emprego de PDATAR<sup>3</sup>. Nesse esforço de desenvolvimento, nossos pilotos de ataque familiarizaram-se com a manobra de reabastecimento em voo com a aeronave KC-130 da FAB.

Assim, em 2003, esse Esquadrão (Falcões) alcançou a marca de 2 mil horas de voo, e nossos pilotos de caça e o pessoal que faz a manutenção

dos falcões estiveram na Argentina e em bases que sediam a aviação de caça no Brasil, como Santa Cruz (RJ) e Santa Maria (RS).

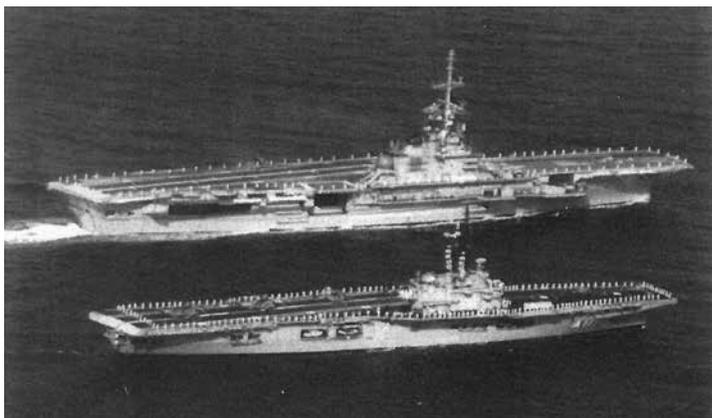
Entretantes, pilotos destinados ao VF-1 foram sendo enviados, para aperfeiçoar seu desempenho obtido na FAB, para treinamento na US Navy, enquanto que a capacitação técnica do pessoal de manutenção foi melhorando gradativamente, ganhando a maturidade necessária para a manutenção de segundo escalão na BAeNSPA. Depois de tantos anos de espera, a sorte parecia favorecer a Marinha.

De fato, ainda no governo Fernando Henrique, a França, por razões de economia em seu orçamento militar, decidiu desincorporar o Navio-Aeródromo *Foch* e o ofereceu ao Brasil – tratava-se de um NAe superior ao *Minas* em vários aspectos, além de 20 anos mais novo e perfeitamente ajustado às nossas atuais necessidades. Transferido para o Brasil, recebeu o nome de Navio-Aeródromo *São Paulo*.

## EPÍLOGO

*23 de agosto de 2016*

O País, neste ano de 2016, encontra-se abalado por muitas crises. Todavia, esfor-



Recepção do NAeL *Minas Gerais* ao NAe *São Paulo* – 2000

3 PDATAR – Posto Diretor Aerostático, em aviões P-95 (Bandeirante Patrulha) da Base Aérea de Salvador.

ça-se a MB em cumprir sua missão o melhor possível, em que pesem as restrições orçamentárias existentes.

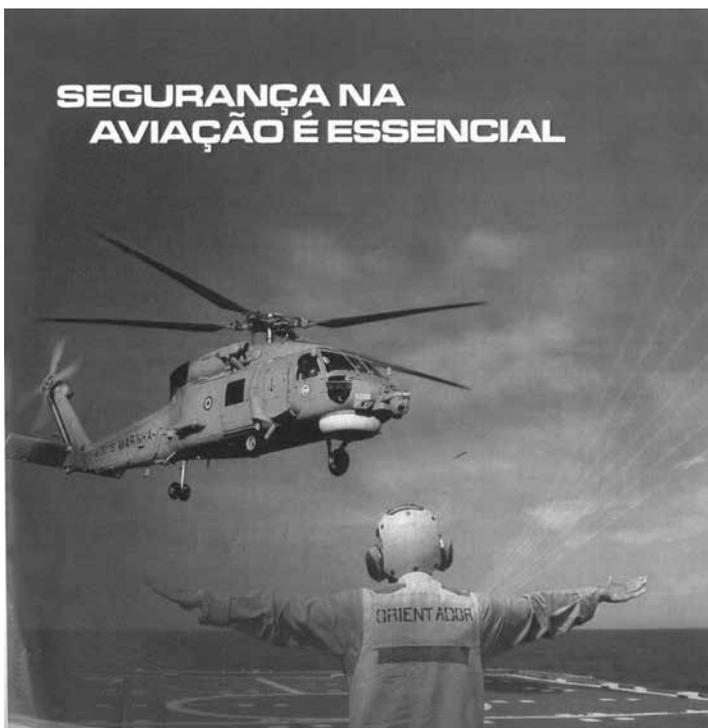
Algumas metas foram alcançadas satisfatoriamente, como a incorporação de navios patrulha oceânicos, reaparelhamento de aeronaves para as unidades aéreas já existentes etc.: Esqd. HS-1 – helicóptero Seahawk, Esqd. HU-2 – helicóptero Super Cougar, Esqd. HA-1 – helicóptero Super Lynx, e Esqd. VF-1 – avião Skyhawk, modernizado pela Embraer. Compromissos internacionais têm sido cumpridos eficazmente e com invulgar desvelo. Na Aviação Naval, testemunha-se muito empenho das tripulações e um crescente entusiasmo profissional.

Quanto ao nosso atual navio-aeródromo, o *São Paulo*, ainda há muito o que fazer para a sua total operacionalidade. Nos primeiros anos após a promulgação do Decreto 55.627, eram comuns ocorrências como incêndios localizados, perda de energia e de propulsão no NAeL *Minas Gerais* (A-11). As dificuldades foram vencidas, e já em 1970 ele se fez ao mar para cumprir sua missão em operações aéreas continua-

das, dia e noite, sem que se repetissem, em quatro décadas, tais deficiências.

O *Minas Gerais* só foi desarmado porque incorporamos o *São Paulo*, navio muito mais moderno, sem as limitações originais daquele. Assim, tudo indica que, como o seu antecessor, voltará ao mar capacitado a desempenhar o papel a que se destina na MB.

Encerro este trabalho congratulando-me com aqueles que hoje conduzem a Aviação Naval, formulando votos de sucesso às suas atuais e futuras tripulações. “No ar, a mesma eficiência no mar”.



Helicóptero Seahawk, que substituiu os SH-3D do Esqd. HS-1

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Aviação Naval; Força Aérea brasileira; História da aviação;

# O PENSAMENTO NAVAL E A *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA*

ARMANDO DE SENNA **BITTENCOURT\***  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN)

---

Sobre o artigo “Pensamento naval e a *Revista Marítima Brasileira*”, publicado na edição do 2º trimestre deste ano, o Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN) Elcio de Sá Freitas desenvolveu ideias e conceitos por meio de divulgação de carta ao Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt.

Sendo assunto de alta relevância para o País e para a Marinha, o Almirante Bittencourt julgou conveniente prosseguir no tema, acrescentando informações e proposições que permitam análise e discussão ampla.

A *Revista Marítima Brasileira (RMB)* sente-se gratificada e honrada com as contribuições que os eméritos engenheiros nos permitem publicar.

A seguir, a resposta ao Almirante Elcio:  
Prezado Almirante Elcio,

Sua carta, que foi publicada na *RMB* do 3º trimestre/2016, alerta para uma lacuna importante na contínua formação do pensamento naval brasileiro: a pouca frequência de artigos contemporâneos escritos por engenheiros para esta revista. Faltam artigos que registrem, para o público interessado na Marinha e no Poder Marítimo da Nação, os sucessos e as dificuldades encontrados no exercício da Engenharia e, mais importante ainda, ideias que contribuam para o progresso do pensamento naval.

A *RMB* publica, desde 1851, artigos e notícias sobre a Marinha do Brasil (MB).

---

\* Foi diretor de Engenharia Naval por sete anos e meio, durante o projeto da Corveta *Barroso*.

Por meio deles, não somente se conhecem as preocupações e as realizações dos últimos 167 anos, mas também é possível perceber a evolução do pensamento naval ao longo do tempo. Pensamento para o qual essa revista também contribui, divulgando ideias em alguns bons artigos.

O saudoso professor Hervé Coutau-Bégarie, do Institut de Stratégie Comparée, esteve no Rio de Janeiro, há alguns anos, para proferir palestras na Escola de Guerra Naval. Nessa sua curta estadia, reservou um dia para visitar o Museu Naval, conhecer a Baía de Guanabara no Rebocador *Laurindo*

*Pitta* e almoçar com o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Coutau-Bégarie foi uma pessoa que, com os livros que publicou sobre estratégia naval, emprego do Poder Naval na paz, teoria e prática da diplomacia naval, entre outros assuntos, influenciou no pensamento naval de muitos países, inclusive no brasileiro. Lembro-me que, para minha surpresa, durante o almoço o professor me perguntou pela *RMB*, que sempre lia na França.

Levado à Redação da Revista, ele verificou que havia um bom índice remissivo e solicitou imediatamente uma pesquisa para saber quais artigos do passado se referiram ao trabalho de Raoul Castex (o estrategista francês) e desde quando e como Castex (1878-1968) influenciou no pensamento naval brasileiro.

Seu pedido foi atendido e fez alguns comentários gentis. Por outro lado, pude perceber que Castex, que produziu seus trabalhos mais importantes na década de

1930, parece ter levado um bom tempo para ser conhecido e referido na *RMB*, provavelmente porque a atenção, no Brasil, estava então voltada para a Missão Naval Americana, que se instalara em 1922. Aliás, o próprio Coutau-Bégarie tinha escrito um livro sobre Castex, que ele chamou de “o estrategista desconhecido”.

Mais tarde, me estendi numa pesquisa semelhante sobre os estrategistas pioneiros, do final do século XIX e do início do século XX, e concluí que o pensamento naval brasileiro, então, estava mais preocupado com tática e novos armamentos.

Essa é a riqueza da coleção da *RMB*, atualmente disponível na internet, que se tornou uma fonte preciosa para historiadores em suas pesquisas. Pode-se verificar a diversidade e a qualidade de artigos produzidos por civis e militares. Acredito que, nas edições dos últimos anos, houve maior participação de acadêmicos,

incentivados pelo fato da revista ter sido incluída no Qualis (listagem de periódicos científicos classificados e recomendados como fonte para pesquisas acadêmicas, da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, do Ministério da Educação – Capes).

Maior presença de artigos de boa qualidade de autoria de oficiais do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais precisa, portanto, ser incentivada. Assuntos referentes à Engenharia são importantes nesta época em que o Poder Militar é cada vez mais dependente de tecnologia.

O navio, que é o principal meio de uma Marinha, é um sistema de grande comple-

**Assuntos referentes à Engenharia são importantes nesta época em que o Poder Militar é cada vez mais dependente de tecnologia. O navio é um sistema de grande complexidade tecnológica**

xidade tecnológica. Obtém-se um novo navio para uma necessidade específica da estratégia naval, inserida na estratégia de defesa do próprio país. Após a prontificação do primeiro de uma nova classe, as provas de engenharia e a avaliação operativa verificam seu desempenho e também realimentam a capacidade dos projetistas, no caso do projeto ser nacional. Isso ocorreu na evolução das corvetas da classe *Inhaúma* para a *Barroso*, que, como bem ressalta em sua carta, produziu o primeiro navio de guerra não protótipo projetado no País.

Lembro-me de que participei de uma discussão no curso de pós-graduação em Arquitetura Naval do University College, em Londres, cujo tema era: “Para que projetar e construir navios de guerra no país?”. A conclusão a que cheguei, dos muitos argumentos apresentados, foi que manter a capacidade de projetar, construir e avaliar novos navios é fundamental para o Poder Naval de qualquer país importante. Essa capacidade só se adquire e mantém fazendo. Uma das principais vantagens, portanto, em projetar e construir navios de guerra é se manter capaz de projetá-los e construí-los; e essa é a forma séria de acompanhar o progresso da tecnologia naval.

É importante observar que só se aprende a projetar projetando, concretizando o projeto e avaliando o resultado. Não se ensina

a projetar em universidades, no máximo se transmitem métodos e conceitos. É no projeto que também se nacionalizam sistemas, equipamentos e acessórios e se planeja a manutenção. Após esta fase as dificuldades aumentam e os resultados são relativamente

pouco significativos.

O exercício continuado do ciclo de atividades – projeto, construção, provas e testes de engenharia e avaliação – gera conhecimento, experiência para iniciar um novo ciclo e capaci-

dade para avaliar a verdadeira eficácia dos armamentos. Essa percepção de eficácia depende da capacidade do observador e é ela que importa para que o Poder Militar exerça seu principal propósito, manter a

paz da forma desejada por sua nação; a paz em que os interesses nacionais são preservados e os conflitos com emprego de força evitados por dissuasão. O Poder Militar é, portanto, permanentemente empregado em tempo de paz. Sua contínua preparação e seu aprestamento são importantes e bastante visíveis aos observadores externos.

Concordo que a experiência do projeto da Corveta *Barroso* na Diretoria de Engenharia Naval deveria ser melhor divulgada. O propósito, então, foi obter um navio melhor do que os da classe *Inhaúma*, mantendo os mesmos Requisitos de Estado-Maior e Requisitos Operativos. Resumidamente, de um projeto bem conhe-

**É importante observar que só se aprende a projetar projetando, concretizando o projeto e avaliando o resultado**

**O Poder Militar é permanentemente empregado em tempo de paz. Sua contínua preparação e seu aprestamento são importantes e bastante visíveis aos observadores externos**

cido, cujo resultado fora avaliado, projetar um aperfeiçoamento com a mesma equipe que se mostrara competente e se manteria ocupada, ampliando sua capacidade.

Todas as soluções de engenharia foram óbvias para esta classe. Se havia um problema de comportamento no mar, aumentou-se o volume da proa para obter um empuxo maior e recuperação mais rápida do caturro; se havia um problema de pouca estabilidade com pouco óleo combustível nos tanques, adotaram-se tanques compensados; se era necessário transferir a propulsão para a turbina a gás, no sistema Codog, para mudar de posição nas formaturas, adotou-se

um modelo mais potente para os motores diesel, aumentando o comprimento do navio para criar espaço para os novos motores; se os equipamentos não estavam mais sendo fabricados, em lugar de encomendá-los especialmente, foram adquiridos modelos atuais, que estavam

em linha de montagem nos fabricantes. Realizaram-se também outras alterações úteis, como a nacionalização do controle da propulsão e o aumento do convés de voo, por exemplo, com o propósito de tornar o navio ainda melhor. Aproveitou-se também a oportunidade do projeto da *Barroso* para modernizar o sistema de armas e melhorar a reflexão radar e as assinaturas acústica e infravermelho que resultaram do projeto anterior. Mesmo sem a adoção das alterações radicais, havia a certeza de se obter um navio bem melhor do que o protótipo (a classe *Inhaúma*), o que, pode-se dizer agora, sem dúvida foi alcançado.

Infelizmente, após a *Barroso* não foi possível continuar projetando no Brasil

navios de superfície de complexidade semelhante, por carência de recursos orçamentários.

Menos ainda foi divulgado sobre a obtenção do Submarino *Tikuna*, que foi negociada, enquanto se projetava a *Barroso*, com a firma estrangeira que forneceu o projeto dos submarinos da classe *Tupi*. O propósito foi semelhante: tendo uma classe avaliada e testada operativamente, obter um submarino melhor que obedecesse aos mesmos requisitos.

As discussões sobre o novo submarino utilizaram como base um projeto de viabilidade executado no Brasil pela Dire-

toria, mas os projetos de contrato e detalhamento teriam que ser alemães. Como contrapartida pela encomenda do *Tikuna*, a empresa alemã financiou a aquisição dos equipamentos principais da *Barroso*, inclusive a turbina a gás da propulsão, de fabricação americana.

Sinto, sabendo muito de sua obtenção, ter publicado apenas um artigo sobre a *Barroso* na *RMB*. Depois o Almirante Tiudorico, que era o chefe do Departamento Técnico da Diretoria de Engenharia Naval, publicou artigo, referido em sua carta.

Muito importantes também para o pensamento naval brasileiro são dois livros publicados na última década pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha: as memórias do Almirante Júlio Regis Bittencourt (BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um Engenheiro Naval: uma vida, uma história*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005); e seu livro (FREITAS, Elcio de Sá. *A Busca de Grandeza: Marinha, Tecno-*

**Infelizmente, após a  
Barroso não foi possível  
continuar projetando  
no Brasil navios de  
superfície de complexidade  
semelhante, por carência de  
recursos orçamentários**

*logia, Desenvolvimento e Defesa*. Rio de Janeiro: Editora Serviço de Documentação da Marinha, 2014. Esses dois livros fornecem excelentes subsídios sobre os últimos cem anos da Engenharia na MB.

A Engenharia Naval brasileira tem como seu maior problema a falta de continuidade de projetos e empreendimentos que geram desenvolvimento tecnológico. Essa descontinuidade é crônica no Brasil, na maioria das áreas tecnológicas, e se reflete na MB, apesar dos sinceros esforços da alta administração naval para que isso não ocorra. De tempos em tempos, passa-se por uma crise econômica e pela resultante paralisação de programas e empreendimentos tecnológicos, por tempo suficiente para que a experiência adquirida na fase de competência não passe para a nova “geração” de engenheiros e técnicos e se perca. Usando a construção de navios de guerra como exemplo, nos últimos cem anos ocorreram duas fases de competência, uma que teve seu apogeu nas décadas de 1930/ 1940

e a outra nas de 1980/1990, seguidas por períodos de estagnação e perda de capacidade. Tornaram-se necessários programas de reaparelhamento periódicos, quando a Marinha deveria estar se aparelhando continuamente para se manter atualizada.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES>; Pensamento militar; Poder Naval; Política nacional; Engenharia naval;



# O FAROL PREGUIÇAS E O COMANDANTE GRAÇA ARANHA

NEY DANTAS\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>º</sup>)

---

*Desde sempre, no litoral do Estado do Maranhão, os experientes pescadores sabiam que o mar era muito perigoso e o seu fundo, bastante irregular, podendo variar de 3 a 30 metros de profundidade. Descobrimos os segredos das marés, eles penetravam na barra durante a maré cheia, deixavam os barcos encalharem na areia, realizavam as suas atividades e só retornavam quando a maré voltava a subir.*

*Neste sentido, havia uma grande demanda para a existência de um farol. Construiu-se, então, o Farol Preguiças, no povoado de Mandacaru (MA), que se situava a 24 milhas ao norte do porto de Tutóia, em um local onde os recifes se estendiam a até três milhas da costa.<sup>1</sup>*

A publicação *Roteiro DH 1-5*, de 1954, diz em sua página 101 e subsequente: “O rio das Preguiças desagua a cerca de 37

---

\* Comandou o Navio Balizador *Castelhanos*, o Navio Hidroceanográfico *Taurus* e o Navio Hidroceanográfico Faroleiro *Almirante Graça Aranha*. Especializado em Hidrografia. Autor de sete livros sobre sinalização náutica.

<sup>1</sup> [http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=436%3Afarol-preguicas-ma&catid=41%3Aletra-f&Itemid=1](http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=436%3Afarol-preguicas-ma&catid=41%3Aletra-f&Itemid=1)

*milhas da ponta dos Mangues Verde. Entre ele e Tutoia é a linha da costa formada por dunas de areia branca, intercaladas por grupos de árvores, ... . Desde a ponta dos mangues Verdes até a barra de Tutoia é a costa bordada de altos fundos e recifes que, por vezes, deitam até 3 milhas da costa. ...”*

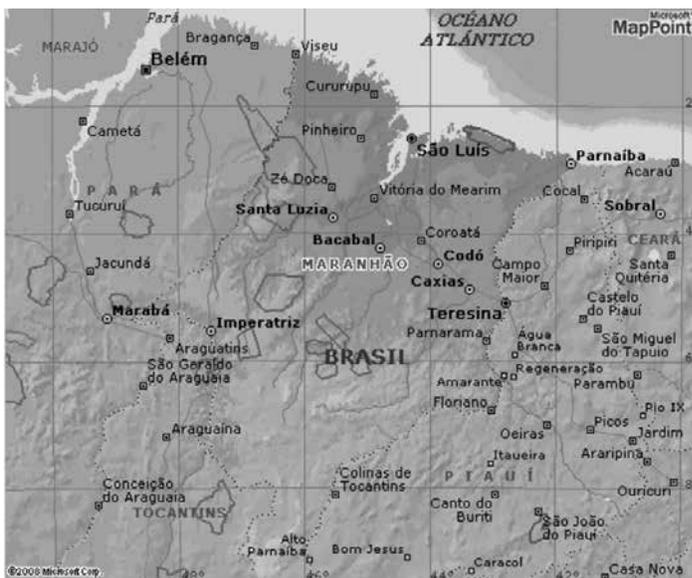
Os moradores dessa região tinham na pesca e na extração da palmeira do buriti os principais recursos para sua subsistência.

Um sinal de auxílio à sua navegação que indicasse a barra do Rio Preguiças sempre fora um sonho para os beneficiários desse intenso tráfego de embarcações que para ali convergiam provenientes de São Luís e de Tutoia.

Os faróis, ainda no início do século XIX, eram um indispensável auxílio à navegação costeira e ao sustento dos pescadores. Sua construção em cada ponto do litoral dependia da importância da Província do Império, do Estado da nova República e, enfim, do desenvolvimento econômico da região.

O Maranhão, na região Norte, depois de Bahia, Rio Grande do Sul, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo, foi o quarto Estado a ser agraciado com os faróis, todos no acesso à Baía de São Luís: Barra (na Fortaleza de Santo Antônio, na Ponta da Areia), de Alcântara, de São Marcos e de Sant’Anna, todos no ano de 1831. Setenta e oito anos depois o Estado ganhou seu sétimo farol.

Do relatório da Repartição da Carta Marítima apresentado em 1907, consta



Mapa do Maranhão

na página 50: *“Foram encomendados no começo do corrente ano aos Srs Barbier, Benard et Turenne, de Paris, os aparelhos destinados aos faróis do Albardão no Rio Grande do Sul e Tutoia no Piauí [entenda-se Preguiças, no Maranhão] e ainda ...”*

No relatório de 1908 lê-se: *“Com os nove faróis e faroletes, cuja construção está autorizada na lei do orçamento, ...”*, podendo-se entender que dentre eles está o farol de Tutoia, ou seja, o de Preguiças.

Nesse meio tempo, o Decreto nº 6.964 de 29 de maio de 1908 reformou o regulamento da Carta Marítima, dando-lhe a denominação de Superintendência de Navegação.

E no relatório da Diretoria de Faróis de 1909, à página 30, lê-se: *“Em Barreirinhas está se procedendo a montagem de um farol que servirá para indicar a aproximação e direção do porto de Tutoia e o extenso e perigoso baixio das Preguiças”*.

Por fim, o relatório da Superintendência de Navegação apresentado em abril de



Farol Preguiças

1910 afirma: “Os faróis e postes inaugurados na costa marítima do país durante o ano [fundo de 1909] foram: Albardão, Sarita, Queimada Grande, Lage de Santos, Guaratiba, Ponta Negra, Preguiças e Tapagé [sic]”.

O Farol Preguiças, ou de Mandacaru, como é conhecido no local, consta da 5ª edição da Lista de Faróis de 1911 como construído na “margem esquerda e foz



Coleção Érico Bacellar da Costa Fernandes  
Cortesia Luiz Alberto da Costa Fernandes



Lista de Faróis 1930

do rio Preguiças” e inaugurado em 16 de julho de 1909 em forma de “torre metálica sobre esteios de rosca Mitchell, tendo próxima a casa dos pharoleiros, tudo pintado de branco”.

A primeira torre do Farol Preguiças, troncônica revestida com chapas de ferro com 28 metros de

altura, foi encimada por uma lanterna com um aparelho lenticular de 3ª ordem, isto é, com diâmetro focal de 1 metro, contendo um equipamento luminoso a gás acetileno, fornecido pela empresa canadense Wilson, em que o combustível, o gás acetileno, era produzido no próprio local pela mistura do carbureto de cálcio com água, mesmo salgada, o que o diferenciava de outros sistemas semelhantes.

Ele representava uma novidade para a época, sendo o farol um dos pioneiros no Brasil a receber um equipamento de tal qualidade. Esse sistema, contudo, não teve vida longa no Brasil e alhures.

O nome “Preguiças” tem em sua origem, segundo o relato dos moradores mais antigos, a presença de muitos bichos-preguiça que habitavam as matas das margens do rio há muitos anos e as águas mansas e tranquilas que correm

preguiçosamente ao sabor das correntes vazante e enchente.<sup>2</sup>

A preguiça é um mamífero com dedos de garras longas pelas quais ela se pendura aos galhos das árvores, com o dorso para baixo. Seu nome advém do metabolismo muito lento do seu organismo, responsável pelos seus movimentos extremamente vagarosos. É um animal de pelos longos, que vive na copa das árvores de florestas tropicais desde a América Central até o norte da Argentina. Na Mata Atlântica, o animal se alimenta dos frutos da Cecropia (a embaúba, conhecida, por isso, como árvore-da-preguiça).<sup>3</sup>



Embaúba

Embaúba, por sua vez, é a designação comum a várias espécies de árvore, principalmente as do gênero *Cecropia*, que chegam a 15 metros de altura. É uma das primeiras plantas a habitar a Mata Atlântica e a favorita do bicho-preguiça, que adora seus frutos. É um tipo de árvore leve que se adapta fácil a diversos tipos de solo. Em áreas desmatadas em recuperação, é fácil achar uma embaúba por lá. Seus frutos são bastante atrativos para várias espécies de aves, por isso acabam sendo dispersas muito rapidamente. Com o caule e ramos

occos, vivem em simbiose com formigas que habitam no seu interior, se protegendo dos animais herbívoros.<sup>4</sup>

Abro parêntese. Em 1962, o Navio Farelheiro *José Bonifácio*, sob o comando do Capitão de Fragata Paulo Gitahy de Alencastro, estava empenhado na construção do que seria o Farol Ponta da Madeira, no interior da Baía de São Marcos, no Maranhão. Quando do desmate da área para a obra, da qual eu fazia parte, deparamo-nos com uma preguiça num pé de embaúba. Ao fim da faina daquele dia, levamo-la para bordo. Depois de quatro dias embarcada e no alto de uma enxarcia, o comandante nos “sugeriu” que a levássemos para terra, para o seu *habitat*. E assim fizemos, é claro. Fecho parêntese.

*A Guarda Nacional foi uma força paramilitar organizada por lei no Brasil durante o período regencial, em agosto de 1831, para servir de “sentinela da constituição jurada”, e desmobilizada em setembro de 1922. No ato de sua criação lia-se: “Com a criação da Guarda Nacional foram extintos os antigos corpos de milícias, as ordenanças e as guardas municipais”. Em 1850 a Guarda Nacional foi reorganizada e manteve suas competências subordinadas ao ministro da Justiça e aos presidentes de Província. Em 1873 ocorreu nova reforma, que diminuiu a importância da instituição em relação ao Exército Brasileiro. Com o advento da República, a Guarda Nacional foi transferida em 1892 para o Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Em 1918 passou a ser subordinada ao Exército, sendo incorporada como exército de 2ª linha, acabando diluída.*

2 <http://portalbarreirinhas.com.br/home/turismo-e-lazer/rio-preguicas.html>

3 <https://pt.wikipedia.org/wiki/Folivora>

4 <http://www.remedio-caseiro.com/conheca-mais-sobre-a-planta-embrauba/>

*A Guarda Nacional foi criada num contexto após a abdicação de D. Pedro I, em que ocorriam diversos choques entre nacionais e lusos e havia receio na sociedade de que os militares tomassem alguma atitude restauradora, posicionando-se pela volta do imperador. O Exército tinha sua base formada basicamente de negros, mulatos, homens pobres, na maioria dos casos, sem nenhuma qualificação profissional, pouco considerados socialmente. Já os altos postos de comando eram ocupados por estrangeiros, provocando uma falta de confiança do governo na fidelidade do Exército, considerado uma ameaça em potencial ao liberalismo da nova ordem instaurada com a Regência.*

*Com os sinais de insubordinação do Exército, criou-se uma situação na qual os governantes preferiam não requisitar seus serviços e o governo começou a realizar um enxugamento no Exército. A Regência tomou uma série de medidas: em maio de 1831, o número de efetivos das tropas já havia baixado de 30 mil para 14.342 homens e, em 30 de agosto, reduziu-se ainda mais, caindo para 10 mil homens. As demissões e licenças de militares são facilitadas, enquanto cessa, por tempo indeterminado, o recrutamento militar.*

*Os membros da Guarda eram recrutados entre os cidadãos eleitores e seus filhos, com renda anual superior a 200 mil réis nas grandes cidades e 100 mil réis nas demais regiões. Esses indivíduos não exerciam profissionalmente a atividade militar, mas, depois de qualificados como guardas nacionais, passavam a fazer parte do serviço ordinário ou da reserva da instituição. A Guarda Nacional tinha forte base municipal e altíssimo grau de politização.*

*A sua organização baseava-se nas elites políticas locais, pois eram elas*

*que formavam ou dirigiam o Corpo de Guardas. Como uma instituição de caráter civil, a Guarda Nacional era subordinada aos juizes de paz, aos juizes criminais, aos presidentes de Província e ao ministro da Justiça, sendo somente essas autoridades que podiam requisitar seus serviços. O único cenário em que os guardas nacionais passariam a fazer parte da estrutura militar de 1ª linha era no caso dos corpos destacados para a guerra, quando deveriam atuar como auxiliares do Exército. Os guardas nacionais deveriam ser repartidos pelas Câmaras Municipais em unidades dentro dos distritos de cada município. A principio, as unidades seriam da arma de infantaria, ficando a cargo do governo decidir sobre a criação de unidades de cavalaria e artilharia. Cabia ao governo escolher os coronéis e os majores de Legião da Guarda Nacional. Os demais oficiais, inicialmente, eram escolhidos por eleições, em que votavam todos os guardas nacionais, para exercerem um posto pelo prazo de quatro anos, porém tal fórmula foi modificada após a promulgação do Ato Adicional (1834), sendo substituída por nomeações provinciais, por propostas das Câmaras Municipais e, mais tarde, por indicações dos comandantes dos corpos.*

*A Guarda Nacional foi perdendo espaço com o advento da República, cuja instalação se deu por conta do Exército, historicamente oposto à Guarda. Foi transferida em 1892 para o Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Em 1918 passou a Guarda Nacional a ser subordinada ao Ministério de Guerra, por meio da organização do Exército Nacional de 2ª Linha, que constituiu de certo modo sua absorção pelo Exército. Sua última aparição pública foi no dia 7 de setembro de 1922, quando do*

*desfile pela Independência do Brasil na cidade do Rio de Janeiro, marcando aquele, também, o ano de sua oficial desmobilização.*

*Apesar de sua desmobilização, o Presidente da República, Artur Bernardes, continuou a emitir cartas-patentes de oficiais da Guarda Nacional. Temos casos de cidadãos que prestaram compromisso de lealdade à corporação em 6 de agosto de 1924, cumprindo determinação da Carta-Patente de 2 de janeiro de 1924, assinada pelo Presidente da República e pelo secretário da Guerra, com o seu registro ocorrendo na Secretaria de Estado da Guerra, em 4 de fevereiro de 1924. Esses diplomas, de elevado visual artístico, foram feitos mesmo para impressionar a quem a eles tivesse acesso, justificando a intenção de consolidar o poder do patenteado junto a sua comunidade.<sup>5</sup>*

Antonio José Godinho foi tenente-coronel da Guarda Nacional no Maranhão. Era próspero fazendeiro com casa grande em Santa Cruz e influente personalidade na região de Barreirinhas e Mandacaru, onde, em 1909, decidira a Marinha de Guerra dar início à construção de um farol.

Quis o destino que seu neto Fernando José Moreira Godinho viesse a ingressar na Marinha para um dia, como capitão de fragata, ser o comandante do Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego, órgão responsável pelos faróis do Brasil, cargo que assumiu em 28 de julho de 1970, exatos 61 anos e 12 dias depois da inauguração do Farol Preguiças. Deixou o comando do CAMR em 17 de maio de 1971. Fui seu subordinado nesse período.

Em julho de 2016, recebi documento que me foi presenteado pelo Comandante Godi-

nho: a cópia da carta de Heráclito da (sic) Graça Aranha escrita em 23 de julho de 1909 no farol das Preguiças após sua inauguração e endereçada ao seu avô A. Godinho.

Esta carta de Heráclito da Graça Aranha, que me inspirou a escrever este trabalho, eu a transcrevi por inteiro, obedecendo ao texto original com a ortografia da época.

*Pharol das Preguiças, 23 julho 1909*

*Meu caro amigo Snr Coronel A. Godinho*

*Começo esta cartinha lhe dando a bôa noticia de que desde o dia 21 a noite os brilhantes lampejos do pharol assignalão aos navegantes a barra e o parcel das Preguiças. Digo bôa noticia porque estou bem certo de que ao meu illustre patricio não é indifferente este importante melhoramento introduzido á navegação em geral e muito especialmente á illuminação da costa maranhense.*

*Em seguida a esta introdução entro no assumpto principal desta cartinha que é portadora das minhas affectuosas despedidas. Se bem que não tenha recebido ordem até este momento para regressar, contudo aguardo á toda hora ordem neste sentido pois de facto a minha commissão está concluída.*

*Era do meu dever e ainda mais do meu desejo ir até ahi cumprir esta obrigação, porem uma serie de causas obrigão-me a proceder, com bastante pezar, de maneira diversa. Nestes últimos dias o serviço se accumulou de tal maneira que eu mal tinha tempo de permanecer alguns minutos fora do pharol! Esta situação aggravou-se de uma certa maneira porquanto o meu auxiliar, o machinista, esteve seriamente doente com febre e só agora é que entrou em convalescença. Quando dahi regressei encontrei-o bem doente e de tal maneira que esteve com*

<sup>5</sup> [https://pt.wikipedia.org/wiki/Guarda\\_Nacional\\_\(Brasil\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Guarda_Nacional_(Brasil))

a bagagem arrumada para seguir no barco! Vendo-me só, tive que duplicar a minha atividade. Informado como estou de que por estes últimos dias do mez deve passar na Tutoya um paquete em demanda do sul tudo faço para não perdê-lo. O meu nobre patricio bem reflectindo me dará inteira razão pois se perder esta oportunidade terei que aguardar 15 dias mais pela chegada de um outro paquete. Escusado é aqui entrar em detalhes para bem justificar esta minha attitude de pressa. Vou trabalhando e já tenho tudo determinado até o momento em que aqui deve chegar o portador que mandei á Salinas. Se a ordem não vier como espero e como é de toda justiça, então mudarei de rinbruição (sic) e é certo que irei até ahi dar-lhe alguma cacetada. Alem de tudo recebi pelo ultimo correio cartas de minha Familia transmitindo recados de collegas meus, e que muito se interessão por mim, dizendo que não demorasse um minuto a minha demora aqui. Á vista de tudo isto e principalmente por não querer perder o paquete resolvi ao sahir daqui seguir rumo de Salinas. E certo de que me dirijo a um amoroso Chefe de Familia fico tranquilo pois não me será negada inteira razão; há muito que não vejo minha Esposa, há muito que não beijo os meus filhinhos! marinheiro como sou incorporado á uma classe que sente falta de uma organização interna onde as commissões não obedecem uma certa ordem, tudo devo fazer para bem aproveitar os momentos que se apresentam para estar junto da Familia. E depois, meu caro Coronel, não vou partir para sempre! ao contrario muito breve é quase certo, estarei de volta. Ainda tenho que ver no Pharol, além de que não vou recolher-me á vida privada, ao contrario vou entrar em franca actividade o que

quer dizer que muito em breve estarei de volta a este porto nada frequentado.

O que devo agora lhe dizer ao caminhar para a conclusão desta carta que já vae longa e que está sendo escripta por volta da ½ noite é que parto muito satisfeito pelo conhecimento que fiz da sua illustre pessoa e de toda sua digna Familia. Sigo bastante penhorado pelas gentilezas que recebi e especialmente pela carinhosa hospitalidade que deu-me nos dias que ahi passei. Fique o amigo certo que a sua pessoa é figura destacada neste pedaço maranhense onde tudo falta inclusive as mais elementares noções da civilização. Á sua respeitavel e simpática Esposa os meus sinceros respeitos. Que toda sorte de felicidades lhe acompanhe sempre no gôso da familia, neste recanto solitário do nosso pobre Maranhão, são os meus votos sinceros. Seguindo para o sul, isto é para Petrópolis, peço-lhe que disponha dos meus serviços. Lá como aqui ou em qualquer outra parte em que a sorte me collocar disponha com absoluta franqueza da minha obscura pessoa. O meu adresse particular é o seguinte: Avenida Piabanha - n° 191- Petrópolis - Estado do Rio. Ahi tem o Snr e toda a Familia modesta casa á sua inteira disposição.

Muitas caricias aos seus filhinhos, respeitoso saudar á distincta consorte e um apertado e affectuoso abraço do sempre agradecido

HGraça Aranha

P.S. – Se os meus cálculos não falhão devo até o dia 25 estar fora daqui. Caso queira distinguir-me com a gentileza da resposta receiando qualquer desencontro, pode dirigir a carta para Tutoya onde providenciarei se por acaso lá não demorar-me.

Heraclito da Graça Aranha

Pharol das Preguiças. 23 de Julho de 1909

Respondido em 24 de jl (Via Tutoya)

Heráclito da Graça Aranha é maranhense nascido em 22 de março de 1873 e falecido em 4 de agosto de 1944.

Sua família foi residente em São Luiz, em casa à Avenida Pedro II, onde hoje também se situa a Capitania dos Portos do Estado.

Praça de aspirante a guarda-marinha em 11 de março de 1887, foi transferido para a Reserva em 2 de abril de 1936, após 54 anos e oito meses de serviço no posto de vice-almirante, para o qual fora promovido em 27 de outubro 1932.

Dentre suas comissões, a partir de 1910, depois de promovido a capitão de corveta, foi comandante de rebocador, de contratorpedeiros, de tênder, de cruzadores e de encouraçado da Armada brasileira; foi Capitão dos Portos do Estado do Maranhão por um período de nove meses, entre 14 de fevereiro e 9 de novembro de 1918; adido naval em Washington; diretor de Aeronáutica da Marinha; diretor-geral de Navegação

em dois períodos – o primeiro como contra-almirante, entre 4/4/1930 e 6/11/1930, e o segundo de 22/9/1932 a 11/7/1935, quando foi promovido a vice-almirante, em 31 de outubro de 1932. Também foi diretor da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

Exerceu cargos na Diretoria-Geral da Carta Marítima em dois períodos: inicialmente, como primeiro-tenente, entre 2/5/1903 e 8/6/1903 e, mais tarde, como capitão-tenente, interinamente de 26/3/1906 a 16/9/1909, período em que foi destacado (ver parte da folha do *Almanak Laemmert*) para montar a torre do Farol Preguiças, inaugurado no mesmo ano em que foi promovido a capitão de corveta, em 25/2/1909.

Pelas leituras da carta e da página 658 do *Almanak Laemmert* de 1909, depreende-se que o Capitão-Tenente Graça Aranha, então destacado na Diretoria de Faróis, na ocasião chefiada pelo Capitão de Fragata Eduardo Augusto Veríssimo de Matos, esteve presen-



Heráclito da Graça Aranha – Cortesia da Divisão de Documentos Especiais da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)



Cortesia da Divisão de Documentos Especiais da DPHDM

658			MINISTERIO DA MARINHA		
<p><b>Assistente:</b> Luiz Perdigão, cap. ten., rua dos Artistas, 53, Aldeia Campista.</p> <p><b>Ajudante de ordens:</b> Mario da Gama e Silva, cap. ten., rua Sousa Franco, 49, Villa Izabel.</p> <p><b>Commissario:</b> Fabiano Martins da Cruz, cap. de corveta, rua do Riachuelo, 218.</p> <p><b>Arquivista:</b> Almiro Reis, rua Ernesto de Sousa, 39, Andarahy.</p> <p><b>Desenhista:</b> Mario Eduardo de Avelar Brandão, rua 7 de Setembro, 189.</p>	<p style="text-align: center;">DIRECTORIA DE PHAROES</p> <p><b>Director:</b> Eduardo Augusto Verissimo de Mattos, cap. de frag., rua Silva Rabello, Meyer, 2.</p> <p><b>Chefes de secções:</b> Arthur D. de Oliveira, rua Correia Dutra, 3, Cattete. Nicolaou Possollo, cap. de corveta, rua 8 de Dezembro, 5, Mangueira.</p> <p><b>Destacado:</b> Heraclito da Graça Aranha, cap. ten., travessa Jerusalem, 2, Petropolis.</p>	<p>Luiz Rodrigues, rua da constituição, 12, Icarahy. Oscar Jorge Pereira Cabral, rua D. Julia, 42, Cidade Nova.</p> <p><b>Serente:</b> Leonel Pereira de Oliveira, rua de Santa Thereza, 31.</p> <p style="text-align: center;">OFFICINA TYPOGRAPHICA</p> <p><b>Revisor:</b> Aristides Saboia de Alencar, rua Jockey Club, 9, S. Francisco.</p> <p><b>Lithographo:</b> Manoel Leão, rua Ladeira Madre de Deus, 10, Livramento.</p>			

Almanak Laemmert 1909

te, se não durante toda a complexa obra de montagem da torre de ferro sistema Mitchell com 28 metros de altura e instalação do aparelho de luz BBT, pelo menos em um longo intervalo de tempo até seu término, período em que gozou da assistência e hospitalidade do Coronel Godinho. Era naquele momento superintendente de Navegação o Almirante Arthur Jaceguay.

Segundo a página do *Almanak Laemmert 1909*, que foi reproduzida neste trabalho, o Tenente Graça Aranha era morador de Petrópolis à Travessa Jerusalem nº 2, o que não combina com o declarado em sua carta, que diz: “*o meu adresse particular é o seguinte: Avenida Piabanha 191*”, igualmente em Petrópolis.

### O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses

*O litoral oriental do Maranhão abriga a maior ex-*

*tensão de dunas costeiras do Brasil, onde está a grande estrela do turismo maranhense, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, ou os Grandes Lençóis, à esquerda do Rio Preguiças. À direita do referido rio, seguem os chamados Pequenos Lençóis, numa paisagem semelhante à dos Grandes Lençóis, e que se estendem até Tutoia, onde começa o Delta do Parnaíba.*<sup>6</sup>



Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses

<sup>6</sup> [http://www.maramazon.com/mobile/mara33/regiao\\_lencois.html](http://www.maramazon.com/mobile/mara33/regiao_lencois.html)

Durante seu governo, entre 15 de março de 1979 e 15 de março de 1985, o Presidente João Baptista de Figueiredo criou, com o Decreto nº 86.060, emitido em 2 de junho de 1981, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses em terras devolutas pertencentes à União, com a finalidade maior de “proteger a flora, a fauna e as belezas naturais existentes no local”, em ambas as margens do Rio Preguiças, que nasce na região e corre entre os Lençóis Grandes, a oeste, e os Lençóis Pequenos, a leste.

O parque, com uma área de 1.565,84 km<sup>2</sup>, abraça o município de Barreirinhas, considerado sua porta de entrada, e é hoje a principal região turística do Maranhão, com uma vasta área de altas dunas de areias brancas e de lagos e lagoas.

Submetida à má manutenção e sem resistir às intempéries, a primitiva torre importada de ferro do farol foi substituída por outra de concreto armado, inaugurada em 1949 e assim descrita no *Roteiro DH 1-5* de 1954 “*Farol – Na margem W do rio, acerca de 1,5 milha da foz, lat 02° 35’ e long 42° 45’, ... exhibe luz numa altitude de 46 metros em torre troncônica de cimento armado, pintada em faixas horizontais brancas e pretas, com 35 metros de altura*”. Como curiosidade, essa segunda torre de Preguiças é idêntica à do Farol de Mostardas, no Rio Grande do Sul.

Embutido nesse cenário, o Farol Preguiças fez por merecer ser incluído na obra *Luzes do Novo Mundo*, livro de arte farológica com imagens de 45 selecionados faróis do Brasil, editado em 2002.

### Curriculum Vitae

Vice-Almirante Heráclito da Graça Aranha<sup>7</sup>, nascido no Maranhão, em 22 de março



Farol Preguiças ou de Mandacaru

de 1873, filho de Themistocles da Silva Maciel Aranha e Maria da Glória da Graça Aranha. Faleceu em 4 de agosto de 1944.

Promoções: a Praça de Aspirante a Guarda-Marinha em 11 de março de 1887; a Guarda-Marinha em 23 de novembro de 1891; a Segundo-Tenente em 23 de setembro de 1893; a Primeiro-Tenente em 9 de agosto de 1894; a Capitão-Tenente em fevereiro de 1906; a Capitão de Corveta em 25 de fevereiro de 1909; a Capitão de Fragata em 3 de dezembro de 1913; a Capitão de Mar e Guerra em 05 de março 1919; a Contra-Almirante em 27 de março de 1930 e a Vice-Almirante: 27 de outubro 1932. Foi transferido para a reserva em 2 de abril de 1936, depois de 54 anos e 8 meses servindo à Marinha.

Em sua carreira, fez o curso de Torpedos, Minas e Defesa Submarina (Europa).

Comandos/direção: Rebocador *Lomba*; Contratorpedeiro *Piauí*; Contratorpede-

<sup>7</sup> Heráclito é irmão cinco anos mais novo de José Pereira da Graça Aranha, escritor, diplomata, imortal da Academia Brasileira de Letras e autor de Canã romance publicado pela primeira vez em 1902 em que o autor aborda a imigração alemã no estado do Espírito Santo.

deiro *Sergipe*; Tênder *Ceará*; Cruzador-Torpedeiro *Tamoio*; Cruzador *República*; Cruzador *Parnaíba*; Vapor *Tocantins*; Capitania dos Portos do Estado do Maranhão; Encouraçado *Floriano*; Comando da Segunda Divisão Naval; Diretoria das Escolas Profissionais; Adido Naval em Washington; Diretoria de Aeronáutica da Marinha; Centro de Aviação Naval; Diretoria da Biblioteca, Museu e Arquivo da Marinha; Flotilha de Contratorpedeiros; Diretoria-Geral de Navegação e Companhia de Navegação *Lloyd Brasileiro*.

Comissões: Divisão Naval do Norte; Cruzador *Andrada*; Cruzador *Quinze de Novembro*; Canhoneira *Carioca* (Ime-

diato); Corpo de Marinheiros Nacionais; Cruzador *Tonelero*; Cruzador *Riachuelo*; Brigue *Pirajá* (Imediato); Caça-Torpedeiro *Gustavo Sampaio*; Canhoneira *Guarani* (Imediato); Cruzador *Primeiro de Março*; Cruzador-Torpedeiro *Timbira*; Encouraçado *Riachuelo*; Diretoria Geral da Carta Marítima; Encouraçado *São Paulo*; Comando em Chefe da Esquadra; Gabinete do Ministro da Guerra.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Medalha Militar de Ouro; Medalha do Mérito Naval (Grau – Grande Oficial) e Cruz da Coroa da Itália (Grau – Oficial).

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Sinalização náutica; Graça Aranha, Heráclito da;

# EINSTEIN – do *Annus Mirabilis* à visita ao Brasil

PAULO ROBERTO GOTAC\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O *Annus Mirabilis*  
A Relatividade Geral  
A Fama e as Viagens – Estada no Brasil  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como propósito apresentar um resumo histórico despretensioso do período que compreende os aspectos básicos da atividade de Albert Einstein (1879-1955), desde a publicação dos famosos quatro artigos em 1905, o ano miraculoso da Física, passando pela divul-

gação da sua Relatividade Geral, extensão da restrita, e a conquista repentina da fama a partir dos resultados experimentais obtidos em Sobral, Ceará, durante o eclipse solar de 19 de maio de 1919, até os registros de algumas viagens subsequentes, em especial à América do Sul, quando visitou o Brasil, em 1925. Apesar da pouca difusão e do pequeno número de acadêmicos com algum

---

\* Declaração a Guarda-Marinha em junho de 1963; graduação em Física (UERJ-1971); docência em Eletromagnetismo (Faculdade Veiga de Almeida-1974); (Universidade Católica de Petrópolis-1975/78). Foi chefe do Departamento Técnico do Centro de Munição (1984/86) e chefe do Departamento de Pesquisa do Instituto de Pesquisas (1986/88). Após transferência para a reserva, foi chefe de Projeto do Instituto Nacional de Projetos Especiais (1988-1996) e exerceu atividade docente na Escola Naval em Eletromagneto e Física (1996-2008). Vários artigos publicados em revistas sobre Física.

conhecimento das novas ideias, o que pode ter gerado equívocos entre alguns deles, pode-se afirmar que a visita foi importante para o desenvolvimento da pesquisa básica e para a divulgação dos conceitos de Física moderna no País.

## O *ANNUS MIRABILIS*

O ano de 1905 é até hoje lembrado como o ano miraculoso (*Annus Mirabilis*) da Física. No seu transcorrer, Albert Einstein publicou, no periódico alemão *Annalen der Physik*, quatro artigos que influenciaram sobremaneira o desenvolvimento posterior do pensamento científico.

O primeiro, o único realmente revolucionário, segundo o próprio autor responsável pelo Nobel de

Física de 1921 a ele conferido, ressuscitou a interpretação corpuscular da luz, proposta por Isaac Newton 200 anos antes, com outros objetivos. Sugeriu-a composta de partículas, os fótons, e, por meio de uma relação heurística original, elucidou o efeito fotoelétrico (interação da radiação eletromagnética com a matéria) [5], dando também uma dimensão definitiva à hipótese quântica, relutantemente proposta por Max Planck [6] cinco anos antes para explicar o espectro energético do corpo negro que vinha desafiando os cânones da Física clássica. Alguns o consideram o trabalho verdadeiramente pioneiro da futura Mecânica Quântica.

O segundo se inspirou no movimento aleatório de partículas em suspensão, o chamado movimento browniano, assim denominado em homenagem ao biólogo escocês Robert Brown (1773-1858), que o observou. Foi determinante para reafirmar

a estrutura atômica da matéria e importante para o desenvolvimento da mecânica estatística que já vinha sendo investigada dentro do contexto da irreversibilidade evidenciada pela segunda Lei da Termodinâmica, por James Clerk Maxwell (1831-1879) e Ludwig Boltzmann (1844-1906).

O terceiro, talvez o mais famoso, lançou as bases da Teoria da Relatividade restrita e revolucionou os conceitos de medida do espaço e do tempo, com base em dois postulados: um de que as leis físicas, inclusive as do eletromagnetismo, não alteram sua forma de descrição nos referenciais inerciais

em movimento relativo retilíneo uniforme; e outro que estabelece a constância da velocidade da luz, afirmando que a luz não se compõe vetorialmente com a velocidade da fonte que a emite.

### A Teoria da Relatividade restrita revolucionou os conceitos de medida do espaço e do tempo

No último deles, quase uma continuação do anterior, é estabelecida a vinculação da energia com a massa e deduzida a relação  $E = mc^2$ , onde  $E$  é o conteúdo energético;  $m$ , a massa relativista do corpo e  $c$  é a velocidade da luz no vácuo. Trata-se talvez da fórmula mais reproduzida de todos os tempos, verificada experimentalmente de modo dramático em 1945, em Hiroshima.

Apesar do caráter impactante, com sua nova visão de medida de espaço e tempo, a Teoria da Relatividade apresentada por Einstein, ainda um desconhecido do mundo acadêmico, não foi imediatamente aceita (os físicos são conservadores) pelos medalhões da época, como, por exemplo, o holandês Hendrik Lorentz (1853-1928), Nobel de Física em 1902, que, no entanto, só não chegou à nova teoria por não se sentir encorajado a dar o passo mais ousado, o de considerar que cada corpo em movimento apresenta seu próprio tempo,

não sendo mais este parâmetro um absoluto, como admitido até então pela Física pré-relativista.

## A RELATIVIDADE GERAL

Os próximos esforços de Einstein após 1905 concentraram-se na generalização da relatividade restrita, de modo a estender o primeiro postulado, já citado, e incluir também os referenciais em movimento qualquer (acelerados). Para isso estabeleceu o chamado Princípio da Equivalência [7], que traduz o fato de que um sistema de referência acelerado é fisicamente indistinguível da ação de um campo gravitacional sobre ele, dando como consequência a igualdade da massa inercial, o  $m$  da famosa fórmula  $F = ma$ , e o  $m$  que figura na fórmula da gravitação de Newton,  $G M m / r^2$ , onde  $G$  é a constante universal,  $M$  é a massa do corpo atrator, quase fixo (a Terra, por exemplo, em relação a corpos bem menores que ela), e  $r$  a distância entre as massas.

A teoria que emergiu do trabalho, conhecida como Relatividade Geral, utilizou novas ferramentas matemáticas, como o cálculo tensorial, e resultou numa interpretação diferente da gravitação, que deixou de representar, conforme previa a teoria newtoniana, uma interação entre corpos massivos, passando a constituir uma ma-

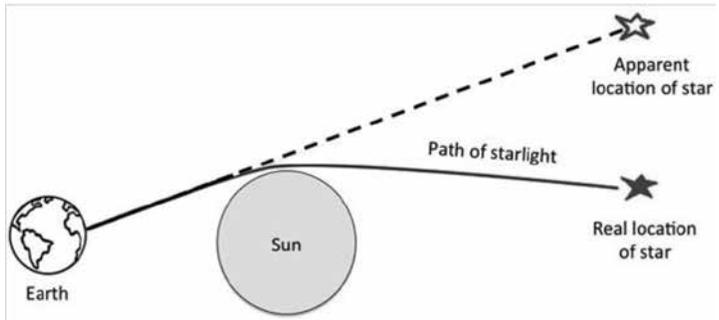


Figura 1 – Esquema do experimento da deflexão do raio luminoso

nifestação da curvatura do espaço-tempo.

Assim, a 25 de novembro de 1915, Einstein apresentou sua teoria à plateia reunida na Academia Prussiana de Ciências, em Berlim, e a publicou no *Annalen der Physik*, em março de 1916 [8].

Um dos experimentos propostos por Einstein para confirmar suas conclusões consistia na observação da deflexão de raios luminosos por influência de campos gravitacionais de corpos massivos.

Na Inglaterra, o físico Arthur Stanley Eddington (1882-1944) [9], pacifista, recusou-se, por razões

religiosas, a alistar-se para combate na Primeira Guerra Mundial, durante a qual recebeu as primeiras informações sobre a nova teoria. Terminado o conflito, partiu, mesmo com óbices de natureza política diante da nacionalidade alemã de Einstein, para a tarefa de montar expedições científicas em dois locais onde fosse possível melhor observar o eclipse total do Sol, previsto para ocorrer a 29 de maio de 1919, a fim de verificar as posições de estrelas próximas ao disco solar e constatar o desvio dos raios



Figura 2 – Museu do Eclipse, em Sobral

luminosos delas provenientes, ao passarem próximos à massa do Sol (figura 1). Um dos locais foi a cidade de Sobral, no Ceará, para onde uma equipe de cientistas ingleses se deslocou com toda a parafernália de telescópios e instrumentos de medida e colheu os dados, sendo o evento lembrado pela construção, no local das observações, do Museu do Eclipse (figura 2).

O outro local escolhido foi a Ilha Príncipe, na costa atlântica do Golfo da Guiné, onde porém não foi possível realizar observações devido ao céu encoberto.

Os dados obtidos foram considerados conclusivos por Eddington e em concordância com a Relatividade Geral, sendo apresentados na sessão solene conjunta da Royal Society of London e da Royal Astronomical Society, realizada em 6 de novembro de 1919 [10].

A partir daí, Einstein, até então meio ignorado pelos meios acadêmicos, transformou-se numa espécie de *superstar*, fato demonstrado pelas manchetes da edição de 10 de novembro de 1919 do *The New York Times* (figura 3).

## A FAMA E AS VIAGENS – ESTADA NO BRASIL

Uma das consequências da erupção repentina da fama foi o grande número de convites para viagens a países estrangeiros [11]. Einstein as realiza motivado pelo desejo de conhecer outros povos e outras culturas, de difundir suas teorias, de agir politicamente no sentido de reaproximar os países da Europa que haviam acabado de

sair de uma dramática guerra e consolidar seu engajamento na causa judaica, além de mostrar que a ciência deve transcender disputas de poder.

Assim, visitou pela primeira vez os Estados Unidos da América (EUA), onde proferiu palestras em prestigiadas universidades e visitou a Casa Branca. No regresso à Europa, manteve contato com várias expressões do mundo intelectual e apresentou uma conferência no King's College, em Londres. Em 1922, viajou pelo continente asiático, com visitas e palestras em Singapura e Ceilão, além do Japão, onde conferenciou durante quatro horas e se encontrou com o Imperador.

**Einstein, até então meio ignorado pelos meios acadêmicos, transformou-se numa espécie de superstar, fato demonstrado pelas manchetes da edição de 10 de novembro de 1919 do *The New York Times***

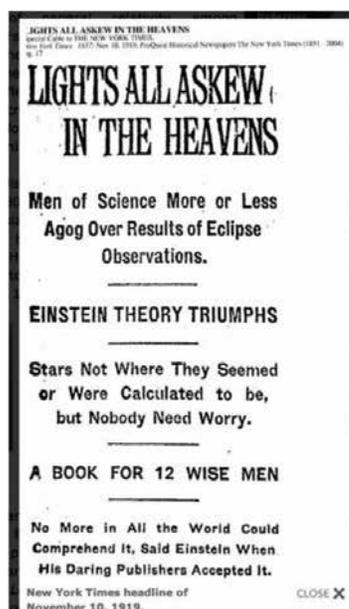


Figura 3 – Manchetes da edição de 10 de novembro de 1919 do *The New York Times*

Durante sua permanência na Terra do Sol Nascente, recebeu a notícia que fora laureado com o Nobel de Física de 1921, concedido com atraso de um ano, não pela Relatividade, responsável pela repentina fama, mas pela elucidação do efeito fotoelétrico, registrada num dos quatro trabalhos de 1905, já citado. Impossibilitado de comparecer à solenidade de entrega em Estocolmo, à qual esteve presente o ganhador do prêmio de 1922, Niels Bohr (1885-1962), um dos fundadores



Figura 4 – Einstein conferenciando na Escola Politécnica [13]

da Física Quântica, foi representado pelo embaixador alemão. Finalizou a longa viagem em 1923, com uma visita de 12 dias à Palestina [12].

Em 1925, fez uma viagem à América do Sul, quando visitou Argentina, Uruguai e Brasil. A iniciativa do convite inicial para essa viagem partiu do jornalista argentino Leopoldo Lugones [13], em 1923, ano

em que o cientista estava sendo pressionado por seu posicionamento pacifista assumido durante a guerra e perseguido pelo sentimento antissemita que reinava na Europa. Sem poder atender imediatamente, cedeu às insistências dos argentinos e aceitou finalmente o convite em 1925, realizando um ciclo de palestras na Universidade

de Buenos Aires. Foram programadas também, sob os auspícios da Associação Hebraica, conferências em Montevideú e no Rio de Janeiro.

**“O problema que minha mente formulou foi respondido pelo luminoso céu do Brasil”.**

**Albert Einstein, em referência à expedição científica de 1919 a Sobral, que resultou na confirmação da sua Teoria da Relatividade Geral**

Passou pelo Rio de Janeiro em 21 de março, a caminho de Buenos Aires, e retornou à cidade carioca em 4 de maio de 1925, quando foi recebido pelo Presidente Artur Bernardes e visitou o Pão de Açúcar, o Corcovado (ainda sem o Cristo), o Jardim Botânico, a Floresta da Tijuca, o Museu Nacional, a Academia Brasileira de Ciências e o Instituto Osvaldo Cruz. Num

desses encontros de natureza social, acredita-se ter ele feito o seguinte comentário, por escrito, ao jornalista Assis Chateaubriand: “O problema que minha mente formulou foi respondido pelo luminoso céu do Brasil”, em referência à expedição científica de 1919 a Sobral, que resultou na confirmação da sua Teoria da Relatividade Geral [11].

Proferiu três conferências sobre Teoria da Relatividade. Uma delas foi no Clube de Engenharia, onde encontrou um salão superlotado, muito quente, com autoridades, ministros e generais, alguns até acompanhados de esposas e filhos, uma plateia evidentemente despreparada para entender o que estava sendo transmitido. Não foi muito diferente do que aconteceu na realizada na Escola Politécnica do Largo de São Francisco (figura 4), onde havia poucos assistentes que possuíam alguma informação sobre o assunto, e na Academia Brasileira de Ciências. Na verdade,

eram pouquíssimos àquela altura os brasileiros que se interessavam pela nova teoria. Talvez um dos primeiros tenha sido o diretor do Observatório Nacional em 1919, Henrique Charles Morize (1860-1930) [14].

A introdução formal no Brasil das novas ideias, no entanto, deve-se ao físico-matemático Manuel Amoroso Costa

(1885-1928) [15] (figura 5), que, logo após as notícias dando conta dos resultados colhidos no eclipse de 1919, escreveu um artigo alusivo em *O Jornal* e, em 1922, publicou um livro intitulado *Introdução à Teoria da Relatividade*.

Merecem destaque também o detalhamento da teoria divulgado por Roberto

Marinho de Azevedo (1878-1962), professor da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, que talvez tenha sido o primeiro brasileiro a escrever sobre relatividade, antes mesmo

do eclipse de 1919, e o artigo redigido em 1923 e publicado em 1929 nos *Anais da Academia Brasileira de Ciências*, “A Theoria da Relatividade e as Raias Espectrais do Hydrogênio” [16], de autoria do engenheiro civil, Theodoro Augusto Ramos (1895-1937), professor da Universidade de São Paulo.

Um registro que não se pode deixar de fazer também é o de que Einstein redigiu, já a bordo do navio que o levava de volta,

uma carta ao Comitê do Prêmio Nobel propondo para o Nobel da Paz de 1925 o nome do Marechal Cândido Rondon (1865-1958), cujo trabalho, por informações por ele recebidas, o teria impressionado, embora não o conhecesse pessoalmente [11].

Como se vê, a visita de Einstein ao Brasil, registrada em somente uma linha no apêndice

de sua mais importante biografia [12], apesar de importante para o desenvolvimento subsequente da pesquisa básica e para a difusão dos conceitos da Física moderna no País, foi marcada pela falta de conhecimento da comunidade científica nativa em geral sobre os fundamentos das teorias por ele criadas. A demonstração mais evidente



Figura 5 – Manuel Amoroso Costa, autor do primeiro livro no Brasil sobre relatividade

## **Einstein redigiu carta ao Comitê do Prêmio Nobel propondo para o Nobel da Paz de 1925 o nome do Marechal Cândido Rondon**

deste fato foi a publicação, na edição de 16 de maio de 1925 de *O Jornal*, logo após a partida do cientista (12 de maio de 1925), de um artigo intitulado “Relatividade imaginária”, parte dele transcrito abaixo [12], de Vicente Licínio Cardoso (1889-1931), professor de Mecânica Racional da Escola Politécnica, em que este analisa o livro de Einstein *La Theorie de la Relativité Restreinte et Généralisée* [17]:

“A cada página, pode-se dizer, da obra eu encontrava proposições análogas: umas confundindo o objetivo com o subjetivo, outras afirmando coisas de impossível realização, outras estabelecendo conceitos elementaríssimos e velhos como se fossem novos, tudo, está claro, no meu fraco entender; outras produzindo afirmações incompreensíveis como esta ‘*Nous verrons plus tard que ce raisonnement qui s’appelle dans la Mécanique Classique le théorème de la composition des vitesses n’est pas rigoureux et, par conséquent, que ce théorème n’est pas vérifié en réalité*’<sup>1</sup>. O que tem a lei abstrata da composição das velocidades com a velocidade particular de cada corpo? Sempre a confusão entre o abstrato e o concreto (...) Demonstrei que o professor Einstein, confundindo os pontos de vista abstrato e concreto, toma por objetivo o que é subjetivo e vice-versa e não distingue entre ciência abstrata e relações

particulares das existências concretas.” (In: Moreira e Videira [13,18], p.131)

## CONCLUSÃO

Apesar da importância para a Física dos quatro artigos publicados no ano miraculoso de 1905 e da publicação da sua Relatividade Geral, aproximadamente dez anos depois da restrita, Einstein não despertou a atenção dos meios acadêmicos até a divulgação, em sessão solene de 6 de novembro de 1919 da Royal Society, dos resultados confirmatórios da nova teoria, obtidos durante a expedição científica, patrocinada pelo inglês Arthur Eddington, a Sobral para colher dados da deflexão da luz durante o eclipse solar de 9 de maio de 1919.

Após a fama repentina, surgiram inúmeros convites para viagens ao exterior, quando esteve nos EUA, na Ásia e na América do Sul, aportando no Brasil em 1925, onde realizou palestras e visitou locais pitorescos e autoridades locais. Ficou evidente que a intelectualidade brasileira, com raras exceções, não estava preparada, à época, para apreender a essência das criações científicas recentes do famoso físico. Assim mesmo, deve-se ressaltar a importância da sua curta permanência por aqui, para a difusão dos conceitos da Física, então moderna, e para o desenvolvimento posterior da pesquisa básica nativa.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<VISITA>; Einstein; História do Brasil;

1 N.R. – Tradução livre: “Veremos mais tarde que este raciocínio, chamado na Mecânica Clássica de teorema da composição de velocidades, não é rigoroso, e, portanto, este teorema não se sustenta na realidade.”

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [1] EINSTEIN, Albert. (1905a). “Über einen die Erzeugung und Verwandlung des Lichtes betreffenden heuristischen Gesichtspunkt” (PDF) (em alemão). *Annalen der Physik* 6 (17) (*Sobre um ponto de vista heurístico relativo à produção e transformação da luz*).
- [2] EINSTEIN, Albert. (1905c). “Über die von der molekularkinetischen Theorie der Wärme geforderte Bewegung von in ruhenden Flüssigkeiten suspendierten Teilchen” (PDF) (em alemão). *Annalen der Physik* 322 (8). DOI:10.1002/andp.19053220806 (*Sobre o movimento de pequenas partículas em suspensão dentro de líquidos em repouso, tal como exigido pela teoria cinético-molecular do calor*).
- [3] EINSTEIN, Albert. (1905d). “Zur Elektrodynamik bewegter Körper” (PDF) (em alemão). *Annalen der Physik* 322 (10). DOI:10.1002/andp.19053221004. Bibcode: 1905AnP...322..891E (*Sobre a eletrodinâmica dos corpos em movimento*).
- [4] EINSTEIN, Albert. (1905e). “Ist die Trägheit eines Körpers von seinem Energieinhalt abhängig?” (PDF) (em alemão). *Annalen der Physik* 323 (13): 639–641 (*A inércia de um corpo depende do seu conteúdo energético?*).
- [5] GOTAC, P.R. “Breve História do Efeito Fotoelétrico”, *Revista do Clube Naval*, v. 117, número 354, abr/mai/jun/dez 2010.
- [6] GOTAC, P.R. “Um ato de desespero” *Revista do Clube Naval*, v. 117, número 352, out/nov/dez 2009. Informações disponíveis em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Princ%C3%ADpio\\_da\\_equival%C3%A4ncia](https://pt.wikipedia.org/wiki/Princ%C3%ADpio_da_equival%C3%A4ncia)
- [7] EINSTEIN, A. *Die Grundlage der allgemeinen Relativitätstheorie*, *Annalen der Physik*, 49, 1916 (Fundações da Teoria da Relatividade Geral).
- [8] Informações disponíveis em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Arthur\\_St Stanley\\_Eddington](https://pt.wikipedia.org/wiki/Arthur_St Stanley_Eddington)
- [9] Informações disponíveis em: [www.gazetadefisica.spf.pt/magazine/article/279/pdf](http://www.gazetadefisica.spf.pt/magazine/article/279/pdf)
- [10] Informações disponíveis em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Albert\\_Einstein](https://pt.wikipedia.org/wiki/Albert_Einstein)
- [11] Pais, A. *Sutil é o Senhor...A Ciência e a Vida de Albert Einstein*. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1995.
- [12] Informações disponíveis em <http://www.if.ufrgs.br/einstein/brasil.html>
- [13] Informações disponíveis em [https://pt.wikipedia.org/wiki/Henrique\\_Charles\\_Morize](https://pt.wikipedia.org/wiki/Henrique_Charles_Morize)
- [14] Informações disponíveis em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Manuel\\_Amoroso\\_Costa](https://pt.wikipedia.org/wiki/Manuel_Amoroso_Costa)
- [15] “A Theoria da Relatividade e as Raias Espectrais do Hydrogenio”, *Annaes Acad. Bras. Sci.*, *tomo 1, no 1, 1929, pp. 20-27*.
- [16] EINSTEIN, A. *La Theorie de la Relativité Rrestreinte et Genéeralisée*, trad. Para o francês por Mlle. J. Rouviè, Gauthiers Villar, Paris, 1921.
- [17] MOREIRA. Videira - *Einstein e o Brasil*. UFRJ, 8571081425, 1955.

# ÉTICA: A ESCOLHA DA MELHOR OPÇÃO\*

*Os homens têm dignidade,  
os outros seres têm preço.*

Immanuel Kant

PAULO ROBERTO RIBEIRO DA SILVA\*\*  
Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A escolha de um caminho  
O surgimento da ética  
Valores: a única certeza é a incerteza  
As opções disponíveis e suas consequências  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

O Ser humano, por meio da sua racionalidade, busca consistentemente equacionar os seus problemas com rapidez, da melhor forma possível e com o menor dispêndio de energia. Isto é perfeitamente natural e aceitável, mormente nos contextos atuais que os envolvem – um mundo informatizado e globalizado.

Soluções que exigem longo tempo de maturação, mesmo que comprovadamente

eficazes, têm sido negligenciadas por outras *prêt-à-porter* disponíveis nas prateleiras e alardeadas como “grandes e inéditas soluções” para questões há muito analisadas e inequivocamente resolvidas. Entretanto, essas antigas soluções, notadamente quando se referem à avaliação moral de comportamentos, requerem transformações de dentro para fora em todos os personagens envolvidos, o que demanda um inenarrável esforço de mudança de atitude, o que não é simples.

---

\* N.R.: Artigo publicado na *Revista de Villegagnon* nº 10/2015.

\*\* Instrutor de Liderança e Ética Militar na Escola Naval.



Bifurcações duvidosas

A humanidade, no geral, não tem sido pródiga em gerar pessoas exemplares; no entanto, de tempos em tempos somos galardoados por alguns ícones que desmbram nossas vistas, tornando visível o que antes era velado e indecifrável. Esses modelos virtuosos têm propagado suas ideias muito mais pelos exemplos do que pelas palavras, o que gerou e ainda gera uma multidão de seguidores. Mas se conhecemos o caminho a percorrer para alcançar o nosso propósito, por que então buscamos atalhos que possivelmente nos conduzirão a bifurcações duvidosas? Por que permitimos que a teimosia e a insensatez tomem o lugar da previdência e da complacência?

**A humanidade não tem sido pródiga em gerar pessoas exemplares... de tempos em tempos somos galardoados por alguns ícones que desmbram nossas vistas, tornando visível o que antes era velado e indecifrável**

Esses questionamentos, todos eles, têm uma gênese comum – o comportamento humano. Entretanto, como compreender o agir do homem sem conhecê-lo, sem nos aprofundarmos no obscuro abismo que é a natureza humana? A maioria das teorias “motivacionais” ou, até mesmo, os atalhos milagrosos que propalam desvendar os segredos insondáveis da alma, ao começarem a analisar a questão, iniciam a montagem de seus argumentos pelos andares superiores, negligenciando o alicerce, o que compromete toda a bela estrutura idealizada, porque se funda sobre a areia cambiante, e não sobre a rocha firme.

Não resta dúvida de que conhecer a natureza humana é uma tarefa hercúlea, pois até hoje, mesmo após milênios de prospecção, somente temos arranhado o insondável universo humano. Apesar das limitadas progressões, creio que é neste filão que devemos persistir, caso desejemos encontrar as razões primeiras sobre as quais poderemos fundamentar algo consistente e confiável.

O que é o ser humano? O que o diferencia das outras criaturas? Somos de fato a “cereja do bolo” da criação, como afirma a *Bíblia Sagrada*? Ou simplesmente somos o resultado do acaso, de um jogo de dados? Se fomos Criados segundo a imagem e semelhança do nosso criador, por que agimos de forma tão condenável? Foi o pecado original, ou uma consequência contínua e deliberada de comportamentos reprováveis? São milhares de dúvidas a nos incomodar. Onde então buscar todas estas respostas? Será que o caminho está nos conhecimentos tecnológicos? Certamente não, senão já teríamos encontrado a solução ou alguns de seus indícios. A ciência, portanto, não será capaz de explicar, pois ao contido não é dado o direito de explicar o contentor.

Este trabalho almeja traçar, mesmo que de forma aparentemente ousada e/ou pretensiosa, um roteiro possível e, no meu entendimento, provável, que possa lançar luz sobre um tema (a ética) que tanto nos incomoda e sobre o qual as mentes mais privilegiadas ao longo dos tempos têm se debruçado.

Como afirmado anteriormente, o terreno por onde devemos trilhar é incerto e repleto de surpresas. Nesse emaranhado de possibilidades, temos que escolher, por questão de sentido, algo em que nossos pés trêmulos pelo encontro com o desconhecido possam se apoiar e prosseguir, e nisto reside a centralidade de nossas ansiedades.

Só nos resta, então, recorrer à filosofia, à religião ou à mitologia. Nestas áreas do conhecimento, o tubo de ensaio, as pipe-

tas, as fórmulas matemáticas e as certezas cedem lugar para a reflexão, o ensimesmar e as dúvidas; no entanto, estas aparentes vacilação e impotência geram a grandeza que permite ao ser humano alcançar o infinito, e desta jornada ao desconhecido é que convido vocês a participarem.

## A ESCOLHA DE UM CAMINHO

A mitologia grega em especial alicerça algumas explicações que nos soam plausíveis, o que nos aproxima, a meu ver, mesmo que timidamente, dos fatos, da verdade, dessa verdade que talvez algum dia nos será revelada ou descoberta, dependendo da crença, ou não, dos envolvidos nesse processo.

Muitos poderão questionar que a busca de uma base de conhecimentos sólida jamais poderia se dar fora da ciência. É verdade! Contudo, enquanto não formos bafejados com este encontro mágico com o inquestionável, devemos, por questão de racionalidade, testar algumas hipóteses que possam sustentar nossos raciocínios, porque seria inaceitável a inação e a pura contemplação simplesmente por ausência de certezas. Afinal! Quem somos nós?

Segundo a cosmogonia grega, inicialmente o universo era o Kaos, simplesmente o deus Kaos; ou seja, o nada, o princípio. Num segundo momento, surgiram outras três divindades – Gaia (a Terra), Tártaro (a escuridão) e Eros (a energia que anima a vida); essa, portanto, foi a primeira geração de deuses.

Após essa geração pioneira, surgiu o deus Urano, que logo cobriu (copulou) Gaia. Esta relação se tornou tão intensa, incessante e sistemática que gerou inúmeros filhos (deuses), além de deixar Gaia profundamente desconfortável e contrariada. Na busca de uma solução para este estupro interminável, Gaia se aliou a alguns de seus filhos e arquitetou uma ação contra Urano (o insaciável), resultando na castração de

deste, o que o levou, num ato de fúria e dor, a se afastar abruptamente de Gaia e a subir, formando o céu e, naturalmente, um espaço entre os dois.

A criação desse espaço fez surgir o deus Cronos (o tempo), que, se sentindo ameaçado pelos seus próprios filhos, os quais naturalmente o substituiriam em algum momento futuro, decidiu comê-los preventivamente. Gaia e seus filhos, na ânsia de apaziguar o apetite voraz de Cronos, lhe davam inclusive pedras para iludi-lo. Não esqueçamos que o tempo tudo consome, inclusive as coisas inanimadas. Dentre os filhos de Gaia existia um especial, Zeus, que era o predileto e foi protegido por Gaia para sobreviver e tentar interromper esse desígnio terrível. Ele realmente sobreviveu a Cronos e acabou por derrotá-lo, abrindo seu estômago e libertando seus irmãos que haviam sido devorados. Não esqueçamos que nesta etapa do universo todos eram deuses e, portanto, imortais.

Zeus ainda não estava satisfeito. O universo ainda era regido por Kaos e, dessa forma, permanecia desordenado e evidentemente caótico. Na tentativa de interromper esta situação, Zeus aliou-se a outros deuses e articulou a derrubada de Kaos, o que de fato aconteceu, sendo assim estabelecida a ordem (cosmo) no universo.

Essa situação agora rigidamente ordenada era desejável; entretanto, deixava Zeus e os demais deuses melancólicos e entediados, tendo em vista que tudo era muito previsível e não havia surpresas nem novidades. Era como se tudo e todos agissem como robôs. Nada fugia ao planejado. Zeus maquinou, então, a criação de seres que não fossem eternos – seres mortais. Seres que nasceriam e morreriam, o que certamente traria alguma diversão ao monótono mesmismo da eternidade até então vigente.

Para a execução dessa tarefa, designou os gêmeos Epimeteu e Prometeu, deuses

de “segunda categoria”. Epimeteu, que era rápido no agir e lento no pensar, imediatamente se voluntariou para criar os animais, enquanto a Prometeu restaram as incumbências de supervisionar os trabalhos de Epimeteu e criar o homem.

O processo criativo se iniciou com Epimeteu distribuindo os atributos aos animais, os capacitando a sobreviverem não só às agruras do ambiente, como também aos outros animais. A uns dotou de tamanho avantajado; a outros, de velocidade; alguns possuíam carapaça; outros ainda uma pelagem protetora. Enfim, após terminar sua empreitada Epimeteu se deu conta de que havia distribuído todos os atributos disponíveis aos animais, não restando nada para Prometeu oferecer ao homem.

Prometeu, que pensava antes de agir, desesperado com o triste destino reservado aos homens, resolveu furtar do palácio de Atena a astúcia (inteligência) – um atributo divino – e atribuí-lo ao homem como alternativa para suplantar todas as vicissitudes e tribulações que deveria enfrentar em seu breve período de vida.

Foram então criados os mortais. Os animais, pela diligência de Epimeteu, nasciam prontos, tudo já lhes havia sido dado, sua natureza (instinto) era capaz de fornecer todas as respostas para qualquer situação. Eles não precisavam refletir, pensar, improvisar e arriscar, deviam somente seguir inexoravelmente o seu destino animalesco para viverem; portanto, eles não precisariam escolher entre várias opções. O seu cardápio de comportamentos já estava definido e só lhes restava uma única opção – seguir o seu instinto.

Ao homem, no entanto, devido à sua incompletude, só lhe cabia buscar desesperadamente, por meio de seu livre arbítrio, de sua liberdade, os atributos que não lhe foram concedidos pela imprevidência de Epimeteu. O homem se via obrigado a exceder sua

natureza (Merleau-Ponty, 1995), pois sua vida era complexa demais e sua natureza pobre demais. Rousseau (1989) afirmava peremptoriamente que a vontade humana fala ainda, quando a natureza se cala. O professor Clóvis de Barros Filho (2014) sublinha este aspecto quando diz que para o homem a indeterminação instintiva só será compensada pela deliberação intelectual.

## O SURGIMENTO DA ÉTICA

Depreendemos deste sobrevoos pela mitologia grega que o homem é a única criatura com opções, com liberdade, com necessidade de se esforçar para buscar as alternativas que lhe convêm, para viver e viver com qualidade, com felicidade.

Se ao homem não for dado o direito de escolher entre modos diversos de agir, ele perderá o único caminho para sua essência e viverá do único modo que poderá viver – instintivamente, como os animais. Por isso a liberdade é tão cara, inegociável mesmo, aos humanos. Entretanto, ao escolhermos, passamos a ser responsáveis por nossas escolhas, o que requer, portanto, racionalidade para avaliarmos os desdobramentos dos nossos atos, e por nossa emoção, para nos humanizarmos e sermos capazes de ser o Outro, enquanto o Eu se mortifica.

Escolher é identificar a alternativa de maior valor, mas para quem? Para nós? Para a nossa família? Para a nossa instituição? Para o País? Depende de cada um de nós! Contudo, não podemos nos esquecer de que o Eu não é modelo. A nossa luta é

contra nós mesmos, para reduzir o egoísmo, a prepotência e a soberba, e, então, nos aapequenarmos para termos condições de enxergar as nossas carências e buscarmos minimizá-las.

O processo de escolha é demasiado complexo, basta vermos suas consequências. Normalmente não as compreendemos em sua plenitude, pois, quando nos defrontamos com alternativas claramente distintas em termos de valor (a boa e a ruim), isto não pressupõe uma escolha na verdadeira acepção da palavra, porque não gera incerteza, haja vista a obviedade existente. No entanto, a verdadeira escolha, a que

gera angústia, se dá quando as alternativas são equivalentes (boa e boa; ou ruim e ruim). E isto é demasiado corriqueiro, pontua assiduamente o nosso viver, gerando incertezas e crises.

O ser humano se digladiava com suas dúvidas nesse emaranhado de opções a que foi conduzido pela carência endêmica de

atributos que não lhe foram conferidos pela incompetência de Epimeteu e pela falta de diligência de Prometeu. E nesse cipoal de possibilidades ele tem que decidir ou se omitir, deixando aos outros as rédeas do seu destino.

Quando exerce sua liberdade e por fim opta por uma linha de ação, além de se comprometer com suas consequências, fica também responsável pelas inúmeras opções descartadas e que também poderiam ter sido escolhidas e não o foram, e neste processo é gerado desconforto, arrependimento, angústia e, finalmente, todas as demais anomalias decorrentes.

**A nossa luta é contra nós mesmos, para reduzir o egoísmo, a prepotência e a soberba. A verdadeira escolha, a que gera angústia, se dá quando as alternativas são equivalentes**

Neste momento surge a ética – que é a escolha da opção de maior valor. Se não houvesse uma variedade de formas de procedimento possíveis de escolha, não existiria ética, porque estaríamos atados a um único modo de ser. Devido a isto é que não faz sentido falarmos de ética alienada do homem, que lhe dá vida e sentido. Não existe, portanto, ética de mico-leão-dourado, nem ética de nada que não seja humano.

Outro aspecto relevante é a variedade de possibilidades que nos é oferecida. A vida sem grandes alternativas e pobre em variedades de modos de viver gera menos incertezas e dúvidas entre as poucas maneiras disponibilizadas, o que de certa forma reduz as angústias;

no entanto, a vida complexa dos grandes centros urbanos, onde quase tudo é colocado diante das pessoas, arrastando-as ao consumismo e ao materialismo, nos

deixa hesitantes e frágeis. Edgar Morin (2005) dizia que quanto maiores as contradições e o cardápio de opções, maior será a complexidade ética envolvida.

Se a ética é a escolha da opção de maior valor, que valor seria esse? Será que existe um valor ou valores universalmente aceitos, servindo de “régua de aferição” que parametrize a opção selecionada? Depende. Na realidade, a ética está atrelada à referência, à solução-padrão, a valores, e daí advêm as inúmeras éticas; ou seja, a ética não é um valor em si mesma, e sim um processo de escolha por meio de valores. Este entendimento é basilar para que possamos prosseguir desbravando este tema. Para adotarmos um comportamento ético, devemos selecioná-lo dentre tantos outros com base em valores. O que então são estes valores?

## VALORES: A ÚNICA CERTEZA É A INCERTEZA

Os valores dependem, significativamente, dos pressupostos metafísicos dos autores. Os idealistas tendem para a defesa da existência de alguns valores absolutos, já os autores positivistas defendem a opinião de que esses valores não existem. Entre os defensores da axiologia absolutista encontramos Max Scheler (1874–1928, filósofo alemão conhecido por seu trabalho sobre fenomenologia, ética e antropologia filosófica), Quintana Cabanas e Nicolai Hartmann (1882–1950, filósofo alemão), enquanto no bastião relativista

destacam-se Piaget (1896–1980, epistemólogo suíço, considerado um dos mais importantes pensadores do século XX), Kohlberg (1927–1987, psicólogo discípulo de Piaget) e Habermas

(filósofo e sociólogo nascido em 1929, na Alemanha, participante da tradição da teoria crítica e do pragmatismo). É evidente que entre uma e outra posição é possível encontrar algumas variantes, como a de Adela Cortina, mas todas elas têm como ponto de partida a busca de uma definição sobre o que é um valor.

Quintana Cabanas (1995), pedagogo e filósofo espanhol, entende que um valor é a qualidade abstrata e secundária de um objeto, estado ou situação que, ao satisfazer uma necessidade de um sujeito, suscita nele interesse ou aversão por essa qualidade. O valor reside no objeto; mas sem o interesse de um sujeito, o objeto deixaria de ter valor.

O homem vivifica os valores por meio de suas necessidades: umas são racionais e outras sensitivas. Aos valores que nascem das necessidades humanas racionais, cha-

**A ética não é um valor em si mesma, e sim um processo de escolha através de valores**

mamos de valores racionais. Àqueles que surgem das necessidades humanas sensitivas, denominamos valores vitais. Só os primeiros podem aspirar à universalidade, os demais são produto dos contextos e das condições. São, portanto, relativos.

Como o ser humano capta os valores? Quintana Cabanas (1995) afirma que é por meio da inteligência e do sentimento, defendendo o modelo da educação de caráter que destaca o uso não só da cognição, mas também das emoções; ou seja, da inteligência cognitiva e da inteligência emocional.

Max Scheler e Nicolai Hartmann (1941), defensores do modelo da clarificação dos valores, magnificam a importância da inteligência emocional, não negando a importância do sujeito cognoscitivo, mas considerando que os valores se captam somente pelo sentimento.

Por outro lado, Piaget e Kohlberg (1981), inspirados na teoria da comunidade justa, entendem que o desenvolvimento cognitivo desempenha um papel preponderante.

Existe uma escala de valores ou todos são equivalentes? Os autores que estabelecem uma distinção entre os valores racionais e os valores sensitivos costumam defender a existência de uma escala de valores, na qual os primeiros precedem os segundos. Os autores positivistas tendem a negar a existência de uma escala de valores, afirmando que os valores não passam de preferências.

Dentre as inúmeras escalas de valores, destacamos a Platônica, em que o bem é o valor supremo. Destacamos ainda a Aristotélica, perfeitamente caracterizada na *Ética a Nicômaco*, que prioriza os valores que são dignos da felicidade, depois os que são dignos de admiração, em seguida os que são dignos de amor e, finalmente, o honorável, o belo e tudo o que não é mau. Mais modernamente, Max Scheler (1945) divide os valores em sensíveis e espirituais.

Os sensíveis incluem os hedonísticos e os vitais. Os espirituais incluem, por ordem crescente de importância, os estéticos, os éticos, os lógicos e os religiosos.

Enfim, os valores são absolutos ou relativos? A resposta a esta questão suscita enormes consequências tanto nos juízos como na conduta humana. Se os valores são relativos, nada nos resta fazer, estamos limitados apenas a conceder a máxima liberdade a todos, para que sejam estabelecidas as preferências individuais. O modelo da clarificação de valores baseia-se neste argumento. Por outro lado, se há valores absolutos, ou seja, se a sua justificação é universal, não podemos abandonar os mais jovens a uma mera estimativa espontânea, devendo, pelo contrário, ensiná-los a valorar corretamente e a respeitar a hierarquia de valores.

A crítica que os autores absolutistas fazem às abordagens cognitivistas é que a reflexão não é suficiente para educar o caráter das novas gerações, pois o saber não garante o fazer. O hábito é considerado bem mais importante. Ramiro Marques (2003) afirma: “Ora, o hábito não se molda pela reflexão, mas sim pela prática, pelo treino e pelo contato com bons exemplos”. Quintana Cabanas (1998) parte da necessidade de construir um meio termo entre duas antinomias básicas: a educação moral como produto do saber e da reflexão, e também como produto do treino e do hábito.

Consciente de que as maiores limitações dos modelos contemporâneos da educação moral, em particular do modelo da clarificação de valores e do modelo cognitivista de Kohlberg (1981), residem no fato de terem optado apenas por uma das dimensões do desenvolvimento moral, no primeiro caso, a dimensão afetiva e, no segundo caso, a dimensão cognitiva, Quintana Cabanas (1998) opta por apresentar e justificar uma teoria da educação moral integral, capaz

de incluir todos os domínios, todos os âmbitos e todos os níveis da moralidade e da ética. No que diz respeito aos âmbitos, esse autor acentua a necessidade de a educação valorizar, igualmente, a razão, as emoções e a vontade, ou seja, o domínio cognitivo, o afetivo e o volitivo.

A seleção das estratégias a serem adotadas para o desenvolvimento moral de uma sociedade está condicionada ao nível de educação moral que se pretende atingir. Para uma ética mínima, ou seja, uma ética apenas preocupada com o cumprimento das leis, com o objetivo de evitar a punição, com o cumprimento dos contratos e com o respeito pelas normas de convivência social, basta o uso dos métodos dialógicos, baseados na discussão de dilemas, tomada de papéis e clarificação de valores e dos métodos diretos, alicerçados na exortação e na exposição.

Para uma ética média, ou seja, preocupada com a decência, os bons costumes, o respeito dos deveres, o cumprimento das obrigações e a equidade e reciprocidade no tratamento com os outros, Quintana Cabanas (1995) recomenda o uso de métodos indiretos, baseados no exemplo dos tutores.

Para uma ética máxima, ou seja, uma ética que vai para além da justiça e que incorpora a benevolência, o sacrifício e o amor, o autor recomenda a leitura e a discussão das grandes narrativas morais, as reveladas e as outras, a utilização da estratégia do testemunho e o contato com modelos.

Atualmente já podemos constatar um relativo consenso começando a se concretizar, mormente nos meios menos reacionários, afirmando que estes valores se referem às virtudes. Mas quais virtudes, já que são várias e muitas delas até mesmo contraditórias? Depende das vivências pessoais consolidadas pelos hábitos. Caberá às pessoas, portanto, dirimirem essas contradições à luz do seu caráter, fundamentado

nos bons hábitos. Aristóteles (1995) não cansava de enfatizar que o hábito era uma segunda natureza, uma nova oportunidade para aqueles que não foram bafejados pela sorte de nascerem virtuosos.

Dessa forma, somos levados a concluir que o viver ético é demasiado complexo e aparentemente inalcançável, pois pressupõe optar por virtudes, e este processo seletivo nos posiciona diante de contradições. Por exemplo: ensinamos nossos filhos a serem solidários e ajudarem o seu semelhante; contudo, simultaneamente, os alertamos para também desconfiarem de pessoas estranhas, porque não conhecemos a índole de cada um. Fazer o quê? Confiar ou desconfiar? Beaudrillard nos afirma que a revolução contemporânea é da incerteza. Este é o grande dilema.

A angústia é, inegavelmente, a nossa companheira de viagem. É o preço a pagar pela liberdade a que estamos condenados, para que possamos viver com qualidade e dignidade junto às pessoas, gerando uma espiral de felicidade, senão de menos angústia, pautando nossos comportamentos por virtudes consensualmente aceitas e interiorizadas.

## AS OPÇÕES DISPONÍVEIS E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Aprofundando a questão, nos defrontamos com a pensadora espanhola Adela Cortina (2009), que apresenta em seus estudos axiológicos uma visão da evolução moral da sociedade, em que o aprimoramento valorativo se dá por estágios. Em um primeiro momento, institui-se uma única referência moral, o monismo moral, que só se torna exequível em sociedades totalmente homogêneas, o que é uma utopia, ou em sociedades nas quais um código moral é imposto a todos, como é usual nos sistemas totalitários – nazismo, franquismo,

stalinismo etc. Esta unicidade moral tem vida curta, não consegue se manter por longos períodos, alija a participação cidadã, não suportando crítica, o que agrega desconforto, desmotivação, apatia e revolta, coisificando seus cidadãos.

Por outro lado, quando se supera a ditadura moral do monismo, nos vemos diante de três situações distintas, a saber: o vazio moral, o politeísmo moral e o pluralismo moral.

A euforia advinda da liberação dos grilhões do monismo moral normalmente lança a sociedade não para a liberdade sadia e responsável, mas para a libertinagem, a ausência de referências morais, a liberdade ao infinito, ao “tudo é possível” e, evidentemente, ao caos, o que é impraticável, haja vista a racionalidade humana, que naturalmente, e até mesmo espontaneamente, irá refutá-la por instinto de sobrevivência, pois é impossível viver com um mínimo de dignidade em um ambiente sem normas (ver experimentos de Sherif sobre normalização – 1936).

Cortina (2009) prossegue afirmando que posteriormente, após o monismo moral, as pessoas se individualizam moralmente, cada uma elegendo sua própria hierarquia de valores e nela se apegando por fé, sem argumentos que a sustentem logicamente, em que cada um adora seu deus, aceita suas referências valorativas e é impossível encontrar razões que as possam levar a um consenso argumentado, a um acordo intersubjetivo.

Tendo em vista os momentos difíceis do monismo moral, muitos de nós podemos inadvertidamente almejar esse “*laissez-faire*” moral disponibilizado pelo politeísmo moral; contudo, quando as referências são plurais, chegando ao infinito, perdem

sua essência e tudo se torna viável, tudo é tolerado, o que nos parece moderno e liberal. Entretanto, o viver nessa situação é impraticável e intolerável porque comporta como aceitável o inaceitável, o falso como verdadeiro e o imoral e o antiético como naturais, distorcendo e violentando até mesmo a insuficiente natureza humana que nos foi dada como pronta. Recordemos Epimeteu e Prometeu: qualquer semelhança com a sociedade em que vivemos não é pura coincidência.

Por fim, Cortina (2009) chega ao pluralismo moral que suplanta todas as articulações morais anteriores, pois opta pelo diálogo, pela razão e pela crítica saudável que cada grupo pode oferecer e receber dos demais. Nesta interação entre as diversas formas de pensar os valores, naturalmente somos levados a buscar um consenso

lógico sobre algumas coincidências, mesmo que mínimas, para o estabelecimento de uma base firme sobre a qual possamos erigir algo maior e desejável.

Essa autora entende que estes mínimos consensuais denominados “mínimos de justiça” (liberdade, igualdade, respeito, diálogo etc.) não devem ser opcionais, e sim mandatórios. Esta imposição advém da compreensão mútua e racional de sua essencialidade. Por outro lado, o homem anseia pela felicidade, pela vida boa e prazerosa, ou seja, deseja mais do que o mínimo. Esta carência incontestemente em direção a um máximo, que diverge sensivelmente de uns indivíduos para outros, dificultando sua universalidade, gera ainda mais incógnitas, agregando dificuldades adicionais. Desta forma, a pensadora valenciana, além de identificar os modos éticos, os individualiza e simultaneamente os compreende como

## **É impossível viver com um mínimo de dignidade em um ambiente sem normas**

complementares e factíveis, a despeito de não omitir suas especificidades.

Cortina (2009) assevera também que essa ética de mínimos, a ser exigida e imposta, contrasta com a de máximos, que deverá ser oferecida, gerando um convite para sua aceitação, o que permitiria uma adesão democrática e, portanto, respeitosa quanto às pluralidades morais vigentes.

É fundamental destacar que o atingimento dos mínimos não significa imobilismo, nem conformação, mas tão-somente um passo adiante na perseguição de outros ganhos em direção aos máximos, que talvez sejam objetivamente inatingíveis, dada a multiplicidade de concepções de felicidade existentes, porém que nos servirão de alvos, iluminando o nosso caminhar em direção a um estágio cada vez mais digno de vida.

A despeito da constatação realista das dificuldades envolvidas neste processo valorativo, podemos identificar com relativo orgulho e nenhuma veleidade

que algumas instituições ainda persistem tenazmente lutando para salvaguardar suas referências morais a “sete chaves”.

Na Marinha do Brasil, por exemplo, temos esses valores basilares que pautam nossos comportamentos, permitindo um viver ético saudável, claramente definidos por meio da Rosa das Virtudes – um diagrama no formato da rosa dos ventos, em que as principais virtudes marinheiras são registradas, transmitidas e assumidas conscientemente por todo o seu pessoal por meio de gerações, facilitando selecionar, dentre as opções comportamentais disponíveis, aquelas virtuosas, gerando menos dúvidas e angústias.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O homem, incompleto por formação devido à imprevidência de um negligente Epimeteu, persegue com enormes sacrifícios, nesta trajetória terrena, os atributos que lhe faltam para ter uma vida mais longa e digna. Este embate com as agruras do caminho e dos relacionamentos com os outros com quem interage exige um esforço único, que o obriga constantemente a decidir por uma das inúmeras opções disponíveis.

O aumento desmesurado de possibilidades, aliado à ausência de referências claras e objetivas, lançam o homem num turbilhão de incertezas, de depressão e angústias. Esse processo seletivo frequente e intenso

pressupõe a existência de uma referência, pois como adotar o melhor comportamento sem avaliá-lo e compará-lo a algo que nos parece sólido, ou menos fluido? Nesta ocasião surge a perplexidade, pois inexoravelmente somos responsáveis pelas consequências de

nossos atos; e não só por isso, mas também pelos arrependimentos e remorsos do abandono das infinitas opções que foram deixadas de lado e poderiam alterar a situação na qual estamos hoje envolvidos.

O cardápio de valores disponíveis é extenso, porém, dependendo da corrente de pensamento adotada, estes podem ser apenas opções personalizadas, setorizadas e temporais, não possuindo a rigidez necessária para servir de balizamento avaliativo; ou, por outro lado, pode ser compreendido como algo que possui perenidade e, portanto, pode e deve balizar o comportamento humano.

O idealista Quintana Cabanas (1995) defende a existência de alguns valores

**Na Marinha do Brasil  
temos esses valores  
basilares que pautam  
nossos comportamentos,  
permitindo um viver ético  
saudável**

absolutos que podem servir de referência no processo decisório humano. Entende, ainda, que o desenvolvimento moral deve acontecer não só pela racionalidade, mas também pela emoção; ou seja, não basta eleger valores e disponibilizá-los, o importante é que, agregado a isto, o hábito deva ser desenvolvido pelo exemplo de um viver cotidiano pautado em boas e virtuosas ações.

Adela Cortina (2009), em seus estudos axiológicos, nos apresenta um quadro evolutivo do desenvolvimento moral de uma sociedade, iniciando com a situação em que uma única referência moral é adotada, o monismo moral, o que é extremamente danoso por ser utópico e apor-

tar a semente do totalitarismo; em seguida, com a liberação dos grillhões de uma única opção, surge espontaneamente o politeísmo moral, quando as pessoas, inebriadas pela falsa liberdade plena, lançam-se num comportamento em que tudo é permitido e nada impede ou restringe os seus modos liberais de ser e, finalmente, com o amadurecimento gerado pelas tribulações da liberalidade anterior e a conclusão racional de que a liberdade desenfreada é inalcançável, as pessoas são conduzidas ao pluralismo moral, situação na qual o diálogo é priorizado e um consenso é alcançado.

Nesse cenário não nos é permitido estar apenas em um estado de hesitação e con-

templação. Devemos demarcar com brevidade e exatidão os limites do permitido, não só para evitarmos o extravasamento, mas também, sobretudo, para nos protegermos da contaminação exógena que dia após dia se fortalece, forçando mais e mais nossas já frágeis resistências morais.

Se não nos é dada a possibilidade de

**Se não nos é dada a possibilidade de erigir uma ética robusta, lutemos para tornar inegociável a manutenção de uma ética mínima que seja capaz de manter a salvo a dignidade humana e a esperança de uma evolução moral futura**

erigir uma ética robusta (ética média ou máxima de Quintana ou ética máxima de Adela Cortina), lutemos para tornar inegociável a manutenção de uma ética mínima que seja capaz de manter a salvo a dignidade humana e, principalmente, a esperança de uma evolução moral futura que se achege cada vez mais ao ainda tão sonhado e utópico mundo solidá-

rio e pacífico.

Em nossa instituição, somos atingidos pelas mesmas intempéries que a todos assolam. Hesitações, dúvidas e incertezas sempre nos acompanham. O cuidado em ter o nosso agir pautado dentro de rígidos parâmetros éticos não nos permite negligenciar; para tanto, não é suficiente apenas estabelecer as virtudes a perseguir, como o fizemos por meio da Rosa das Virtudes, mas, sobretudo, assumir o firme propósito em transmitir continuamente pelo exemplo os modos corretos de comportamento, que naturalmente, pela sua permanência, serão incorporados/internalizados e acabarão gerando hábitos virtuosos.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<VALORES>; Ética; Exemplo; Comportamento;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARISTÓTELES. A Ética. Trad. Pedro Cássio M. Fonseca. Bauru/SP: Epicuro, 1995.
- BARROS FILHO. Clóvis de. *A natureza humana: Mitologia grega e Sartre*. Publicado em fevereiro de 2014. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=nfVg\\_gwotA](https://www.youtube.com/watch?v=nfVg_gwotA)>. Acesso em: 01 jun. 2015.
- BULFINCH, Thomas. *O livro de ouro da mitologia: histórias de deuses e heróis*. São Paulo: Ediouro, 1965.
- CABANAS, Jose Maria Quintana. *Pedagogia moral: el desarrollo moral integral*. Madrid: Dykinson, 1995.
- \_\_\_\_\_. *Pedagogia axiológica: la educación ante los valores*. Madrid: Dykinson, 1998.
- CORTINA, Adela. *Ética mínima*. São Paulo: Martins Editora, 2009.
- KANT, Immanuel. *Fundamentação da metafísica dos costumes e outros escritos*. tradução de Leopoldo Holzbach. São Paulo: Martin Claret, 2004.
- KOHLBERG, L. *The Philosophy of Moral Development*. San Francisco. Harper and Row, 1981.
- MARQUES, Ramiro. *O livro das virtudes de sempre-ética para professores*. São Paulo: Landy, 2003.
- \_\_\_\_\_. *Valores éticos e cidadania na escola*. Lisboa: Ed. Presença, 2000.
- MENARD, Pierre. *Mitologia grega e romana*. São Paulo: Fittipaldi Editores Ltda., 1991. três volumes.
- MERLEAU-PONTY, M. *La Nature*. Notes de cours du Collège de France. Paris: Seuil, 1995.
- MORIN, Edgar. *Introdução ao Pensamento Complexo*. Tradução do francês: Eliane Lisboa - Porto Alegre: Ed. Sulina, 2005. 120 p.
- \_\_\_\_\_. *Phénoménologie de la perception*. Paris: Gallimard, 1945.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques. *Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens*. Ed. UNB – Brasília/DF; Editora Ática – São Paulo/SP – 1989.
- SCHELER, Max. El Formalismo en la Ética e la Ética Material de los Valores – Tomo I. Madrid: *Revista de Occidente*, 1941.
- SHERIF, Muzafer. *The Psychology of Social Norms*. Nova Iorque: Harper Books, 1936.

# O PODER ENERGÉTICO DA AMAZÔNIA AZUL\*

LUCIANO PONCE CARVALHO JUDICE\*\*  
Capitão de Mar e Guerra

---

## SUMÁRIO

Introdução

A capacitação energética como expressão de poder

Amazônia Azul: expressão do Poder Energético Nacional

Considerações finais

## INTRODUÇÃO

Os espaços marítimos sobre os quais o Brasil possui direitos exploratórios exclusivos – sintetizados no conceito de Amazônia Azul<sup>1</sup> – e que podem distar até

350 milhas da costa concentram ativos que podem expressar um poder energético, contribuindo para a solução dos problemas nacionais e para guindar o Brasil na ordem mundial. Ocorre que tal poder só se firma se políticas públicas concernentes a uma

---

\* Este artigo foi apresentado em painel coordenado pelo autor, no IX Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa, em Florianópolis (SC), de 6 a 8 de julho de 2016.

\*\* Aperfeiçoado em Eletrônica em 1997 (1º colocado no curso). Bacharel em Direito pela Universidade Federal Fluminense (2011). Instrutor na EGN desde 2010, atualmente encarregado do Centro de Jogos de Guerra. É autor do livro *A Defesa do Ouro Negro da Amazônia Azul*, lançado pela EGN.

1 Imensa área sob jurisdição nacional, que abrange a plataforma continental (PC), a qual compreende o leito e o subsolo marinhos situados entre o limite exterior do Mar Territorial e o limite externo da margem continental, ultrapassando ainda a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de 200 milhas a partir da linha de costa brasileira, podendo chegar 350 milhas de tal linha.

defesa marítima de amplo espectro forem implementadas – contra ações adversas, sejam estas provenientes de um ator estatal, não convencional ou criminoso, o que pressupõe uma vasta gama de tarefas defensivas.

Salienta-se ainda que o petróleo e o gás natural são recursos extraídos predominantemente em campos marítimos do Brasil, e cerca de metade da energia que consumimos advém desses insumos, conforme dados disponíveis no Balanço Energético Nacional, conjugados com anuários estatísticos elaborados pela Agência de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), conforme veremos a seguir.

Tal situação reforça o quarto atributo do mar, uma fonte de recursos, visualizado pelo estrategista marítimo Geoffrey Till – os demais atributos seriam: meio de informação, de domínio e de transporte –, que começou a se tornar mais nítido a partir de 1947, quando se iniciou a exploração petrolífera *offshore*, ou seja, no mar, na costa norte-americana do Golfo do México.

As reservas do pré-sal e a tecnologia desenvolvida para explorá-las nos livraram da dependência energética do Oriente Médio, uma região permanentemente conflagrada, considerando-se os últimos tempos. Contudo não podemos esquecer que, ao nos libertamos dessa dependência, nossa responsabilidade em defender a Amazônia Azul cresceu proporcionalmente. Em síntese, o potencial energético que tal espaço marítimo agrega ao Brasil requer um pensamento estratégico consentâneo para que contribua efetivamente para o fortalecimento do Poder Nacional.

## A CAPACITAÇÃO ENERGÉTICA COMO EXPRESSÃO DE PODER

O poder pode abarcar tudo que estabeleça e mantenha o controle do homem

sobre o homem. Assim, o poder engloba todos os relacionamentos sociais que se prestam a tal fim, desde a violência física até os mais sutis laços psicológicos mediante os quais a mente de um ser controla uma outra.<sup>2</sup>

A definição conotativa acima é um ponto de partida para a descrição do que envolveria o poder em si, o qual condiciona desde as relações interpessoais até a política externa dos grandes Leviatãs da atualidade, os Estados que exercem influência sobre os demais congêneres, que, dedutivamente, não disporiam de poder para contra-arrestar tal influência.

Contudo, para uma averiguação científica, deve-se prosseguir e ir além de definições descritivas, perseguindo as operacionais<sup>3</sup>, ou seja, aquelas que permitem a comparação e a mensuração de variáveis previamente visualizadas, para relacioná-las coerentemente e com precisão, no contexto investigativo de uma pesquisa de cunho científico. Nesse sentido, sublinha-se que a operacionalização de conceitos é de grande importância para a identificação de cadeias causais, as quais predominam nas ciências sociais.

Vale dizer ainda que tais definições devem exprimir em seu enunciado referentes da realidade, dos quais se depreenderiam indicadores, quer sejam qualitativos ou quantitativos, cujo valor agregado permitiria o estabelecimento de índices finais. Nesse sentido, índices associados a indicadores de uma definição operacional de poder de cunho energético possibilitariam, por exemplo, a comparação entre Estados, refletindo em algum grau as possibilidades de consecução de seus desideratos. Assim sendo, vislumbra-se preliminarmente, para um aprofundamento posterior, três indi-

2 MORGENTHAU, 2003, p.18.

3 MARCONI; LAKATOS, 2011.

cadores para que um determinado Estado disponha de poder energético significativo, o que representaria um antecedente causal capaz de guindá-lo em suas aspirações na comunidade internacional: consciência estratégica, capacitação tecnológica e disponibilidade de insumos de base energética.

Cumpre registrar que, na epistemologia da cratologia<sup>4</sup>, entendida como a ciência que estuda as relações de poder, são passíveis de visualização diversas de suas manifestações, como, por exemplo, o Estado e o Capital. De qualquer forma, no recorte deste trabalho, nos ateremos ao nível das relações de poder interestatais, haja vista que os Estados continuam sendo os principais atores em escala global, provocando impactos incontestes nos indivíduos – que dificilmente escapam de sua esfera de influência. Nesse sentido, o atendimento, em nível significativo, dos indicadores sugeridos no parágrafo precedente revelaria uma expressão de poder necessária para outras manifestações.

Dentre essas outras expressões ou manifestações de Poder Nacional, o que refletiria assim a capacidade de influência de um Estado no concerto das nações, diversas outras possibilidades de indicadores já foram especuladas. À guisa de exemplo, as doutrinas das Forças Armadas do Brasil consideravam, há algum tempo, as seguintes expressões de Poder Nacional: a política, a econômica, a psicossocial e a militar<sup>5</sup>. Note-se que, mais recentemente, nos anos 90 do século passado, a capacidade científica e tecnológica, considerada inicialmente um fator do Poder Político, foi elevada a uma quinta expressão destacada de poder, consoante a referida classifica-

ção e visão de mundo. Agregamos aqui a especulação sobre a expressão energética do Poder Nacional.

Numa outra linha de pensamento pragmática, Mangabeira Unger, em obra dedicada ao imperativo da plasticidade social (1987), compara de forma perspicaz os reflexos recíprocos do Poder Militar, entendido de forma simplificada como um poder destruidor, e o Poder Econômico, sua contraparte análoga produtiva. O referido autor deslinda como o aproveitamento de oportunidades tecnológicas e mobilizadas levou a grandes alterações organizacionais, operacionais e sociais no continente europeu. Tal reorganização teria culminado no complexo econômico industrial que se divisa nos tempos atuais na comunidade europeia, implicando profundas transformações sociais, sem que tal processo estivesse embevecido em sua gênese por princípios igualitários ou ideologias democráticas.

Meus exemplos derivados da história europeia foram desenvolvidos a partir de episódios delimitados cronologicamente, por um lado, pela desintegração do estilo medieval de luta, e, por outro lado, pela ascensão dos exércitos mecanizados de massa, apoiados por economias industriais, nos séculos XIX e XX. A despeito do amplo período de tempo em que ocorreu esse processo, esses eventos demonstram uma impressionante unidade de temas persistentes e efeitos recíprocos. Eles representam pontos de inflexão na guerra sobre a dupla pressão da expansão de seu âmbito e do desenvolvimento de armamentos. A cada conjuntura crucial, as maiores tentativas de apoderar-se de oportunidades tecno-

4 Disponível em <<https://cratologia.wordpress.com/>> . Acesso em: 11 jun.2016.

5 Avistam-se outras expressões de poder, não exauridas neste estudo. O corpo diplomático nacional, por exemplo, entende o Poder Diplomático como uma expressão de poder específica. Em síntese, por questões de simplificação, não se adentrará no contexto ideológico e doutrinário que levou a tal decomposição de expressões de Poder Nacional (BRASIL, 1989).

lógicas e mobilizadoras influenciavam diretamente uma outra. Elas também ajudaram a conformar os termos sociais nos quais a industrialização e acelerada inovação econômica ocorriam nas versões da Europa e Atlântico Norte. (UNGER, 1987, p. 170-171, tradução nossa)

Por conseguinte, intenta-se evidenciar neste artigo que a ampliação do Poder Militar, entendido como destruidor ou dissuasório; do Poder Econômico, sob o ponto de vista produtivo ou cumulativo; ou de quaisquer outras expressões de poder passíveis de serem visualizadas e dos impactos recíprocos teria como condição necessária a disponibilidade de energia e a capacidade e vontade inequívoca de apropriá-la para fins práticos.

Como exemplo inicial que ilustra esse imperativo, pode-se citar o primeiro império considerado globalizador por alguns autores, o Mongol, sob a liderança inicial de Genghis Khan, que consolidou em duas décadas a Rota da Seda, que ia do Extremo Oriente até o leste europeu, fonte de grande intercâmbio cultural e econômico na Eurásia. A capacidade de empregar a cavalaria como força motriz eficiente em combate traduziu a transformação de energia animal em expressão do Poder Militar mongol, que perdurou até ser contra-arrestada por outras forças, que também souberam manejar tais capacidades com eficiência<sup>6</sup>.

Ainda na Idade Média, dois séculos mais adiante, os impérios europeus, num movimento iniciado por Portugal e Espanha, expandiram o mundo para as fronteiras que hoje conhecemos. Técnicas cartográficas e

acúmulo de capitais não teriam valia se não houvesse o domínio da energia dos ventos para efeitos de propulsão marítima, pelo conhecimento de base empírica que levou à construção de embarcações capazes de realizar as grandes navegações oceânicas. Novamente se deduz que a capacidade de instrumentalização da energia eólica, para efeitos de transporte marítimo e combate, poderia ser identificada como uma expressão de poder energético que foi a chave para a projeção mundial das potências europeias na Idade Moderna, em detrimento de outras civilizações. É interessante acrescer que há autores que ressaltam que, 70 anos antes dos ibéricos, os chineses já haviam mapeado o mundo, navegando sobre grandes juncos de 13 mastros, nas expedições Zheng He – o descobridor do Brasil teria sido Hong Bao<sup>7</sup> –, mas não tinham visualizado tal capacidade como uma expressão de poder mundial, e logo depois abriram mão dela, numa visão estratégica introvertida para a consolidação continental do Estado chinês.

Mais recentemente, no início do século XX, adentramos na era dos combustíveis minerais e fósseis, para a qual ainda não se tem perspectiva clara de transição, em que pese o ideário ecológico crescente de substituição de tais fontes por recursos renováveis, o que já se prenuncia que ocorrerá num longo processo. Note-se, por exemplo, que, se os republicanos obtiverem êxito nas próximas eleições presidenciais norte-americanas, cujos partidários são predominantemente financiados pela indústria do petróleo, é possível que o impulso em prol das energias renováveis

6 Não se pode olvidar também a técnica do emprego do arco e flecha pelos mongóis, como arma eficaz em combate, além do uso da pólvora como explosivo e propelente, a partir de tecnologia de origem chinesa. Com o passar do tempo, o uso de canhões a pólvora utilizados por otomanos e mamelucos egípcios e o aprimoramento da arte da cavalaria em combate por potências sucedâneas contribuíram para a superação do poder militar mongol (KEEGAN, 2009; WEATHERFORD, 2010).

7 MENZIES, 2009.



## The fuel mix and prices

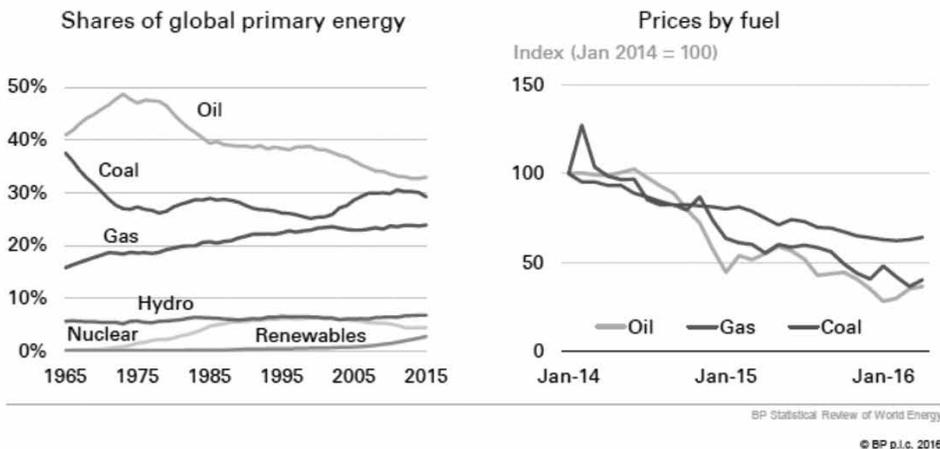


Figura 1 – Distribuição global de energia primário por fontes e preços por combustível  
Fonte: Bristish Petroleum

dado pelos democratas se arrefeça, haja vista as declarações públicas antagônicas em torno da COP 21 – Conferência das Partes, realizada no final de 2015, com a proposta de tecer um acordo global para diminuir as emissões mundiais de carbono. Não é demais lembrar que continua expressiva a demanda mundial por hidrocarbonetos de origem fóssil. Observa-se que, segundo os dados recentemente divulgados *BP Statistical Review of World Energy*, baseados no ano de 2015, 87% de toda a energia consumida no globo proveio de carvão, óleo e gás<sup>8</sup>.

Nesse contexto, retornando um pouco no tempo, não é difícil entender por que o Japão atacou Pearl Harbor em 7 de dezembro de 1941, já que seis meses antes os Estados Unidos da América (EUA), juntamente com as potências europeias desafiadas do Eixo, declararam um embargo

econômico ao referido Estado, cujo efeito energético simplesmente inviabilizava o projeto imperialista japonês – o Japão importava à época 80% de seu petróleo dos EUA e da Indonésia, então denominada de Ilhas Orientais Holandesas –, e isso explica inclusive sua tentativa malograda de movimento expansionista para o sudeste asiático. Hoje em dia o Japão, que já foi a segunda economia do mundo, possuidor de um grande poder científico-tecnológico, continua apresentando uma forte dependência energética da importação de combustíveis fósseis, com impactos sensíveis em sua balança comercial. Ademais, mesmo sob a ameaça geográfica de abalos sísmicos, o governo japonês não pode abandonar as usinas termonucleares produtoras de energia, conforme o trágico acidente de Fukushima (2011) e os desdobramentos decorrentes demonstram.

<sup>8</sup> Disponível em <<http://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>>. Acesso em: 11 jun.2016.

No teatro europeu da Segunda Guerra Mundial, duas posições geoestratégicas também foram decisivas para os Exércitos alemães e russos, respectivamente: os campos e as instalações petrolíferas de Ploesti<sup>9</sup>, cidade romena que produzia e refinava grande parte do petróleo essencial às forças alemãs; e os campos petrolíferos do Cáucaso, como demonstra o trecho do livro a seguir:

Seus comandantes superiores conheciam bem o nome; a captura ou destruição de Ploesti tinha sido por muito tempo um problema clássico nas escolas de guerra do mundo. O nome estava sendo usado com frequência nas salas de segurança de Washington, Londres, Berlim, Moscou e Cairo. As refinarias de Ploesti produziam um terço da gasolina de aviação de alta octanagem, combustíveis para tanques, benzina e lubrificantes de Adolf Hitler. De Ploesti vinha a metade do óleo que mantinha os blindados de Rommel percorrendo os mares de areia da África Mediterrânea. No momento mais amargo, a destruição de Astra Romana parecia a única iniciativa que poderia deter Rommel no Delta do Egito, e esmagar o avanço alemão para tomar Baku. Se Hitler se apoderasse do petróleo de Baku este saciaria a máquina nazi por um longo tempo ainda, e ele estava muito além do alcance de qualquer base aliada em perspectiva ou de qualquer bombardeiro em produção. Na opinião dos aviadores, Ploesti era a chave para muitas portas (DUGAN; STEWART, 1962, p.7).

Só no final da guerra os Aliados compreenderam a severidade da falta de combustível de seus inimigos: o petróleo era tão escasso que os moto-

ristas iniciantes da Wehrmacht recebiam pouca instrução, resultando numa alta taxa de acidentes com viaturas militares [...]. Por isso, Hitler tornou a captura de poços de petróleo caucasianos um objetivo principal da operação Barbarossa, alheio à desvantagem que traria às operações destinadas a destruir o Exército Vermelho ao dividir as forças da Alemanha. Ele imaginava a invasão da Rússia como uma cruzada ideológica e uma campanha de conquista econômica (HASTINGS, 2012, p.144).

Cumpramos observar que, naquele conflito, o regime nazista tentou sem foco inicial ocupar o cáucaso russo, por ser uma importante região supridora de petróleo<sup>10</sup>. Quando a contraofensiva russa ocupou a Romênia, de setembro a outubro de 1944, o destino alemão foi selado. A produção sintética e os estoques de combustíveis não tinham condições de suprir o esforço de guerra por muito tempo, e as sucessivas contraofensivas alemãs, como nas Ardenas e na Polônia, tiveram pouco efeito, devido à falta de tal insumo.

É digno de nota que, mesmo com uma indústria subterrânea ativa, capaz de produzir então inéditos caças a jato, como os Me 262, superiores em combate aos aviões aliados, a falta de combustível inibia a formação de novos pilotos, com reflexos também para as divisões blindadas terrestres. Max Hastings sustenta que “tanto alemães quanto japoneses cometeram um erro estratégico crucial, alimentado pela escassez de combustível, ao não alocar recursos para manter um fluxo contínuo de pilotos competentes”<sup>11</sup>. O fato é que a Alemanha se rendeu com 2 milhões de militares com capacidade de combate, mas sem um insumo

9 JAMES; STEWART, 1962.

10 HASTINGS, 2012.

11 HASTINGS, 2012, p.494.

vital, o que abreviou o conflito, segundo os historiadores contemporâneos<sup>12</sup>.

Após a Segunda Guerra Mundial, observou-se, em 1960, a nacionalização das empresas de petróleo e a formação da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), Organização Intergovernamental (OIG) que tem como objetivos declarados definir estratégias de produção e controlar preços de venda de petróleo no mercado mundial. Como contraponto à primeira crise do petróleo (1973), decorrente da disparada de preços provocada pela Opep, uma OIG composta pelos principais Estados consumidores de energia foi criada, a Agência Internacional de Energia (AIE). Tal fato demonstra o jogo de poder internacional em torno de insumos energéticos vitais.

Cabe lembrar, ainda, das emblemáticas invasões do Iraque e da Líbia, Estados devastados com o concurso de intromissão estrangeira, e não se pode ficar alheio ao fato de que quem dispõe de reservas energéticas torna-se naturalmente um objetivo político-estratégico a ser cobiçado por terceiros interesses. Vale observar o casamento de conveniência da maior democracia do mundo, os EUA, com o regime absolutista de ideologia wahabista da Arábia Saudita, sob a égide do liberalismo econômico petrolífero, que subordinaria as demais ideologias em prol da garantia de partilha do poder energético.

Para corroborar tal análise, registra-se um importante estudo de polemologia – ciência

que estuda a guerra como um fenômeno social – reproduzido no livro *O desafio da Guerra*<sup>13</sup>, no qual foram analisados criteriosamente, no período de 1740 a 1974, 366 grandes conflitos internos e internacionais. Dentre as localizações preferenciais de conflito analisadas nesse estudo a partir da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – quando o petróleo começou a ter um papel militar e econômico importante –, despontaram estatisticamente as zonas de interesse petrolífero. De 1914 até 1974, de 124 conflitos considerados, mais da metade

afetaram: zonas ricas em petróleo (23 conflitos); zonas vizinhas às zonas ricas em petróleo (27); e zonas de comunicação petrolífera (23), totalizando aproximadamente 58,9 por cento do universo delimitado. Em complemento ao referido estudo, analisando-se sumariamente o período

contido entre a segunda crise do petróleo (1973) e os dias atuais, pode-se acrescer: a Guerra Irã-Iraque (1980-1988); a invasão soviética do Afeganistão (1979-1989)<sup>14</sup>; a Guerra do Golfo (1990-1991); Guerras na Chechênia (1994-1996; 1999-2009); a invasão norte-americana do Afeganistão (2001-2015); a Guerra do Iraque (2003-2011); o conflito líbio, iniciado em 2011, mas ainda sem definição clara; e o atual conflito provocado pelo Estado Islâmico na Síria e no Iraque, iniciado em 2014, também inconcluso.

Enfim, diante dos argumentos e conceitos sucintamente analisados neste ponto,

**Não se pode ficar alheio ao fato de que quem dispõe de reservas energéticas torna-se naturalmente um objetivo político-estratégico a ser cobiçado por terceiros interesses**

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> BOUTHOU, CARRIÈRE, 1976.

<sup>14</sup> Não se pode olvidar que o Afeganistão é uma região rica em jazidas de óleo e gás e de passagem de dutos que conduzem tais hidrocarbonetos fluidos.

## Repartição da oferta interna de energia

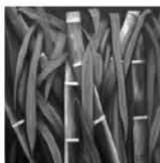
RENOVÁVEIS ▶ 39,4%

biomassa da cana 15,7%

hidráulica<sup>1</sup> 11,5%

lenha e carvão vegetal 8,1%

lixívia e outras renováveis 4,1%

<sup>1</sup>Inclui importação de eletricidade oriunda de fonte hidráulica

NÃO RENOVÁVEIS ▶ 60,6%

petróleo e derivados 39,4%

gás natural 13,5%

carvão mineral 5,7%

urânio 1,3%

outras não renováveis 0,6%



EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA - EPE | MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA - MME

Figura 2- Balanço Energético Nacional 2015  
Fonte: Empresa de Pesquisas Energéticas

infiere-se que o poder energético, consubstanciado numa disponibilidade e diversificação de insumos, além da própria capacitação geratriz, consiste numa relevante expressão de poder para as nações, o que sugere a necessidade de desenvolvimento de políticas públicas baseadas em um pensamento estratégico consentâneo às aspirações nacionais, as quais não podem negligenciar a defesa marítima, pela importante contribuição que o ambiente marinho pode proporcionar ao poder energético nacional.

## AMAZÔNIA AZUL: EXPRESSÃO DO PODER ENERGÉTICO NACIONAL

**A Amazônia Azul possui reservas de hidrocarbonetos que se equiparam às existentes nos Estados petrolíferos do Oriente Médio**

Atualmente a Amazônia Azul, que possui dimensões da ordem de grandeza da Amazônia terrestre, é uma ideia-força orientada para a porção marítima onde o Brasil possui direitos exploratórios,<sup>15</sup> e tal conceito, tendo em vista a co-

esão social que demanda, deve ser interpretado sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e da soberania<sup>16</sup>. Tal área marítima possui reservas de hidrocarbonetos que se equiparam às existentes nos

15 A Ordem Pública no mar assegura tais direitos, consoante a Convenção das Nações Unidas para o Direito no Mar (CNUMD III).

16 Conforme consta textualmente na Doutrina Básica da Marinha (BRASIL, 2014).

Estados petrolíferos do Oriente Médio. Para ilustrar tal fato, somente na área estratégica do pré-sal<sup>17</sup>, definida em lei e localizada predominantemente no litoral sudeste brasileiro, já existem estudos geológicos que apontam a possibilidade de abrigar, com 90% de probabilidade, 176 bilhões de barris de óleo equivalente<sup>18</sup>. Só o que já está comprovado — 31,0 bilhões de barris de petróleo ao final de 2014<sup>19</sup> — e o que está na iminência de ser comprovado nos próximos anos — 48 bilhões de barris, segundo dados consolidados da Petrobras S/A — já colocariam o Brasil no patamar de reservas da Líbia, sétimo produtor mundial.

Para aferir-se tal contribuição para o Brasil, apresenta-se a seguir um demonstrativo constante do relatório síntese do Balanço Energético Nacional de 2015 (BEN 2015), elaborado pela Empresa de Pesquisas Energéticas (EPE), empresa pública que presta serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor energético.

A partir dos dados obtidos nesse demonstrativo, constata-se que 52,9% de nossa oferta

de energia interna provém de óleo e gás. Considerando o fato de que, já no final de 2014, 96,2% das reservas do Brasil totais provadas de petróleo se encontravam no mar, bem como 88,24% das reservas de gás natural<sup>20</sup>, a nossa dependência estratégica em relação à produção *offshore*, ou seja, no mar, com o desenvolvimento da exploração no pré-sal, tende a se acentuar.

Vale ressaltar que a fonte energética que

**Em termos de energias renováveis, o Brasil dispõe de 39,4 % de sua oferta de energia interna oriunda de fontes renováveis, contra 21,8% disponíveis no resto no mundo**

mais cresce percentualmente no Brasil é a eólica — a sua participação nacional no balanço energético nacional dobrou de 2015 para 2014, conforme dados já disponíveis<sup>21</sup>. Nesse sentido, a energia eólica produzida no mar, por evitar a rugosidade do relevo terrestre, é bem promissora, em-

bora ainda não cogitada no Brasil. Outrossim, considerando o domínio tecnológico nacional e o fato de os espaços marítimos contidos na Amazônia Azul estarem à disposição do Estado brasileiro, em termos exploratórios, vislumbra-se que políticas públicas conscientes e transformadoras trariam grandes benefícios à vida nacional.

Sublinha-se que a energia nuclear, associada às renováveis, foi considerada

17 Camada geológica, que pode ter até dois quilômetros de espessura, situada a mais de 7 mil metros abaixo do nível do mar. O pré-sal contém um gigantesco reservatório de petróleo e gás natural, localizado nas bacias de Santos, Campos e Vitória. A exploração desse reservatório pelo Brasil está assegurada pela CNUDM III (CONVENÇÃO..., 1985).

18 Os principais aspectos estratégicos da tese de doutorado do Professor Cleveland Jones, membro do Geosciences Advisory Board — NXT Energy Solutions — e pesquisador do Instituto Nacional de Óleo e Gás (Inog), realizada sob orientação do Professor Doutor Hernani Chaves, professor emérito da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj), apresentados inicialmente no Simpósio Brasileiro de Geofísica (2015), foram reafirmados na Escola de Guerra Naval, em palestra realizada em 15 de março de 2016. Disponível em < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/pre-sal.pdf> >. Acesso em 10 jun. 2016.

19 ANP, 2015.

20 ANUÁRIO..., 2015.

21 Disponível em < <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2015/06/brasil-dobrou-em-um-ano-sua-capacidade-eolica> >. Acesso em: 11 jun.2016.

uma das apostas de fonte limpa na 21ª Conferência das Partes de Paris, mais conhecida como COP 21, ocorrida entre 30 de novembro e 11 de dezembro de 2015<sup>22</sup>. Nesse sentido, a tecnologia de propulsão nuclear dos submarinos, com potencial dual, ora em desenvolvimento no Brasil, pode elevar a pífia participação dessa fonte energética na matriz nacional, numa política pública induzida pela defesa marítima em profundidade, com transbordamento para o setor civil.

Em termos de energias renováveis, conforme o BNE 2015, o Brasil dispõe de 39,4 % de sua oferta de energia interna oriunda de fontes renováveis, contra apenas 13,2% e 8,6% respectivamente disponíveis no resto do mundo e nos Estados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) — conforme dados de 2012 da AIE. Em suma, o Brasil encontra-se bem posicionado, inclusive pela diversidade de sua matriz, com contribuição evidente de nossa Amazônia Azul.

Voltando-se para a realidade brasileira, cumpre atualizar e ressaltar que o custo de extração do pré-sal caiu para US\$ 8,00 por barril, e o custo de viabilidade econômica, conforme último balanço trimestral da Petrobras S/A, gira em torno de US\$ 30,00<sup>23</sup> por barril — valor esse que já considera o transporte,

amortização de investimentos e participações governamentais, por exemplo. Em suma, o pré-sal, área estratégica da Amazônia Azul, a depender do arranjo produtivo inteligente que se faça, tem economia de escala para superar o momento atual de baixos preços de petróleo e gás. Isso se explica pelos menores custos em comparação com as demais formas de produção não convencional, como o *tight oil*, nos EUA, o xisto betuminoso canadense, o *offshore* do Golfo do México, o petróleo pesado da Venezuela, o que resta de óleo do Mar do Norte etc.

Dessa forma, ao compreendermos a importante contribuição dos ativos energéticos para a vida nacional presentes na Amazônia Azul, independentemente de seu potencial para atingir uma escala global, devemos perceber que, para que tais ativos traduzam uma expressão de “poder energético”, a ser empregado em prol dos interesses nacionais, o “ouro negro”

marítimo deve ser adequadamente defendido.

A Estratégia Nacional de Defesa não ficou alheia a tal processo e posiciona, em primeiro lugar, o seguinte objetivo estratégico marítimo: a defesa proativa de plataformas marítimas, o que é assunto do livro *A Defesa do Ouro Negro da Amazônia Azul*, lançado recentemente pela Escola de Guerra Naval<sup>24</sup>.

**A Estratégia Nacional de Defesa não ficou alheia a tal processo e posiciona, em primeiro lugar, o seguinte objetivo estratégico marítimo: a defesa proativa de plataformas marítimas**

22 A COP21 busca alcançar um novo acordo internacional sobre o clima, aplicável a todos os países, com o objetivo de manter o aquecimento global abaixo dos 2°C. Disponível em <<https://nacoesunidas.org/cop21/>>. Acesso em: 11 jun. 2016.

23 Vide dados do balanço do primeiro trimestre de 2016 que, diferentemente de outras empresas nacionais estrangeiras, como a Saudi-Aramco e a iraniana INOC, que não têm capital aberto, são revisados por auditores independentes de acordo com os padrões internacionais de contabilidade (IFRS). Disponível em <<http://www.investidorpetrobras.com.br/pt/resultados-financeiros#topo>>. Acesso em: 11 jun. 2016.

24 JUDICE, 2016a.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Recentemente, no dia 8 de maio do corrente ano, o Brasil logrou êxito em produzir o primeiro milhão de barris de óleo na região do pré-sal da Amazônia Azul, a partir de pouco mais de 50 poços perfurados, num decurso de tempo de nove anos desde o início dessa exploração. Recordar-se que foram mais de 45 anos e 8 mil poços para o Brasil produzir o primeiro bilhão de barris, e o potencial energético desse espaço marítimo, para revelar uma expressão de poder em prol do desenvolvimento nacional, tem de estar adequadamente resguardado de terceiros interesses, e há de se conceber uma defesa marítima de amplo espectro.

Não é demais registrar nessas linhas finais um recente estudo sobre conflitos internos, denominados guerras civis. Nesse sentido, acadêmicos das universidades de Portsmouth, Warwick e Essex apontam para uma probabilidade cem vezes superior de intervenção de terceiras potências em conflitos internos ocorridos em regiões produtoras petrolíferas aos ocorridos em regiões não produtivas. Para chegar a tal conclusão, os estudiosos tomaram como base 69 guerras civis ocorridas entre 1945 e 1999<sup>25</sup>. Em suma, o percentual de conflitos envolvendo as zonas petrolíferas permanece elevado, fato que impinge ao Brasil a necessidade de dobrar a atenção sobre as áreas estratégicas petrolíferas, contexto no qual o Polígono do Pré-Sal, recém-descoberto, passa a inserir-se.

Enfim, procurou-se analisar sucintamente a relevância da capacitação energética para

as grandes potências, surgidas no decurso da evolução da humanidade, e tentar explicar como ela pode caracterizar uma expressão de poder relevante para as nações, reafirmando a sua soberania e influência internacional. Nesses termos, merece também atenção o título da distinta obra *A busca: energia, segurança e a reconstrução do mundo moderno*, de Daniel Yergin (2014), que sintetiza uma disputa geopolítica energética internacional de amplo espectro. Isso sugere a necessidade de se empreender um esforço de conscientização para o saciamento da “fome” energética brasileira, além de também buscar uma vantajosa posição internacional, que inexoravelmente depende de esforços governamentais em termos de defesa, segurança marítima, proteção de infraestruturas críticas e inteligência – e por que não pensarmos num

### Por que não pensarmos num fundo de defesa financiado pela própria produção energética marítima?

fundo de defesa financiado pela própria produção energética marítima?

Dessa forma, esse artigo, apresentado recentemente no IX Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa, propõe-se a lançar um primeiro olhar sobre aspectos estratégicos energéticos que podem revelar uma expressão de poder e aumentar, assim, o peso específico do Brasil no cenário internacional. Por outro lado, o mesmo olhar que evidencia a importância da Amazônia Azul para o Brasil nesse início de século XXI, que lidera o processo de “infraestruturação” marítima (WEDIN, 2015), também revela uma grande vulnerabilidade a ser adequadamente solucionada.

Nesse contexto, propostas estratégicas contemporâneas, como a concepção de

25 Foram desconsideradas as invasões no referido estudo. Disponível em < <http://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/intervention-in-civil-wars-far-more-likely-in-oil-rich-nations-10006648.html> >. Disponível em: 16 maio. 2015.

gradientes de defesa marítima — desenvolvida em uma das pesquisas que subsidia o livro supramencionado (JUDICE, 2016b),

e dessa forma divulgada para a sociedade brasileira em geral — não podem tardar a ser analisadas.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ECONOMIA>; Petróleo; Amazônia Azul; Recursos energéticos;

## REFERÊNCIAS

- ANTONICH, J. A. W. *El hombre, animal político, orden social, principios e ideologia*. Santiago: Editorial Universitaria, S.A.1984.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO BRASILEIRO DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS 2015. Brasília: ANP, 2015. Disponível em: < [http://www.anp.gov.br/?pg=76798#Se\\_o2](http://www.anp.gov.br/?pg=76798#Se_o2)>. Acesso em: 30 dez. 2015.
- BALANÇAO ENERGÉTICO NACIONAL. Rio de Janeiro: EPE, 2015. Disponível em < <https://ben.epe.gov.br/>> . Acesso: em 15 jan. 2016.
- BRASIL. Estado Maior da Armada. *EMA-305. Doutrina básica da Marinha*. 2. rev. Brasília, DF, 2014.
- CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR [1982]. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1985. 313 p. Versão em língua portuguesa com anexos e acta final da terceira Conferência das Nações Unidas sobre direito do mar.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. ARMY. *As grandes decisões estratégicas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do exército, 1977. Tradução de Álvaro Galvão.
- HASTINGS, M. Trad. de VARGAS, M. Inferno: *O Mundo em guerra 1935-1945*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2012.
- JAMES, D; STEWART, C. Trad. Arnaldo Viriato de Medeiros. *Ploesti: A História de uma Batalha Decisiva*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1962.
- JUDICE, L. P.C. *A Defesa do Ouro Negro da Amazônia Azul*. Rio de Janeiro: EGN, 2016a.  
\_\_\_\_\_. *Amazônia Azul: a defesa em gradientes*. Segurança & Defesa, Rio de Janeiro, v. 32, n. 121, p. 42-45, jan./mar. 2016b.
- MARCONI, M. A. ; LAKATOS, E. M. *Metodologia Científica: ciência e conhecimento científico, métodos científicos, Teoria, hipóteses e variáveis e Metodologia Jurídica*. São Paulo: Atlas. 6. ed. 2011.
- MENZIES, G.. Trad. Ruy Jungmann. 1421: *O ano em que a China descobriu o mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 6. Ed. 2009.
- MORGENTHAU, H. Trad. Osvaldo Biato. *Política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz*. Op. cit. p. 18. 2003.
- NYE Jr, J. S. *Compreender os conflitos internacionais: uma introdução à teoria e à história*. 3. ed. Lisboa: Gravita, 2002.
- TILL, G. *Sea Power: A Guide for the Twenty-First Century*. Londres: Frank Cass. 2 ed.2013.
- UNGER, R. M. *Plasticity into Power, Comparative-historical studies on the institution conditions of economic and military sucess: variations on themes of Politics, a work in constructive social theory*. Cambridge: Cambridge University, 1987.
- YERGIN, D. Trad. Ana Beatriz Rodrigues. *A busca: energia, segurança e reconstrução do mundo moderno*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.
- WEATHERFORD, J. Trad. Jorge Ritter. *Gêngis Khan e a Formação do Mundo Moderno*. Bertrand Brasil, 2010.
- WEDIN, L. *Stratégies maritimes aux XXIe siècle: l'apport de l'Admiral Castex*. Paris: Nuvis, 2015.

# ROBÓTICA SUBAQUÁTICA PARA AMBIENTES FLUVIAIS

LUIZ ALBERTO SORANI\*  
Tecnólogo em Sistemas Elétricos

---

## SUMÁRIO

Contextualização  
Pesquisas em torno do assunto  
A aplicação em ambientes fluviais  
O objeto de pesquisa  
Considerações finais

## CONTEXTUALIZAÇÃO

O assunto da robótica tem sido amplamente estudado e utilizado nas mais variadas áreas e, em ambientes subaquáticos, tem-se igualmente buscado o desenvolvimento de tecnologias que permitam a construção de robôs submarinos capazes de operar adequadamente nessas áreas

relevantemente importantes para questões ambientais, tarefas militares e científicas.

A utilização desses equipamentos submersíveis – em português chamados de Veículos Submersíveis Não Tripulados (VSNT) ou Veículos Submersíveis Operados Remotamente (VSOR) – pode nos ajudar a melhor entender os ambientes subaquáticos nos oceanos, rios e lagos ou

---

\* O autor é professor de Rede Elétrica de Embarcações e de Sistemas Elétricos de Bordo nos cursos de Tecnologia Naval da Faculdade de Tecnologia de Jahu (Fatec Jahu). Mestre em Engenharia Naval (ênfase fluvial) pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (EPUSP).

em outros locais, como tanques em plantas industriais para diversas atividades (YUH, 2000). Em geral, esses veículos são empregados em situações nas quais há risco considerável à vida humana ou como instrumento de apoio, permitindo, por vezes, a transmissão de imagens em tempo real à equipe de apoio.

Os veículos subaquáticos comandados remotamente têm sido o grande destaque tecnológico da indústria naval e da robótica, em função da enorme gama de aplicações que a eles se pode dar, uma vez que seu operador e sua equipe técnica – mesmo estando em terra firme ou embarcados nas proximidades – podem acompanhar em tempo real uma inspeção realizada pelo equipamento, inclusive sem riscos para a vida humana.

Uma das formas de classificação desses veículos está relacionada com os graus de automação e de autonomia de operação. De acordo com a literatura (EGESKOV, 1995), o submersível pode atuar em quatro diferentes modos, conforme ilustra a figura 1.

– ROV ou VSOR (*Remote Operated Vehicles*), quando o submersível é conectado à embarcação de apoio, à plataforma ou

a outra estação fixa ou móvel por meio de cabos chamados umbilicais, pela qual são transmitidos os dados e a energia;

– Tether, quando no umbilical são transmitidos os dados;

– UUV (*Unmanned Untethered Vehicle*), quando inexistente o umbilical, mas há a transmissão de dados por meio de ondas; e

– AUV (*Autonomous Underwater Vehicle*), quando inexistente a transmissão de dados entre o veículo e a embarcação de dados.

A diversidade de modos de operação e as necessidades impostas às tarefas desses equipamentos têm gerado o desenvolvimento de novas tecnologias, especialmente nos campos da hidroacústica, da microeletrônica e da robótica, bem como o desenvolvimento de certa gama de estudos referentes ao comportamento dinâmico desses robôs submersíveis. O assunto envolve vários campos, como instrumentação, identificação de sistemas, navegação, controle e processamento de sinais em tempo real.

## PESQUISAS EM TORNO DO ASSUNTO

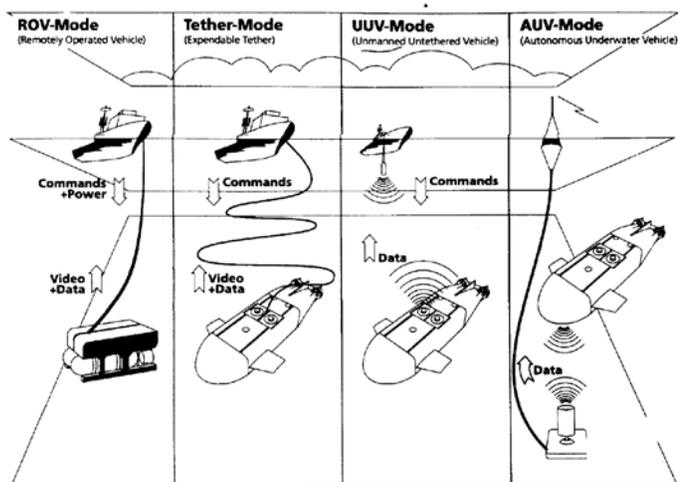


Figura 1 – Modos de operação dos submersíveis (EGESKOV, 1995)

Organizações militares pelo mundo afora têm investido fortemente no desenvolvimento de pesquisas em torno do assunto, notadamente com finalidades bélicas. No setor civil, igualmente muitas pesquisas têm sido realizadas nesse campo. No exterior, existem várias empresas que atuam na área de desenvolvimento de veículos submersíveis não tripulados.

Algumas delas se destacam pelo alto grau tecnológico e/ou pela sua presença no mercado. É o caso da Deep Ocean Engineering (DOE) que já fabricou mais de 600 ROVs. E seus principais veículos da linha Phantom permitem a inspeção e a execução de diversas atividades subaquáticas, notadamente para ambientes marítimos.

No Brasil, a Universidade de São Paulo (USP), por exemplo, em trabalho conjunto com o Instituto Técnico de Lisboa e o Instituto Oceanográfico de Goa, desenvolve um AUV chamado Pirajuba, cujas linhas de pesquisa se concentram na questão da dinâmica e do controle do veículo (LVNT-USP, 2006).

Na mesma instituição – em parceria com o Centro de Pesquisas e Desenvolvimento Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes), da Petrobras, e a Universidade Federal do Rio de Janeiro –, vem sendo desenvolvido outro veículo, chamado Laurs, tendo 1,2 metro de boca (B), 0,8 metro de altura (D) e 1,4 metro de comprimento (L). Nesse caso, o grupo de pesquisa tem focado seus trabalhos nos sistemas de navegação, controle e gerenciamento.

Outras universidades brasileiras, como a Universidade Federal da Bahia e a Universidade Federal de Minas Gerais, também possuem grupos de pesquisa na área de veículos submersíveis não tripulados.

Destaca-se, ainda, que algumas empresas e institutos atuantes no País operam alguns desses equipamentos por meio de importação, como o caso do Cenpra, órgão do Ministério da Ciência, Tecnologia e Informação, situado em Campinas (SP), que importou e opera o Hydratec, desenvolvendo serviços e estudos com o seu veículo.

A empresa Ampla (FAPESP, 2007) possui um VSNT para inspeção em túneis de adução. A empresa SubSea, por meio de sua subsidiária no Brasil, dispõe de um veículo que foi totalmente desenvolvido no exterior para uso de inspeção visual.

O Instituto Oceanográfico da USP adquiriu, em 2013, o AUV Slocum da Teledyne, que permite mergulhos com profundidades de 200 metros.

## A APLICAÇÃO EM AMBIENTES FLUVIAIS

Apesar da crescente utilização desses equipamentos como instrumentos de apoio às atividades humanas, principalmente nos ambientes marítimos em todas as partes do mundo, paradoxalmente há a carência desse tipo de recurso em ambientes fluviais, especialmente no Brasil.

Nos ambientes fluviais, são diversas as aplicações que certamente podem utilizar dessa ferramenta tecnológica com inúmeras vantagens. Serviços como inspeção de cascos e hélices de embarcações teriam acentuada redução de tempo e de custo. O equipamento pode realizar visualizações e gravações da estrutura e de avarias das embarcações, reduzindo significativamente os custos em perícias, não necessitando, por exemplo, retirar a embarcação da água.

Inspeção de estruturas civis submersas, como pilastras de pontes, barragens de represas, represas, turbinas de usinas hidrelétricas, condutos, píeres, estruturas de cais, entre outros, e a inspeção e vistoria de galerias subterrâneas de águas pluviais e estações de tratamento de água e esgoto são outros exemplos clássicos de sua aplicação.

Pelo seu tamanho reduzido, tais veículos podem entrar com facilidade em tubulações com fluxo de água (ou outros líquidos), localizando avarias e quaisquer não-conformidades internas. Caso a tubulação esteja submersa, é possível também obter imagens de avarias externas à tubulação, como incrustação, rompimentos ou rachaduras.

São ferramentas ideais para a realização de pesquisas científicas de caráter biológico ou ambiental em um ambiente subaquático.

Por meio dos robôs subaquáticos, é possível fazer observações de diversos animais, comportamentos e *habitat*, tais como cavernas e naufrágios, acomodando inclusive outros instrumentos que venham facilitar a pesquisa. Em fazendas de aquicultura, tais equipamentos possibilitam um monitoramento visual do recurso pesqueiro, a fim de facilitar sua identificação, observar migrações e locais de reprodução e desova, aferir a efetividade dos petrechos escolhidos para o cultivo e observar espécies invasoras ou avarias nas redes e poitas.

## O OBJETO DE PESQUISA

Dada a relevância desse assunto, desde meados dos anos 1990, vêm ocorrendo esforços de pesquisadores da Faculdade de Tecnologia de Jahu (Fatec-JH) para desenvolver veículos submersíveis não tripulados, notadamente para operação em ambientes fluviais.

A Fatec-JH localiza-se no município de Jaú, interior do Estado de São Paulo. Mantida pelo Centro Paula Souza, instituição pública do Estado, é pioneira nos cursos de Tecnologia Naval com especificidade para ambientes fluviais.

Um dos principais objetivos também é poder desenvolver veículos submersíveis não tripulados que possam ser viáveis economicamente, uma vez que equipamentos do gênero existem e operam por todo o mundo, todavia com custo elevado, inviabilizando por vezes seu uso para tarefas mais simples e em águas rasas.

A finalidade básica desse equipamento é de auxiliar atividades subaquáticas de

análise e vistoria de obras civis, tais como estruturas de obras de barramento de rios, pilares de pontes, estruturas acostáveis de terminais de transbordo de carga, cabos submersos, obras vivas de embarcações, entre outros, em ambiente fluvial, além de analisar e vistoriar condições do leito do rio e permitir o apoio a pesquisas relacionadas ao meio ambiente, inclusive atividades em águas abertas.

Os submersíveis desenvolvidos na Fatec-JH têm recebido a denominação de Jaú, nome, na ortografia atual, do peixe de água doce que também deu origem ao

nome do município. O Jaú I é a primeira versão desses veículos submersíveis não tripulados projetada e construída para operar remotamente, via cabo, e em ambientes fluviais.

Essa versão apresenta dois motores, responsáveis pela propulsão e pelas manobras, dotados de sistemas de controle linear de rotação e de reversão. Conta também com um sistema de lastro móvel e um equipamento de filmagens, o que lhe permite a execução da tarefa de inspeção visual. Sua operação é pelo modo Tether, isto é, comunicação via cordão umbilical.

Na segunda versão, chamada Jaú II, também operada pelo modo Tether e cujas dimensões principais são  $L = 2,66$  metros;  $B = 1,63$  metro e  $D = 1,14$  metro, procurou-se implementar um sistema de controle computacional, com a placa controladora situada a bordo do veículo. Este é dotado de seis motores, controlados por placas dedicadas, visando a sua movimentação com seis graus de liberdade. A aquisição



VSNT Jaú I em operação na câmara da Eclusa de Barra Bonita – Rio Tietê (SP)

de imagens é feita por meio de uma câmera digital. Da mesma forma que a versão anterior, a energia do veículo é obtida por meio de baterias chumbo-ácido seladas, localizadas no próprio veículo.

Os comandos de acionamento do veículo são efetuados via cabo, em que as informações provenientes do veículo e os comandos são processados em um computador externo, localizado na embarcação de apoio ou em terra.

Um terceiro veículo teve seu início com a construção do casco e com o mesmo formato hidrodinâmico do anterior, porém em escala reduzida de 1:2,66, ou seja,  $L = 1$  metro;  $B = 0,61$  metro e  $D = 0,43$  metro, denominado como VSNT Jaú II. Todavia o trabalho com esse veículo se encontra interrompido, aguardando melhores definições de projeto.

O Jaú IV possui escala ainda mais reduzida, porém com o mesmo formato hidrodinâmico das duas primeiras versões. Entre os seus diferenciais estão o método e o material utilizado na fabricação do casco, que usou a técnica de prototipagem rápida, tendo como matéria-prima básica a Poliamida PA12, diferente dos anteriores confeccionados em fibra de vidro.

As versões de veículos submersíveis em estudo na Fatec-JH, tanto o Jaú I como o Jaú II, assim como a grande maioria dos

Veículos Submersíveis Não Tripulados, são operadas pelo modo Tether, isto é, um cordão umbilical que interliga o equipamento submerso ao controlador em terra, transmitindo dados de comando. Tanto no modo ROV como no modo Tether, um grande inconveniente reside na existência do “cordão umbilical” que interliga o veículo ao operador, no primeiro caso levando inclusive energia elétrica e no segundo caso, sinais de comando. Em ambas as situações, a existência desse cordão de conexão causa diversas restrições e dificuldades às operações, como o arrasto provocado pelo cordão, a conveniência de se operar em águas

calmas e a necessidade de uma embarcação de apoio junto à operação, por vezes necessitando de um sistema de posicionamento dinâmico, que encarrega sobremaneira a operação.

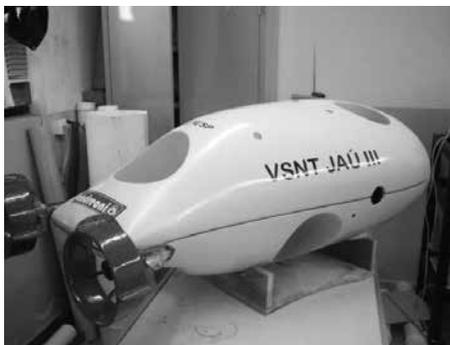
Em atividades de inspeção, principalmente em dutos ou locais com vários obstáculos, equipamentos dos modos ROV e Tether, por possuírem um cabo de comunicação, encontram certa dificuldade na execução da tarefa.

Por outro lado, veículos autônomos AUV precisam já dispor de uma rota preestabelecida, que, em geral, nesses casos é desconhecida.

Para operação pelo modo UUV nos veículos de operações em terra e aéreas,



VSNT Jaú II



VSNT Jaú III

uma das formas de controle mais empregada é a do rádiocontrole. Todavia, em operações submersas, tal técnica não tem sido empregada em função da dificuldade de propagação de sinais de radiofrequência em águas profundas. Apesar disso, alguns experimentos preliminares indicaram a viabilidade de aplicação dessa tecnologia para pequenas profundidades.

O estudo levado a efeito por este pesquisador objetivou encontrar os limites dessa dificuldade, promovendo uma análise teórica do assunto, e, posteriormente, testar possíveis alternativas. E culminou por comprovar a viabilidade e, de certa forma, contrariar o embasamento preliminar de que ondas de rádio não se propagam pela água ao encontrar a faixa de frequência que possa operar em ambientes fluviais, promovendo o controle do veículo, seus movimentos e atitudes e a integração de todos os sistemas que o compõem: iluminação, aquisição de imagens, controle (malha aberta), atuadores (propulsores) e de energia.

Dessa maneira, o Jaú IV é um veículo compacto, controlado remotamente por ondas de rádio, sem qualquer contato físico com o operador.

Possui seis motores elétricos com controles independentes, inclusive de sentido e rotação, oferecendo ao veículo todos os graus de liberdade, alimentado por baterias de polímeros de

lítio, que em água doce operam com segurança até a profundidade de 15 metros.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É de ressaltar que se trata de um objeto de estudo acadêmico que carece de uma fase de testes práticos em ambientes reais e sob as diversas condições climáticas. Todavia testes em ambientes controlados vêm demonstrando seu perfeito funcionamento em todas as funções planejadas.

Um obstáculo tecnológico ainda não

transposto está no transmissor de vídeo que deverá enviar a um monitor de TV, junto ao operador, os sinais captados por uma câmera instalada no veículo. Tal transmissor em estudo deverá também operar na faixa de frequência utilizada para os sinais de comando.



VSNT Jaú IV

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Veículo não tripulado; Veículo submarino;

**REFERÊNCIAS**

- YUH, J. *Design and Control of Autonomous Underwater Robots: A Survey*. Autonomous Robots, n. 8, p. 7 – 24, 2000.
- EGESKOV, P. et al. *Pipeline Inspection Using an Autonomous Underwater Vehicle*. OMAE. Pipeline Technology-ASME 1995. v.5.
- LVNT-USP, 2006. *Laboratório de Veículos Não Tripulados*. [S.l: s.n.]. Disponível em: <<http://www.pmr.poli.usp.br/lvnt/uuv/pirajuba/apresentacao.HTM>>.
- <http://www.poli.usp.br>
- <http://www.deepocam.com>
- <http://www.ufmg.br>
- <http://revistapesquisa.fapesp.br/2007/11/01/robos-aquaticos/>
- <http://www.io.usp.br/index.php/noticias/49-io-na-midia/647-um-passeio-submerso-pelo-atlantico-sul>

# A FILOSOFIA E A VIDA MILITAR\*

ÁLVARO CLARO DE PAIVA DIAS NEGRÃO\*\*  
Capitão de Fragata (MD)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Juramento  
Oficialato  
Tradição e modernidade  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

A Escola Naval garante uma formação filosófica para os futuros Oficiais da Marinha do Brasil por meio da disciplina de História do Pensamento Humano (HPH).

Essa disciplina é ministrada aos aspirantes do primeiro ano, desde o ano 2000, e seu objeto de conhecimento é a história da filosofia. Em um contexto geral, o ensino de filosofia frequentemente causa estranheza a uma quantidade considerável de

---

\* N.R.: Artigo publicado na *Revista de Villegagnon* nº 10/2015.

\*\* Licenciado em Filosofia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ); graduado em Medicina pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).



Cerimônia de entrega do espadim aos aspirantes

pessoas, basicamente pela dificuldade em se perceber, de modo imediato, uma “utilidade” que o justifique. Estranheza maior pode ser experimentada por alguns no que diz respeito ao ensino de filosofia em uma instituição de formação militar.

Não é difícil reconhecer a relevância da filosofia em uma esfera mais ampla, à medida que se dê conta de que ela promove o exercício do bom e correto senso por meio da reflexão crítica e lógica sobre inúmeros assuntos. Já o reconhecimento da importância da filosofia em uma escola militar requer uma consideração algo mais sofisticada. De qualquer modo, esse reconhecimento é facilmente alcançado pela compreensão de alguns exemplos de reflexões filosóficas aplicadas a algumas esferas da vida militar, em geral, e da vida naval, em particular. O presente artigo irá brevemente abordar pontos como juramento, oficialato e como a reflexão crítica catalisa as relações entre tradição e modernidade. Nesses pontos, a filosofia se infiltra no pensamento militar, podendo mesmo corresponder à sua base.

## JURAMENTO

A palavra “juramento” foi incorporada à língua portuguesa a partir do termo, em latim tardio, *juramentu*. O substantivo latino já pode ser encontrado em textos escritos por Plutarco, Suetônio, Lucrécio, Cícero, Sêneca e mesmo nas *Meditações* do general, imperador romano e filósofo estoico Marco Aurélio. O significado do substantivo usado pelos romanos é praticamente o mesmo do português contemporâneo: promessa solene, ideal absoluto, doutrina a ser devotada etc. Contudo o termo romano é uma possível tradução de um termo grego *ὄρκος* – (*Órkos*), provavelmente efetuada muitas décadas antes da grande consolidação do idioma latino, que ocorreu de Cícero em diante.

Nos textos gregos, desde o período homérico (assim como nos períodos anteriores, tanto na forma jônica quanto na dórica), o substantivo *ὄρκος* traduz um conceito muito mais denso do que uma simples “promessa solene”. A raiz etimológica do termo é muito

antiga, existente séculos antes do aparecimento da própria filosofia. A maioria dos lexicógrafos do idioma grego antigo crê em um vínculo direto com Orco, uma entidade divina do submundo, muito temida por ser extremamente aparentada com o próprio Hades e seu reino dos mortos.

Nesse contexto original (que não era desconhecido pelos filósofos da Grécia Antiga), um juramento tinha o significado de esconjurar algo a um poderoso nume das esferas infernais. Desse modo, o significado primeiro não é uma simples “promessa solene”, mas a afirmação de alguma coisa perante o testemunho de uma divindade

formidável. A quebra dessa afirmação traria, imediatamente, consequências de um horror além da imaginação humana. Para muitos dos antigos gregos (Hipócrates, por exemplo), jurar era amaldiçoar a si próprio. Isso porque o sujeito abriria mão de todo o querer individual e se acorrentava, para a eternidade, ao que havia afirmado a Orco.

A natureza mítico-religiosa do juramento modificou-se após o surgimento da filosofia, especialmente após o período tardio (romano) do estoicismo. O terror sobrenatural do juramento se transformou em compromisso ético. O medo religioso cedeu lugar ao senso filosófico de moral. Seja como for, apresenta-se como uma percepção muito forte para a consciência de cada um. Sempre engalanadas, as cerimônias de entrega de espadas e espadins aos nossos futuros oficiais são momentos filosóficos. Nossos jovens não juram por medo, mas por postura filosófica, juram pela vontade de cumprir um compromisso moral com o Brasil.

## OFICIALATO

Oficialato não é um conceito militar, mas filosófico. Os filósofos estoicos da Grécia Antiga (com destaque para Zenão de Cítio) acreditavam que, para se alcançar a felicidade, os seres humanos deviam seguir sua própria natureza. Muito além de Aristóteles (que definiu a racionalidade como o cerne da natureza humana) e muitos séculos antes de Kant (que havia considerado o senso humano de moral como um imperativo categórico), os estoicos determinaram que a natureza do homem era a de um ser racional e moral. Consequentemente, seria impos-

sível a um sujeito ser feliz sem a execução de “ações moralmente corretas”.

A partir desse ponto, os filósofos estoicos estabeleceram um novo conceito. A ação moralmente correta recebeu o nome de

### Os aspirantes juram por postura filosófica, juram pela vontade de cumprir um compromisso moral com o Brasil

*Καθέκον* – (Kathêkon), termo que pode ser traduzido para o latim *Officium* e que derivou substantivos como “oficialato” e “oficial”. É curioso reparar como “oficial” (na acepção militar da palavra) é traduzido para o inglês como *officer*, para o francês como *officier*, para o alemão como *offizier* – o sufixo destacado já indicando que se trata de um agente, de um executor, e não de um estado ou condição. Antes do estoicismo praticado no Império Romano (não por acaso, a maior potência militar de todos os tempos), já havia o conceito de “chefe militar”, mas não o de “oficial militar”.

No interior de um conjunto militar, qual seria a diferença entre um combatente “oficial” e outro que não possui tal *status*? Oficial não é aquele que possui mais dinheiro, nem mais conhecimento, nem mais liderança, nem mais bravura. Um oficial

é um elemento diferenciado dos demais porque ele é a referência, reserva e salvaguarda moral de todos os outros militares a ele relacionados. A responsabilidade moral, imprescindível ao oficialato, não é somente funcional, mas, sobretudo, filosófica.

## TRADIÇÃO E MODERNIDADE

Em qualquer atividade cultural, existe um balanço entre tradição e modernidade. Balanço nem sempre tranquilo, tendendo mesmo, na maior parte das vezes, a um

conflito. A tradição pode ser tomada como retrógrada; e a modernidade, como subversiva. Para uma instituição militar, como a Marinha do Brasil (MB), é imperativo que esse balanço não somente seja isento de conflitos, mas que, sobretudo, ofereça à nação uma absoluta confiança.

No dia a dia, muitos militares podem não perceber integralmente que a chave para a solução de questões que concernem

**A responsabilidade moral,  
imprescindível ao oficialato,  
não é somente funcional,  
mas, sobretudo, filosófica**

ao tema “tradição *versus* modernidade” é a adoção de uma postura crítica, a análise dos limites e das possibilidades de um determinado ponto em questão. Frequentemente interpretada como simples “bom senso”, trata-se de uma postura racional, reflexiva. Preparar filosoficamente os nossos aspirantes para sistematicamente pensar de modo

crítico é assegurar a continuidade de toda a história de equilíbrio entre tradição e modernidade da Marinha do Brasil.

## CONCLUSÃO

A filosofia por vezes parece algo decorativo, distanciado do dia a dia, especialmente daqueles que são preparados para combater e garantir a integridade da nação. Mas a vida militar está cercada de filosofia por todos os lados. Juramentos, ações morais, reflexões críticas são armas invisíveis. A filosofia não fortalece a Marinha do Brasil. Quem fortalece a MB são seus militares. A filosofia apenas fortalece os militares.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ARTES MILITARES>; Princípios; Valores; Formação;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COPLESTON, F. *A History of Philosophy*. New York: Doubleday, 1947.  
 EDWARDS, P. *The Encyclopedia Of Philosophy*. London: Macmillan, 1967.  
 HISSLER, S. *Das Militar in der Postmoderne: Elemente des Wandels*. Berlin: Grin, 2001.  
 INWOOD, B. *The Stoics*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.  
 MIGNOT, B. *Il était une fois des Militaires: Chronique d'une Mutation*. Paris: L'Harmattan, 2009.  
 SHERMAN, N. *Stoic Warriors: The Ancient Philosophy Behind The Military Mind*. New York: Oxford University Press, 2005.

# CICLONES SUBTROPICAIS\*

**WALID MAIA PINTO SILVA E SEBA\*\***  
Capitão de Fragata

**RODRIGO DE SOUZA BARRETO MATHIAS\*\*\***  
Capitão-Tenente (T)

**FELLIPE ROMÃO SOUSA CORREIA\*\*\*\***  
Segundo-Tenente (RM2-T)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Histórico  
Os ciclones subtropicais  
Monitoramento  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

Os meses de fevereiro e março do ano de 2015 foram marcados pela formação de dois ciclones anômalos sobre o Oceano Atlântico Sul. O Serviço Meteorológico

Marinho (SMM) brasileiro, operado pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), classificou estes ciclones como tempestades subtropicais e os nomeou como “Bapo” e “Cari” (Figura 1). Os nomes fazem parte de uma lista em tupi-guarani e foram definidos

---

\* N.R.: Título original: Monitoramento de ciclones subtropicais pelo Serviço Meteorológico Marinho brasileiro no ano de 2015.

\*\* Aperfeiçoado em Hidrografia e Navegação (2001) e mestre em Meteorologia com ênfase em Previsão do Tempo pelo Instituto Nacional de Pesquisas Especiais (2010). Foi Encarregado da Divisão de Previsões Meteoceanográficas do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), entre janeiro de 2015 e abril de 2016.

\*\*\* Graduado em Meteorologia (2009) e Mestre em Meteorologia (2012) pela UFRJ. Meteorologista do CHM desde janeiro de 2011.

\*\*\*\* Graduado em Meteorologia (2013) e Mestre em Meteorologia (2016) pela UFRJ. Meteorologista do CHM desde julho de 2015.

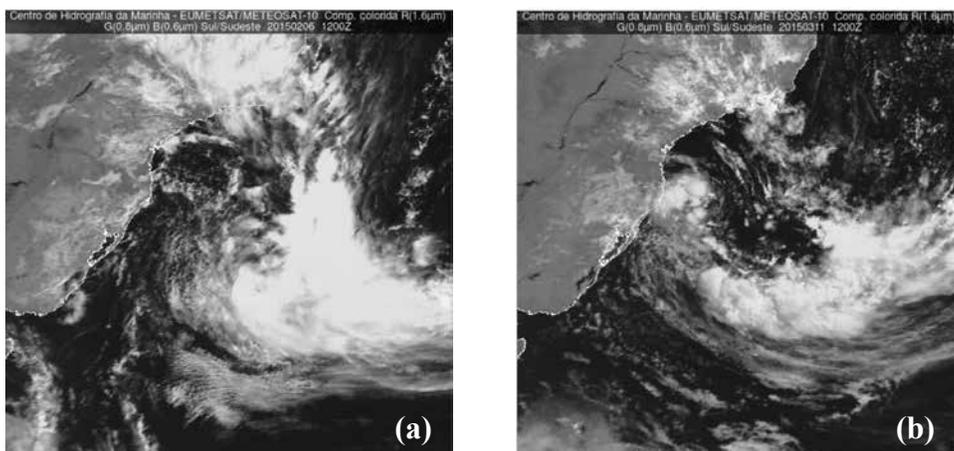


Figura 1 – Imagem do satélite Meteosat-10 no canal visível realçado para os dias: (a) 6/2/2015 (1200Z) e (b) 11/3/2015 (1200Z), representando os ciclones Bapo e Cari, respectivamente

pela Marinha do Brasil (MB) em conjunto com o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) e o Centro de Previsão do Tempo e Estudos Climáticos (CPTEC), para serem atribuídos a possíveis ciclones tropicais ou subtropicais que venham a se formar sobre a área marítima de responsabilidade do Brasil (Metarea V). A lista completa dos nomes consta nas Normas da Autoridade Marítima para as Atividades de Meteorologia Marítima (Normam-19).

Em cumprimento à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solus), cabe à Marinha do Brasil o monitoramento das condições meteoceanográficas sobre a Metarea V, bem como a elaboração e a disseminação de boletins de previsão do tempo e mar, avisos de mau tempo e cartas meteorológicas. Portanto, é de responsabilidade da MB a classificação de ciclones desta natureza, de acordo com a intensidade e as características de formação, inclusive a emissão de avisos especiais que possam alertar os navegantes sobre a atuação desses sistemas meteorológicos sobre o mar.

## HISTÓRICO

Os ciclones que atuam em todo o planeta recebem diferentes classificações, de acordo com o seu local de formação e deslocamento, suas características dinâmicas e a intensidade dos ventos observados à superfície. Basicamente, os ciclones são classificados como tropicais e extratropicais, de acordo com a faixa de latitudes onde se formam, tropical ou extratropical, respectivamente. Os ciclones tropicais mais intensos são mais conhecidos como furacões ou tufões. Já os ciclones extratropicais estão geralmente associados a um sistema frontal, apresentando uma frente fria, uma frente quente e evoluindo para uma frente oclusa.

A região tropical do Oceano Atlântico Sul não é favorável à formação de furacões e tempestades tropicais. De acordo com a literatura, a Temperatura da Superfície do Mar (TSM) em torno de 26°C ou 27°C é condição necessária para o desenvolvimento de ciclones tropicais<sup>1</sup>. Porém não bastam águas quentes para que os ciclones tropicais

<sup>1</sup> PALMÉN, E.: *On the Formation and Structure of Tropical Hurricanes*. Geophysica 3, 1948.

se formem, já que o Atlântico Equatorial, nas proximidades das regiões Norte e Nordeste do Brasil, comumente atinge esse patamar de temperaturas, entretanto não são observados furacões nestas áreas. Para formação de furacões também são necessárias algumas condições dinâmicas e termodinâmicas da atmosfera que, no Atlântico Sul, raramente são satisfeitas. Já o Atlântico Norte e o Mar do Caribe possuem atividade de ciclones tropicais entre os meses de junho e novembro, pois as suas águas são mais aquecidas e os outros fatores mencionados também são favoráveis à formação e sustentação desses ciclones.

Porém a formação, em março de 2004, de um ciclone com características tropicais que atingiu a costa do Brasil e ficou conhecido como Furacão Catarina causou perplexidade na comunidade científica e muitos estragos nas cidades litorâneas do norte do estado do Rio Grande do Sul e do sul de Santa Catarina. O “fenômeno” Catarina teve sua origem em um ciclone extratropical, ou seja, inicialmente era um sistema de baixa pressão atmosférica associado a uma frente fria. Após a oclusão e a dissipação do sistema frontal, o ciclone começou um movimento incomum de leste para oeste, ao mesmo tempo em que ocorria em sua estrutura uma lenta transição de um tipo clássico de ciclone extratropical para um ciclone com características híbridas. Ou seja, apresentava características extratropicais e tropicais. Tal transição esteve associada à passagem do ciclone sobre águas mais aquecidas e à formação de bandas de nuvens do tipo *cumulonimbus*, que levou à liberação de grande quantidade de energia na atmosfera, na forma de calor latente de condensação, e à situação dinamicamente favorável da atmosfera em todos os seus níveis. A nebulosidade vista a partir de satélites meteorológicos era muito semelhante àquela dos furacões que atin-

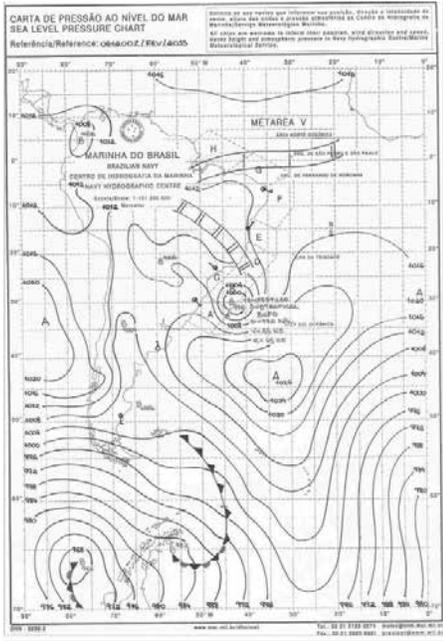
gem outras partes do mundo, com bandas espiraladas de nuvens e a formação de um “olho”, indicando ausência de nuvens na sua parte central.

Somando-se à grande quantidade de energia disponível já mencionada, o Catarina se manteve intacto por alguns dias, também pelo fato da Região Sul do Brasil e o oceano adjacente estarem sob o efeito de um baixo cisalhamento vertical do vento, ou seja, o vento estava fraco e não mudava sua direção e intensidade ao longo de toda troposfera. Os ciclones tropicais se formam preferencialmente sob fraco cisalhamento vertical do vento. Já os ciclones extratropicais (com frentes frias) normalmente estão associados a forte cisalhamento, que é evidenciado pelo aparecimento das chamadas “correntes de jato” de altos níveis atmosféricos sobre as frentes.

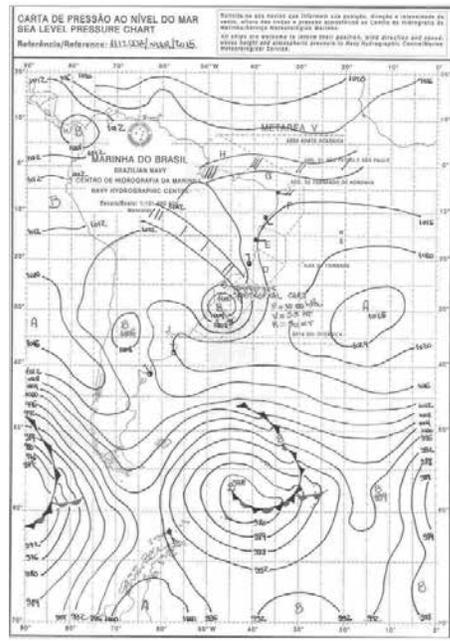
Segundo o National Hurricane Center (NHC), órgão americano que realiza o acompanhamento e a previsão de ciclones tropicais nos Oceanos Atlântico e Pacífico, o Furacão Catarina atingiu a categoria 2 na escala Saffir-Simpson para classificação de furacões, com ventos sustentados de até 180 km/h. As condições atmosféricas anômalas permitiram que o ciclone evoluísse, atingindo seu máximo de intensidade no dia 28 de março de 2004, quando penetrou o Sul do Brasil e perdeu intensidade até desorganizar-se. O fenômeno adverso ocasionou algumas mortes e danos generalizados às construções litorâneas e deixou diversas pessoas desabrigadas.

## OS CICLONES SUBTROPICAIS

Os ciclones subtropicais não são caracterizados como ciclones extratropicais, que estão associados a frentes frias e que são mais comuns sobre a Metarea V, nem como ciclones tropicais, mais conhecidos como furacões. Na prática, eles apresentam carac-



(a)



(b)

Figura 2 – Cartas sinóticas divulgadas pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para os dias: (a) 6/2/2015 (1200Z) e (b) 11/3/2015 (1200Z), representando os ciclones Bapo e Cari, respectivamente

terísticas parciais de ciclones extratropicais e tropicais, e também podem apresentar severas condições meteorológicas sobre o mar, o que representa grande ameaça à navegação.

De maneira geral, os ciclones subtropicais possuem o núcleo quente restrito à baixa atmosfera (até o nível de 600 hPa aproximadamente) e, ao contrário dos ciclones extratropicais, realizam pouco ou nenhum transporte de temperatura, uma vez que eles se formam em regiões com fraco gradiente térmico<sup>2</sup>. Apesar de, segundo a literatura, haver o registro de ciclones subtropicais sob várias condições de cisalhamento vertical do vento, os ciclones subtropicais normalmente possuem fraco cisalhamento

vertical do vento<sup>3</sup>. Além disso, a liberação de calor latente das nuvens pode exercer importante papel em sua intensificação, como nos ciclones tropicais. Muitas vezes, nas imagens de satélite, a organização das nuvens nos ciclones subtropicais lembra uma frente fria, apesar de realmente não haver uma. Os ciclones subtropicais não possuem bandas de nuvens espiraladas, nem a formação de um “olho”, como ocorrem nos ciclones tropicais. Portanto, como é possível notar, trata-se de um ciclone que mescla características tropicais e extratropicais.

Os ciclones subtropicais são classificados como depressões subtropicais quando

2 HART, R. E.: *A Cyclone Phase Space Derived from Thermal Wind and Thermal Asymmetry*. Mon. Wea. Rev., 131, 585-616, 2003.

3 EVANS, J.L. e A. BRAUN: “A Climatology of Subtropical Cyclones in the South Atlantic”. *J. Climate*, 25, 7328–7340, 2012.

**METAREA V**  
**AVISO NR 098/2015**  
**AVISO ESPECIAL**  
**SERVIÇO METEOROLÓGICO MARINHO DA MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA**  
**EMITIDO ÀS 1530 HMG - SEX - 06/FEV/2015**  
**TEMPESTADE SUBTROPICAL "BAPO" COM PRESSÃO CENTRAL DE 996 HPA EM 305043W, MOVENDO-SE COM 10/15 NÓS PARA SUL/SUDOESTE ASSOCIADO A VENTOS FORÇA 7/8 COM RAJADAS FORÇA 9/10 AFETANDO A ÁREA ALFA A LESTE DE 043W, ÁREA BRAVO AO SUL DE 28S E LESTE DE 043W E ÁREA SUL OCEÂNICA A OESTE DE 035W. POSIÇÃO ESTIMADA EM 071200 HMG - 345044W. NÃO É ESPERADO QUE O CENTRO DO CICLONE ATINJA A REGIÃO COSTEIRA.**  
**VÁLIDO ATÉ 080000 HMG.**

**METAREA V**  
**AVISO NR 106/2015**  
**AVISO ESPECIAL**  
**SERVIÇO METEOROLÓGICO MARINHO DA MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA**  
**EMITIDO ÀS 1300 HMG - SAB - 07/FEV/2015**  
**TEMPESTADE SUBTROPICAL "BAPO" COM PRESSÃO CENTRAL DE 992 HPA EM 348044W, MOVENDO-SE COM 05/10 NÓS PARA SUL/SUDESTE ASSOCIADO A VENTOS FORÇA 7/8 COM RAJADAS FORÇA 9 AFETANDO A ÁREA ALFA A LESTE DE 050W, ÁREA BRAVO AO SUL DE 30S E ÁREA SUL OCEÂNICA A OESTE DE 030W. NÃO É ESPERADO QUE O CENTRO DO CICLONE ATINJA A REGIÃO COSTEIRA. POSIÇÃO ESTIMADA EM 080000 HMG - 355043W.**  
**VÁLIDO ATÉ 080000 HMG.**  
**ESTE AVISO SUBSTITUI O AVISO NR 098/2015.**

**METAREA V**  
**AVISO NR 170/2015**  
**AVISO ESPECIAL**  
**SERVIÇO METEOROLÓGICO MARINHO DA MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA**  
**EMITIDO ÀS 0200 HMG - QUA - 11/MAR/2015**  
**TEMPESTADE SUBTROPICAL "CARI" COM PRESSÃO CENTRAL DE 1000 HPA EM 295046W, MOVENDO-SE COM 05 NÓS PARA SUL/SUDOESTE ASSOCIADO A VENTOS FORÇA 7/8 COM RAJADAS FORÇA 9/10 AFETANDO A ÁREA ALFA AO NORTE DE 34S, ÁREA BRAVO AO SUL DE 28S E ÁREA SUL OCEÂNICA A OESTE DE 038W. POSIÇÃO ESTIMADA EM 111200 HMG - 305046W.**  
**VÁLIDO ATÉ 120000 HMG.**

**METAREA V**  
**AVISO NR 171/2015**  
**AVISO ESPECIAL**  
**SERVIÇO METEOROLÓGICO MARINHO DA MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA**  
**EMITIDO ÀS 1330 HMG - QUA - 11/MAR/2015**  
**TEMPESTADE SUBTROPICAL "CARI" COM PRESSÃO CENTRAL DE 1000 HPA EM 295047W, MOVENDO-SE COM 05 NÓS PARA SUDESTE ASSOCIADA A VENTOS FORÇA 7/8 COM RAJADAS FORÇA 9/10 AFETANDO A ÁREA ALFA AO NORTE DE 34S, ÁREA BRAVO AO SUL DE 27S E ÁREA SUL OCEÂNICA A OESTE DE 038W. POSIÇÃO ESTIMADA EM 121200 HMG - 315045W.**  
**VÁLIDO ATÉ 121200 HMG.**  
**ESTE AVISO SUBSTITUI O AVISO NR 170/2015.**

Figura 3 - Avisos de mau tempo especiais divulgados pelo Serviço Meteorológico Marinho (SMM) devido à atuação dos ciclones Bapo (avisos NR 098/2015 e NR 106/2015) e Cari (avisos NR 170/2015 e NR 171/2015) sobre a Metarea V

os ventos sustentados observados à superfície são de até 33 nós, passando à categoria de tempestades subtropicais quando os ventos ultrapassam este limiar.

## MONITORAMENTO

Os ciclones subtropicais Bapo e Cari se formaram nas proximidades da costa do Sudeste brasileiro, em fevereiro e março de 2015, respectivamente, e, ao se deslocarem para o sul, alcançaram a categoria de tempestades subtropicais, como pode ser visto nas respectivas cartas sinóticas divulgadas pelo CHM (figura 2). A classificação destes ciclones como tempestades subtropicais foi feita a partir de dados observados por embarcações nas proximidades do ciclone e estimativas de vento realizadas por escatêrometros a bordo de satélites.

A partir da caracterização do ciclone por meio de dados observacionais, as previsões do seu deslocamento, de ventos e da agitação marítima foram realizadas por meio de modelagem atmosférica e de ondas do

CHM, servindo de base para a elaboração de avisos de mau tempo aos navegantes.

O ciclone Cari, que afetou a região costeira do Sul do Brasil, se deslocou próximo ao litoral dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, ocasionando grandes acumulados de chuva e alagamentos em diversas cidades catarinenses e ventos intensos em alto-mar, com rajadas de até 50 nós, que provocaram agitação marítima e ressaca na costa dos dois estados. Já o ciclone Bapo, mais afastado da costa, ocasionou ventos fortes e grandes ondas apenas em alto-mar, tendo pouca influência na região litorânea. O SMM emitiu avisos de mau tempo especiais (figura 3), no intuito de alertar os navegantes sobre a intensidade do vento, a altura de ondas e a trajetória desses ciclones, além de representá-los em suas análises sinóticas sobre as cartas de pressão ao nível do mar.

O que havia em comum durante a ocorrência das duas tempestades subtropicais era a presença da Zona de Convergência do Atlântico Sul (ZCAS), que é um sistema

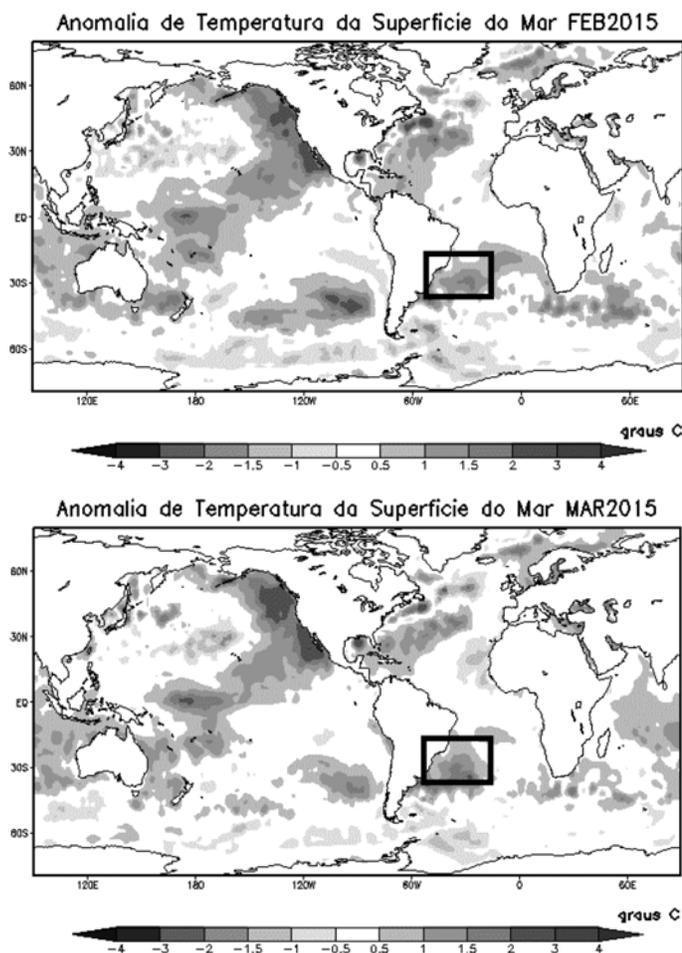


Figura 4 – Anomalias de Temperatura da Superfície do Mar (TSM) para os meses de fevereiro (superior) e março (inferior) de 2015. Fonte: CPTEC/INPE.

meteorológico característico do verão na América do Sul e que favorece o transporte de umidade da região amazônica em direção ao Oceano Atlântico Sul, passando pelas regiões Centro-Oeste e Sudeste do Brasil. Além disso, a porção sudoeste do Atlântico apresentava anomalias positivas de TSM (figura 4), representando uma fonte de energia para tais sistemas. O campo de anomalia de TSM ilustra como a região em destaque (retângulo preto) apresentava temperaturas

acima da média de até 1,5°C em fevereiro de 2015 e de até 2,0°C em março de 2015.

A ocorrência de duas tempestades subtropicais em um mesmo ano, com apenas um mês de diferença entre cada uma, pode estar associada às elevadas TSM registradas em fevereiro e março sobre as áreas marítimas adjacentes ao Sul e Sudeste do Brasil, que serviram de combustível para os ciclones, e às condições dinâmicas da atmosfera que favoreceram a formação e o deslocamento de áreas de baixa pressão sobre a superfície do mar aquecida.

Vale destacar que ciclones subtropicais não são raros no Atlântico Sul, mas os ciclones que atingem a categoria de tempestades subtropicais não são comuns sobre a Metarea V e os ciclo-

nes Bapo e Cari são os primeiros ciclones subtropicais a alcançarem este patamar desde 2011, quando a tempestade subtropical Arani se formou entre os estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, causando mau tempo em mar aberto.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O SMM conta com equipes de operação ininterrupta, composta por praças e oficiais

meteorologistas, que são responsáveis por elaborar e divulgar análises e previsões meteorológicas para os meios navais e para os navegantes em geral que se encontram na Metarea V. O monitoramento contínuo das condições atmosféricas e oceanográficas e a emissão de avisos de mau tempo pelo SMM permitem que os navegantes sejam informados de possíveis condições adversas que venham a encontrar em sua derrota, denotando assim a importância e a responsabilidade da Marinha do Brasil no tocante à salvaguarda da vida humana no mar.

A previsão de ciclones subtropicais é um desafio para a Meteorologia da MB, bem como para meteorologistas de todo o mundo, já que as características híbridas daqueles dificultam a previsão de sua trajetória e a variação de sua intensidade, que dependem fortemente das TSM. Portanto, as observações meteorológicas realizadas a bordo dos navios e as estimativas realizadas por sensoriamento remoto possuem um papel fundamental no entendimento, na classificação e na previsão de sistemas meteorológicos como estes.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Meteorologia; Previsão meteorológica;

### REFERÊNCIAS

- CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA, Marinha do Brasil. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/dhn/chm/meteo/index.htm>>. Acessado em: 10/12/2015.
- CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR (SOLAS), 1974. 517p.
- BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Normas da Autoridade Marítima para as Atividades de Meteorologia Marítima (Normam-19), 2011. 23p.

# TERCEIRIZAÇÃO DA LOGÍSTICA MILITAR – Análise das Guerras do Golfo de 1990-1991 e de 2003\*

ANTONIO **MARCOS GOMES FERREIRA**\*\*  
Capitão de Fragata (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução
Fundamentação conceitual e teórica
Logística Militar
Modelos Teóricos
Terceirização da Logística Militar
Terceirização do apoio logístico nas Guerras do Golfo
Terceirização do Apoio Logístico na 1ª Guerra do Golfo (1990-1991)
Terceirização do Apoio Logístico na 2ª Guerra do Golfo (2003)
Estudo comparativo quanto à terceirização da logística militar
Conclusão
Glossário

## INTRODUÇÃO

**P**ara que uma operação militar se realize com sucesso, é fundamental que as atividades logísticas se desenvolvam integradas e coordenadas com as ações táticas. Normalmente, as grandes guerras contam

com a estrutura de serviços para prover, mover e sustentar os exércitos. A Primeira Guerra Mundial (1914-1918), por exemplo, exigiu grande capacidade logística para o reabastecimento das tropas estacionadas nas trincheiras. Já a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) demandou a eficiência

---

\* N.R.: Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores. Orientador: CMG (FN-RM1) José Cláudio da C. Oliveira.

\*\*Serve no Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra.

dos serviços de apoio para dar mobilidade e sustentação a grande quantidade de tropa e meios empregados. As capacidades logísticas vêm sendo buscadas, principalmente após o fim da Guerra Fria, com a utilização da contratação de serviços e de pessoal externo às Forças militares. Sendo assim, percebemos que o tema da Terceirização da Logística Militar vem recebendo cada vez mais relevância.

O propósito deste trabalho é evidenciar e explicar as similaridades e singularidades obtidas na execução do apoio logístico (ApLog) terceirizado, ocorridas na 1ª Guerra do Golfo (1990-1991), que não possuiu qualquer planejamento de terceirização da logística militar, e na 2ª Guerra do Golfo (2003), planejadamente terceirizada.

Optamos por fazer um estudo comparativo para levantar os pontos comuns e os distintos na utilização da terceirização da logística militar nas duas campanhas, sendo uma com pouca utilização e a outra com sua realização em grande escala. Decidimos por empregar dois desenvolvimentos de operações logísticas na mesma região geográfica (Golfo Pérsico), com a grande maioria das forças envolvidas pelos mesmos atores internacionais, porém em momentos do tempo distintos (1990-1991 e 2003), de forma que possibilitemos uma conclusão apurada do emprego terceirizado da logística nas situações analisadas.

Basearemos-nos nos modelos teóricos propostos por Giosa (2003) e Latham (2009) de que uma atividade realizada por contratado pode provocar melhorias na atuação das organizações, principalmente quanto à qualidade, produtividade, redução de custos e gestão por competências.

A abordagem teórica do estudo terá a profundidade necessária para o amparo da pesquisa. Da investigação dos modelos e dos fatos, retiraremos elementos que nos orientarão a realizar a análise comparativa,

de forma a oferecer evidências e explicações das similaridades e singularidades do serviço terceirizado realizado nas duas operações.

Limitaremos nosso campo de abordagem apenas aos assuntos relativos à logística militar, mais precisamente às funções logísticas Recursos Humanos, Transporte, Manutenção e Suprimento. Pelo fato de já haver experimentação do assunto pelos Estados Unidos da América (EUA), buscaremos evidências que nos forneçam subsídios para analisar dois conflitos nos quais o país tenha realizado a terceirização da logística militar.

Mostraremos que a terceirização dos serviços tende a empregar menos os militares para o ApLog, fazendo com que a Força foque seu esforço principal nas atividades de combate e nos sistemas de apoio ao combate (ApCmb).

## FUNDAMENTAÇÃO CONCEITUAL E TEÓRICA

Vimos na introdução que a investigação do emprego da terceirização do ApLog dar-se-á por meio da metodologia do estudo comparativo dos casos ocorridos nas duas contendas do Golfo. O cenário escolhido oferecerá elementos à pesquisa para melhor comparação do emprego da terceirização da logística militar, particularmente do ApLog no Teatro de Operações (TO). Este capítulo buscará os conceitos e os modelos teóricos de apoio, com suas aplicações nas atividades de logística militar.

Apresentaremos e examinaremos duas teorias que julgamos de interesse para o estudo. Elas serão usadas para orientar a comparação que faremos, buscando as similaridades e singularidades na execução do ApLog terceirizado realizada nas Guerras do Golfo de 1990-1991 e de 2003.

Lembramos que nosso estudo é comparativo entre operações realizadas na mesma

região geográfica pela força militar estadunidense, porém em momentos do tempo distintos. Veremos a seguir os conceitos de apoio para a pesquisa.

### ***Logística Militar***

Expusemos no glossário deste trabalho as definições<sup>1</sup> que circundam o tema e que são importantes para o bom entendimento do estudo. Das definições, derivamos e assumimos que Logística Militar é um caso específico da Logística voltado para as atividades desenvolvidas para o preparo e emprego das Forças Armadas, e que pode ser processada em ambientes dinâmicos e imprevisíveis, sendo agrupada de acordo com sua finalidade nas funções logísticas. Ela pode, ao mesmo tempo, limitar ou ampliar a mobilidade e o poder de combate das tropas. Portanto, pode ser temeroso às Forças Armadas prescindirem de uma logística com capacidade suficiente para prestar o apoio necessário aos meios operativos, principalmente em situações de combate.

Sendo assim, dentro da logística militar, descreveremos não somente os aspectos voltados para o preparo, mas principalmente aqueles realizados por ocasião do seu emprego no combate. Tudo sob a ótica da análise da utilização dos apoios de serviços ao combate com a contratação de meios externos às Forças.

Exploraremos a seguir o estudo dos modelos teóricos escolhidos referentes à terceirização dos serviços aplicados às atividades da logística militar.

### ***Modelos Teóricos***

Segundo Giosa (2003), terceirização é uma tendência moderna que consiste em

focar os esforços nas atividades essenciais, encarregando terceiros das atividades complementares. Da definição acima, depreende-se que, com a terceirização, a organização terá condições de dedicar-se mais à sua atividade principal. O autor desenvolveu o modelo teórico para a aplicação no mundo empresarial. Nosso estudo assumirá que este também poderá ser aplicado quando da utilização em logística militar.

A prática da terceirização se dá por meio da contratação, na qual as empresas especializadas em atividades específicas, que podem ser desenvolvidas no ambiente externo da organização, ficam incumbidas de prestar determinados tipos de serviços.

Para Giosa (2003), a relação entre fornecedores e parceiros implicará a contratação da prestação de serviços, com ênfase especial na qualidade, tendo em vista a existência de regras a serem cumpridas. Haverá alteração prevista nas funções dos funcionários por meio da implantação de políticas setoriais, normalmente em busca da missão da empresa. Observamos que, para o autor, a terceirização, quando as regras são cumpridas, faz com que a organização possa voltar-se para a sua atividade principal, otimizando seus recursos e redistribuindo seu pessoal de maneira adequada. Para Giosa (2003, p. XII):

Com um enfoque claro na qualidade e com a redução de custos, as empresas, com a aplicação da terceirização, se transformam, concentrando todas as suas energias e esforços em sua atividade principal, e, com isso, gerando mais resultados, favorecendo a eficácia, com a otimização da gestão.

Latham (2009) afirma que, para o caso do emprego de contratados pelas Forças

<sup>1</sup> Foram dadas as definições de: Apoio ao Combate, Apoio de Serviços ao Combate, Apoio Logístico, Função Logística, Função Logística Manutenção, Função Logística Recursos Humanos, Função Logística Suprimento, Logística, Logística Militar.

Armadas, eles realizam tarefas menos importantes do que os soldados. O autor vai além ao confirmar que “sem os contratados, os comandantes precisariam desviar os soldados de outras tarefas mais importantes”. (2009, p.31)

Podemos depreender que, segundo os modelos de Giosa e Latham, os prestadores de serviços (que por nós serão chamados de soldados privados) realizarão as atividades logísticas complementares, permitindo que os militares realizem as atividades essenciais de combate, como atacar e conquistar posições, contribuindo para o cumprimento da missão da Força.

Em seguida, veremos as aplicações dos modelos teóricos nas atividades de logística militar, com suas consequentes dificuldades e melhorias.

### *Terceirização da Logística Militar*

Vejamos uma breve evolução histórica da contratação de soldados privados pelo Estado.

Não ainda chamado de terceirização militar (antes eram denominados *condottieri*, soldados da fortuna ou mercenários), ainda tampouco utilizado para a logística, o fenômeno é tão antigo quanto a civilização, sendo conhecido desde a época em que as sociedades (há cerca de 6 ou 8 mil anos), já em seu estado sedentário, dedicadas à agropecuária, guerreavam para defender seus interesses, alistando estrangeiros para lutarem aos seus lados. No século XIII, o Estado começou a exercer o controle sobre a violência privada no mar, concedendo as “cartas de corso” para grupos privados e

indivíduos, autorizando-os a atacar embarcações estrangeiras (SINGER, 2008). Um ápice da utilização de mercenários ocorreu durante a Guerra dos Trinta Anos (1618-1648) (UESSELER, 2008). A partir da Paz de Westfália (1648) houve uma lacuna na contratação de serviços pelo Estado, cabendo a este, única e exclusivamente, o monopólio do uso da força (SINGER, 2008). Em se tratando de contemporaneidade, durante a Segunda Guerra Mundial, fábricas estadunidenses foram adaptadas, passando da manufatura de bens de consumo para a produção de equipamentos militares (LATHAM, 2009). Com o fim da Guerra Fria (1989), devido à grande oferta da mão de obra de ex-militares e de um vasto arsenal bélico, o mercado mundial de segurança e defesa ficou abarrotado de meios que facilitavam os empreendimentos bélicos privados (SINGER, 2008).

**Os prestadores de serviços realizarão atividades logísticas complementares, permitindo que os militares cumpram atividades essenciais de combate: atacar e conquistar posições, contribuindo para o cumprimento da missão**

Nos dias atuais, Forças Armadas, com contingentes cada vez mais reduzidos, têm novos papéis impostos por organismos internacionais (Organização das Nações Unidas, Organização do Tratado do Atlântico Norte etc.), tendo que abrir mão da execução de algumas atividades em prol destas atribuições (UESSELER, 2008). Sendo assim, por vezes, passam suas tarefas subsidiárias para empresas privadas.

Notamos que a atividade não é novidade histórica e surgiu como um mecanismo para aumentar o poder militar de um grupo e por necessidade de tarefas específicas. Hoje vem ocorrendo com maior frequência, possivelmente devido a outras inúmeras tarefas

que vêm surgindo. Então surge a expressão Empresas Militares Privadas (EMP).

Segundo Uessler (2008), o conceito de EMP surgiu com TIM SPICER<sup>2</sup> (1996), quando sua empresa foi empregada pela primeira vez pelo governo de Papua Nova Guiné, para lutar contra os rebeldes.

A utilização de EMP vem crescendo ao longo dos anos. Segundo Singer (2008), no âmbito das tarefas das Forças Armadas há muito poucas áreas que não tenham sido ocupadas por EMP. Em geral, elas oferecem todos os tipos de serviços realizados pelas Forças do Estado, não apenas externamente, mas também internamente,

ou seja, não apenas a defesa da soberania de um país, mas também segurança e garantia da lei e da ordem, desde a formação para a luta no concreto estado de paz até o emprego no combate, passando por áreas de ApCmb e de apoio de serviços ao combate

(ApSvCmb). Para o autor, atualmente existem três tipos de EMP: as que apoiam militarmente no combate (fornecem unidades diretas de combate), as de aconselhamento militar (cuidam da formação, planejamento e estratégia) e as de fornecimento militar (desde a logística de suprimento até o transporte). Para aplicação de mão de obra nestes tipos de EMP, segundo Uessler (2008), há milhões de pessoas convocáveis no mundo.

Pelos autores referenciados, percebemos que empresas privadas vêm realizando atividades militares, inclusive algumas de logística militar. Notamos o crescimento acentuado do ramo de EMP com grande

potencial de produção de serviços.

Se fôssemos analisar todos os serviços utilizados pelo Estado por EMP para a realização de uma operação, alargariamos muito nosso espectro de estudo. Então, o aprofundaremos no emprego em atividades logísticas, principalmente nas empresas tipificadas por Singer (2008) como “de fornecimento militar”. Sendo assim, vamos limitar nosso campo de abordagem apenas aos assuntos relativos à logística militar, mais precisamente às funções logísticas Recursos Humanos, Transporte, Manutenção e Suprimento.

Para Uessler (2008), em se tratando das ofertas de serviços, vão desde materiais de expediente até complexos meios de transporte, passando por apoio à alimentação, limpeza, conforto e desenvolvimento de bases. Logo, muitas das necessidades das tropas, em tempos de paz ou de guerra,

podem ser contempladas por EMP. Por exemplo: reabastecimento de armas e munições, combustível (até para os mais complexos meios), armazenamentos especiais, serviços postais, serviços de obras e instalações, dentre outras. É importante citar do mesmo autor que, nos países anglo-saxões, o sistema militar público transferiu para as empresas privadas muitos serviços logísticos, principalmente os da função logística manutenção.

Então, observamos que a disponibilidade de serviços e de mão de obra das EMP propendem a facilitar a sua utilização para a sustentação e mobilidade das tropas por parte dos Estados. Vimos também que já

**Nos dias atuais, Forças Armadas, com contingentes cada vez mais reduzidos, têm novos papéis impostos por organismos internacionais**

2 Ex-oficial do exército britânico, veterano da Guerra das Malvinas, fundador da empresa Sandline International (UESSLER, 2008).

existe um que utiliza cotidianamente os serviços destes tipos de empresas. Vamos buscar aplicações pelas Forças Armadas dos EUA.

De acordo com SINGER (2008), o Programa de Expansão da Logística Civil (*Logistics Civil Augmentation Program*<sup>3</sup> – Logcap, 1985) dos EUA, que contrata empresas civis para fornecer suporte de contingência a fim de incrementar a estrutura da força do Exército, é um exemplo de terceirização da logística militar. O Logcap é considerado o melhor caminho para a expansão do ApLog em ações militares, abordado por Nichols (1997) como ferramenta logística adequada para operações militares. O Manual FM 3-100.21<sup>4</sup> (*Contractors on the Battlefield*<sup>5</sup>) (2003), do Departamento de Exército dos EUA,

prevê a doutrina de emprego de soldados privados no TO. Este manual tece as seguintes considerações sobre as empresas contratadas: são multiplicadores de forças; os suprimentos e serviços críticos fornecidos por estas no TO reduzem o volume de carga embarcada e transportada em meios militares; reduzem a dependência do sistema de ApLog baseado em território estadunidense; e desoneram as tropas das tarefas inerentes ao apoio, possibilitando assim o emprego de uma parcela maior dos

efetivos em ações ofensivas, aumentando a capacidade de combate.

Percebemos a existência de doutrina e de um programa que amparam a utilização da contratação de civis. Ademais, observamos que os EUA, um dos países mais experientes em conflitos armados, reconhecem que a entrega de serviços de sustentação e mobilidade às empresas privadas permite à Força Armada focar suas atividades em serviços essenciais, aumentando seu

poder de combate, o que é corroborado por Giosa (2003) e Lathan (2009). Tentaremos buscar argumentos que nos permitam analisar dois conflitos nos quais os EUA tenham realizado a Terceirização da Logística Militar.

Quanto ao preparo e emprego, para Uessler (2008), o custo de formação de um soldado privado é alto<sup>6</sup>,

já que o Estado precisa garimpá-los dentre uma imensidão de pessoal, recrutar milhares de homens, testar suas aptidões, formá-los, adestrá-los e muito mais, além, é claro, da dificuldade de seu desengajamento. Para as EMP, estes custos tendem a ser menores, já que elas podem aproveitar as aptidões públicas prévias e adquirir o especialista já pronto, até mesmo com seu equipamento e armamento, além de realizar contratos temporários de acordo com a missão a ser cumprida (UESSELER, 2008). Dados da

**Pode ser mais interessante contar com um soldado privado, especializado no serviço, do que desenvolver capacidades logísticas e aptidões em militares que poderiam ser empregados em atividades essenciais de combate**

3 Programa de Aumento Civil Logística (tradução nossa).

4 Disponível em <http://fas.org/irp/doddir/army/fm3-100-21.pdf>

5 Contratados no Campo de Batalha (tradução nossa).

6 Nossa experiência na carreira militar permite contribuir com o assunto, sustentando que, normalmente, por ocasião da formação inicial, o militar aprende as atividades fundamentais inerentes ao combate. Tarefas de apoio são ensinadas ao longo da carreira, demandando custos para o desenvolvimento de competências.

mesma obra do autor indicam que, de uma forma geral, ao lado do armamento, a logística e a vigilância representam os maiores setores de despesas para a manutenção das Forças Armadas.

Sendo assim, observamos que pode ser mais interessante contar com um soldado privado, especializado no serviço, do que desenvolver capacidades logísticas e aptidões em militares que poderiam ser empregados em atividades essenciais de combate. As competências relacionadas com o apoio de serviços podem ser desenvolvidas em investimentos realizados pelas próprias EMP.

Outras características das EMP precisam ser levadas em consideração. Uessler (2008) aborda algumas: como toda e qualquer empresa privada, tende a imperar uma filosofia empreendedora, baseada em metas, com aumento de mercado e lucros, combinado com a diminuição dos custos; trabalham para os mais variados clientes e governos (podem estar trabalhando pró-governo em um momento e passarem a ser empregadas contra após o término do contrato); a única lei que seguem é a “lei da oferta e da procura”; e, pelo fato de estarem se especializando cada vez mais, o padrão de serviços tornou-se tão elevado que pode causar dependência dos países contratantes. Uessler (2008), citando declarações oriundas dos próprios exércitos regulares, afirma que estes não conseguem mais atingir o nível de qualidade alcançado pelas EMP, fazendo-os depender precisamente delas.

Cabe destaque também o fato de as empresas procurarem mão de obra especializada barata em países do terceiro mundo, ou pessoal para superar as barreiras linguísticas encontradas no próprio local do conflito, contratando ex-militares desempregados. Nestes casos há o risco de estes serem mal formados e mal preparados.

Quanto ao aspecto jurídico, é importante ser ressaltado que há problemas no cumprimento de contrato do indivíduo com a empresa e também desta com o Estado. Em se tratando de tempo de serviço dos trabalhadores, os servidores das empresas terceirizadas obedecem às leis trabalhistas e aos contratos firmados com tais empresas (LATHAM, 2009). Para o autor, é mais fácil desligar-se dos militares privados do que daqueles que prestam serviços diretamente para o Estado. Além disso, ainda não foi observado regulamento jurídico que exija a responsabilidade das ações dos empregados privados ou o controle destes. Nas relações entre empresas e Estados, existem problemas que extrapolam as esferas contratuais, já que estas ainda não têm o dever de transparência na prestação de contas. Ademais, pode haver quebras contratuais por parte das EMP sem que sequer sejam avisadas à outra parte, pois mesmo as sanções previstas neste caso ou a não-execução de um contrato parecem não estar normalmente estabelecidas por escrito (UESSELER, 2008).

Tiramos aspectos negativos destas particularidades, já que o esperado especialista, na verdade, pode não passar de um trabalhador pleno de vícios decorrentes do antigo labor, seu vínculo de contrato pode ser quebrado, a esperada redução de custos pode não ocorrer, o Estado pode tornar-se cliente assíduo e dependente das EMP e estas podem estar focadas apenas em lucrar, despreocupadas em defender o solo pátrio, além do que hoje podem trabalhar para um Estado e amanhã para outro.

Ainda nos aspectos jurídicos, em caso de guerra declarada, o Direito Internacional Humanitário (DIH) apenas reconhece as figuras do combatente e da população civil. Os funcionários das EMP somente são considerados civis quando autorizados a acompanhar as Forças Armadas e, caso sejam capturados,

têm o direito a receber o tratamento de prisioneiro de guerra. Devem portar um bilhete de identidade caracterizando-os como tal, conforme previsto na III Convenção de Genebra de 1949. Não podemos esquecer que, para tal caracterização, não devem portar armas, uniformes ou seguir um comando, além de não proporcionarem, devido aos seus trabalhos, qualquer vantagem militar à Força – o que acaba sendo contraditório quando tratamos de terceirização do ApLog no combate.

Sendo assim, dentre muitos fatores levantados em relação à contratação, destacamos: contra – a não-realização do trabalho devido ao término do acordo, ou qualquer tipo de paralisação, a dificuldade de cumprimento de contratos e a dificuldade de discernimento acerca do DIH; a favor – o desprendimento e o desligamento dos envolvidos nas atividades (mesmo em se tratando de conflito), que são mais fáceis do que quando do engajamento do pessoal das casernas.

Deduzimos que é desejável que a parte jurídica da contratação esteja precisa. Considere-se o fato de que as Forças Armadas normalmente têm custo alto e permanente, enquanto a contratação de empresas privadas se restringe a um pagamento menor e temporário. Ademais, a terceirização conduz a uma necessidade de mudança do Direito Internacional dos Conflitos Armados. Os empregados das EMP podem não ser considerados combatentes por seguirem contratos, por não serem contabilizados como tropa e por não terem um comando ou subordinação claros. Tendem a não ser considerados civis por estarem vinculados à máquina bélica, muitas vezes armados, e oferecerem vantagens à Força. Falta-nos então buscar argumentos que nos permitam analisar se a relação dos líderes militares com os servidores das EMP facilitam o controle de cumprimento dos contratos.

Segundo Uesseler (2008), as lideranças militares dos países que contratam este tipo de empresa não sabem oficialmente o que elas fazem, devem, precisam ou podem fazer, já que elas não pertencem à cadeia de comando militar e recebem suas missões diretamente dos governos. Os setores públicos podem não estar em condições de realizar tais controles, e os militares tendem a não querer controlar quem não podem comandar. Não falamos apenas de controle do uso da força, mas também o controle na execução dos serviços.

Desta forma, observamos que os governos oferecem às EMP uma atuação com inclinação anárquica e arbitrária.

Buscamos definições, conceituamos terceirização da logística militar e vimos que, segundo os modelos teóricos de Giosa (é uma tendência moderna, que consiste na concentração de esforços nas atividades essenciais, delegando as atividades complementares a terceiros) e de Latham (contratados realizam tarefas menos importantes do que as dos soldados), a logística militar terceirizada pode provocar melhorias na atuação das Forças Armadas. Porém deve-se tomar cuidado com as questões jurídicas e com a perda de controle.

Investigaremos o que foi sucedido nas Guerras do Golfo, anteriormente citadas, apresentando e explicando as similaridades e singularidades na realização da terceirização da logística militar, para depois deduzir sobre a aprovação de sua utilização pela Força militar.

## **TERCEIRIZAÇÃO DO APOIO LOGÍSTICO NAS GUERRAS DO GOLFO**

A seguir, descreveremos e analisaremos como ocorreram a execução e o controle do ApLog terceirizado nas Guerras do Golfo (1990-1991 e 2003). Não teríamos

como citar todo o plano logístico ocorrido em cada operação, já que, além de se tratar de documentos ainda sigilosos dos atores envolvidos, tomariam mais do que o tamanho total da pesquisa. Nossa preocupação permeará o campo do ApLog que demandou os serviços terceirizados, seja por necessidade de controle de uma ação em curso (necessidade de um serviço não disponível ou não planejado), como ocorreu na década de 1990, seja por prescrição de planejamento preliminar, de acordo com doutrina e programa preestabelecidos, como ocorrido em 2003.

Na próxima seção, transcreveremos como se deu o ApLog na Primeira Guerra do Golfo e analisaremos as características mais marcantes quanto a sua terceirização. Vamos descrever e analisar o que tem relação mais direta com o tema do trabalho, limitando nosso espaço amostral às funções logísticas anteriormente mencionadas.

### ***Terceirização do Apoio Logístico na 1ª Guerra do Golfo (1990-1991)***

Em fevereiro de 1991, segundo Keegan (2005), um exército ocidental grande e altamente qualificado enfrentou um exército iraquiano também grande, porém desgastado por uma longa campanha anterior (conflito Irã-Iraque, 1980-1988). Segundo Schubert e Kraus (1998), após seis semanas de ataques aéreos sucessivos, a campanha terrestre destruiu o poderio bélico iraquiano em apenas quatro dias. Sabemos que o esforço principal na operação, realizado pelas Forças Armadas estadunidenses, demandou muito ApLog. Dentre muitos outros motivos para tal demanda, enfatizamos a precária infraestrutura local, a distância dos países envolvidos às suas bases, as grandes extensões dos eixos terrestres de apoio e a característica da Área de Operações (AOp). Para nossa pesquisa e análise, vamos re-

lembrar alguns aspectos da operação que facilitarão o entendimento.

Antes de tratar efetivamente do conflito, não podemos nos furtar de mencionar duas tomadas de decisão e doutrinas que guardaram relação com o ApLog realizado no Iraque: inicialmente tratamos da Doutrina Guam (1969), que, dentre uma magnitude de assuntos discorridos, evidenciava que as Forças estadunidenses, em campanhas futuras, preocupar-se-iam não apenas com operações de combate, mas também com aquelas ocorridas à retaguarda, principalmente a concentração de esforços para a manutenção da continuidade do ApLog; e a doutrina e geopolítica de controle da região do Golfo Pérsico (Doutrina Carter - 1980), que rechaçava qualquer tentativa de forças externas para controlar a região do Golfo Pérsico, considerando-a como um confronto aos interesses dos EUA, e que, conseqüentemente, seria repelida com todos os meios necessários, incluindo a força das armas (SCHUBERT; KRAUS, 1998).

Notamos não apenas o maior interesse estadunidense naquela região, mas também ações que assegurassem bases confiáveis para qualquer deslocamento e desdobramento de tropas, além da grande preocupação com o ApSvCmb.

Outro fato importante a ser destacado foi que, segundo Schubert e Kraus (1998), na época da invasão do Kuwait pela tropa iraquiana, as Forças Armadas dos EUA estavam em processo de redução de efetivo e sem mobilização da base industrial. Decorre daí uma possível preocupação com a questão do suprimento usado, que exigiria grande quantidade de equipamento e pessoal de apoio para uma batalha imprevisível quanto ao tempo; e a disposição do governo estadunidense em utilizar suas próprias reservas para a satisfação imediata das suas desconhecidas necessidades (SCHUBERT; KRAUS, 1998).

Voltando à guerra, em se tratando da execução do ApLog, pode ser dividida em três fases: do posicionamento estratégico, das operações de combate e da retirada (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992). Em termos de terceirização, observaremos que as três fases dar-se-ão de maneira bem semelhante. Vejamos algumas características delas.

A primeira fase, chamada de Operação Escudo do Deserto, começou oficialmente em 7 de agosto de 1990 (seis dias após a invasão do Kuwait por tropas iraquianas), com a partida dos EUA e o posicionamento defensivo da 82ª Divisão Paraquedista na Arábia Saudita. Segundo Schubert e Kraus (1998), enquanto o efetivo do exército deslocou-se para o Oriente Médio por navios e por aviões, seus equipamentos foram deslocados apenas por navios<sup>7</sup>. Ao chegarem aos portos sauditas, eram catalogados e distribuídos às unidades de origem. Ademais, a tropa desembarcou com sua carga prescrita individual<sup>8</sup> que poderia sustentar cada combatente por pouco tempo.

Logo, as unidades poderiam empregar por tempo limitado seus meios orgânicos para transportar, armazenar e conservar seu material. Para permanecer por mais de 30 dias na AOp, era necessário um sistema logístico sólido e não vulnerável ao ataque surpresa dos iraquianos. Cabe destaque nesta fase a constatação de necessidades não planejadas que foram solucionadas com as contratações de pessoal, material e serviços na região da operação.

Na segunda fase, chamada de Operação Tempestade do Deserto, o mais importante a ser logisticamente destacado foi o desafio de apoiar o intenso bombardeio realizado e posicionar dois Corpos de Exército, com

todo seu equipamento, a até 500 milhas através do deserto. Quando do apoio à entrada em posição do exército estadunidense, foram deslocados 27 mil militares e suprimentos para as posições de ataque por grandes distâncias. Para tal também foram necessárias as contratações de viaturas e motoristas nos países hospedeiros (SCHUBERT; KRAUS, 1998). Para os mesmos autores, era assumido pelo Comando Central do Exército dos EUA que, para realizar operações ininterruptas, seria necessário um sistema logístico sólido. As fontes locais contratadas foram, de certo modo, satisfatórias para atender a muitas das necessidades de suprimento e diminuir, de imediato, as insuficiências logísticas decorrentes das operações (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992).

A terceira fase, retirada, que era estimada para ocorrer em datas mais distantes, deu-se de maneira antecipada, devido à brevidade da fase anterior. A retirada foi de execução urgente, já que as forças deveriam rapidamente sair do TO. Isto se deu devido a dois principais motivos: o desejo do povo estadunidense de ter seus militares de volta e a necessidade de evitar o contato dos militares ocidentais com os islâmicos nativos da Arábia Saudita. Nesta fase, as atenções logísticas estavam voltadas para o recolhimento do material, os encerramentos de contratos e a devolução dos meios alugados. Cabe destaque que a estrutura de transporte, principalmente para movimentar equipamentos militares de maior tamanho, teve que se apoiar em navios e aeronaves contratados (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992).

Sendo assim, para uma operação realizada distante dos portos e com tempo de

7 Tal feito demandava um apurado controle, principalmente do descarregamento dos equipamentos nos portos sauditas.

8 Representa as quantidades, por tipo de suprimento, que um Comandante, a seu critério, prescreve para serem transportadas por militar, normalmente expressas em Dias de Suprimento (Brasil, 2008).

duração indeterminado, foi demandado um grande esforço, o que tornou o sistema de apoio logístico (SApLog) pesado e lento. As Forças tiveram que combinar rapidez no deslocamento com as demandas logísticas. Este esforço demandado teve que ser solucionado com a contratação de serviços e de mão de obra local.

A seguir, vamos descrever, na ordem, o desenvolvimento das funções logísticas Suprimento, Transportes, Manutenção e Recursos Humanos. A descrição ocorrerá abordando suas relações com os serviços e pessoal contratados.

O General Willian G. Pagonis, responsável por toda logística do TO, buscou o apoio das nações anfitriãs com suas fontes locais de suprimentos, reduzindo as demandas das unidades de apoio estadunidenses, principalmente quando da chegada à Arábia Saudita (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992). O comandante de Apoio Logístico montou um programa de contratação e ajudas locais e se utilizou das facilidades da Arábia Saudita para chegada de suprimentos complementares não produzidos no país (possuía excelentes portos, aeroportos e um sistema rodoviário bem construído). Ressaltamos também que foram realizadas aquisições em fornecedores locais e de moradores da região (SCHUBERT; KRAUS, 1998). Para o bom fluxo dos suprimentos proporcionado pelo abastecimento, há necessidade de um bom sistema de transportes.

Apesar de as Forças Armadas possuírem seus meios de transportes orgânicos, a demanda por deslocamento e posicionamento de grande efetivo das Unidades, assim como a necessidade de manutenção dos meios militares danificados, fizeram com que estes não fossem suficientes para atender à procura do serviço. Segundo Vidigal (1998), cerca de 95% da carga foi transportada para a região por meio do modal aquaviário, sendo muitos navios

contratados. Além da aquisição de ônibus e caminhões para realizar a instalação e o desdobramento inicial das unidades de combate, podemos citar a necessidade de contratação de aeronaves e navios para realizarem o deslocamento do efetivo de mais de 350 mil militares e dos pesados equipamentos para a região do Golfo, apesar de os estadunidenses possuírem o Comando de Transporte (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992). O transporte foi o principal representante do apoio logístico (VIDIGAL, 1998). Para Schubert e Kraus (1998), o apoio da nação hospedeira e os contratos contribuíram para a solução dos problemas de transporte.

Quanto à manutenção de equipamentos, devido à escassa existência de instalações e à pouca eficácia das presentes, as estruturas orgânicas das unidades foram sobrecarregadas. A característica desértica da AOp aumentava a exigência de zelo do material, o que fez crescer a necessidade de serviços. Buscou-se emergencialmente a satisfação das necessidades nas reduzidas indústrias locais e nas bases operacionais localizadas na Europa, o que acarretou algumas perdas temporárias desnecessárias de equipamentos sem a manutenção corretiva (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992). Sabemos que todas as questões das funções logísticas supracitadas requereram grande quantidade de pessoal, não apenas para execução, mas para a supervisão das atividades.

Um problema encontrado foi a constante e urgente necessidade de completar a Força com militares que possuíam especialidades incomuns, tais como intérpretes, motoristas, pilotos, pessoal de saúde, controladores de tráfego aéreo, serviços portuários etc. Tais problemas eram de difícil solução, pois a formação requeria um certo tempo que o Exército não possuía. Para tal, o governo estadunidense contratou civis de sua Secretaria de Defesa (o que não

se trata de terceirização de mão de obra) e outros pertencentes aos países hospedeiros. Estima-se que 3 mil contratados estavam no TO durante o auge do desdobramento e que 70% dos militares empregados no setor de ApLog eram reservistas, sendo muitos deles originários do setor privado, trazendo ampla experiência para as Forças Armadas (PAGONIS; CRUIKSHANK, 1992).

Para Schubert e Kraus (1998), a contratação de recursos humanos locais gera desconfiança dos militares. Para reduzi-la, os contratados eram, quando possível, organizados dentro dos batalhões e enquadrados nos comandos de militares estadunidenses.

Na tentativa de minimizar as dificuldades, observamos que o General Pagonis recorreu a uma sumária e embrionária contratação de serviços nas fontes locais para a satisfação das necessidades.

Verificamos que foi notável a utilização de serviços terceirizados na região, já que o ApLog plane-

jado ficou sobrecarregado e possivelmente esgotou-se, no início da primeira fase, para atendimento das necessidades urgentes e imediatas. A terceirização foi aumentando até ser realizado um grande laço de parceria com o setor privado do reinado.

Porém a terceirização da logística militar, possivelmente pelo seu não-planejamento, não foi uma experiência isenta de problemas. Sabemos que, em se tratando de uma operação, por mais que a engenhosidade do líder possa reduzir as deficiências da ação em curso, o preço do

não-planejamento pode custar caro, devido à especificidade do material. Em sua crescente utilização, observou-se o imprevisto e a satisfação das necessidades nos mercados locais, principalmente para serviços de transportes e outros especializados.

Contudo, pudemos observar que, apesar dos problemas levantados e independente da função logística executada, a adoção da contratação de terceiros foi fundamental para aliviar o elevado esforço logístico provido pelas Forças militares estadunidenses, permitindo-as focar em suas tarefas principais de combate, realizando a adaptação para a suplementação de meios orgânicos e

efetivos militares. Foi, possivelmente, um dos principais ensinamentos desta campanha. Segundo Pagonis e Cruikshank (1992), o ApLog deu-se de maneira eficiente e com grande utilização de mão de obra e serviços terceirizados. Tal feito demandou mais milhares de contratos de terceirização.

Não poderíamos deixar de mencionar que o bom desempenho da logística foi amplamente favorecido pela superioridade aérea<sup>9</sup> americana, principalmente quando sabemos que, com sua inexistência, as longas colunas motorizadas estariam mais vulneráveis a ataques do inimigo (SCHUBERT; KRAUS, 1998).

Merece destaque neste capítulo enfatizar a capacidade de adaptação do SApLog às demandas da região. Independente da função logística e, apesar de não muito planejada, a terceirização contribuiu decisivamente para o sucesso do ApLog.

**A adoção da contratação de terceiros foi fundamental para aliviar o elevado esforço logístico provido pelas Forças militares estadunidenses, permitindo-as focar em suas tarefas principais de combate**

<sup>9</sup> Apesar de não se tratar de uma singularidade logística da campanha, merece destaque devido à influência no ApLog.

Agora temos subsídios que nos permitem inferir que podemos delegar a terceiros as atividades logísticas, particularmente as de ApSvCmb.

É importante destacarmos que, possivelmente, um dos principais legados desta operação militar em termos de terceirização da logística, para a outra Guerra do Golfo (2003), foram as experiências. Estas se tornariam excelentes conhecimentos adquiridos para as vindouras companhias privadas, já que centenas de fornecedores civis e ex-militares foram contratados para prover o ApLog às Forças de Coalizão. Corroboramos esta afirmação com a citação doutrinária estadunidense de que a redução de efetivos militares e a experiência anterior de contratação no conflito levaram o Logcap a empregar empresas terceirizadas (1996), a fim de possibilitar o ApLog para quaisquer contingências por parte dos EUA (FM 3- 100.21<sup>10</sup>, 2003).

Na seção a seguir, citaremos e analisaremos, com foco na terceirização da logística militar, como se deu o ApLog na 2ª Guerra do Golfo. Limitaremos nosso campo de abordagem às mesmas funções logísticas discorridas anteriormente.

### ***Terceirização do Apoio Logístico na 2ª Guerra do Golfo (2003)***

Nesta campanha, em que as Forças Armadas estadunidenses também formaram o esforço principal, o ApLog deu-se com rica utilização de um planejado serviço terceirizado. Para Waack (2008), a decisão de invadir o Iraque foi adotada logo após

os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. Em março de 2003, a Força de Invasão, de efetivo menor que o da campanha antecedente, porém mais qualificada e equipada, enfrentou um exército iraquiano bem menor e degradado por aquela contenda (ATKINSON, 2008). O poder de fogo e o ApLog eram majoritariamente estadunidense, e o Governo monárquico da Arábia Saudita não ofereceu os mesmos recursos operacionais disponibilizados em 1990-91 (KEEGAN, 2005).

Durante março de 2003, 167 navios operados pelo Comando Militar Marítimo atravessaram o Oceano Atlântico, transportando equipamentos necessários no TO. Além disso, foram empregadas também aeronaves C-130, C-5 e C-17 e aviões comerciais para posicionar quase 424 mil pessoas dos EUA e seus equipamentos no Iraque (ATKINSON, 2008).

Segundo Keegan (2005), a guerra foi logisticamente um enorme sucesso. Houve desafios fundamentais na prestação de ApLog em todo o campo de batalha, a fim de apoiar um elevado e agressivo ritmo operacional. O movimento de 350 milhas do Kuwait a Bagdá requeria uma “cauda logística” grande o suficiente para apoiar a ágil Força combatente. Um país do tamanho da Califórnia foi conquistado em menos de três semanas, a um custo de poucas vidas estadunidenses e com grande esforço logístico. Segundo Atkinson (2008), tal tarefa foi realizada com eficiência, contando com a facilidade decorrente da experiência em terceirização adquirida na operação militar da década de 1990.

**Independente da função  
logística e, apesar de  
não muito planejada, a  
terceirização contribuiu  
decisivamente para o  
sucesso do ApLog**

<sup>10</sup> Idem à nota 4.

Entendemos que tal eficiência se deu, dentre outros motivos, devido ao tempo de preparo e planejamento para a operação (tendo em vista a decisão de invasão em 2001), à doutrina existente e à experiência adquirida na contenda anterior pelos estadunidenses.

Para Waack (2008), esta contenda foi plena de inovações tecnológicas e, em consequência, doutrinárias. Sendo assim, depreendemos que itens até então desnecessários em uma operação requereram maior esforço de obtenção, dando ainda maior minúcia ao esforço<sup>11</sup> logístico.

Segundo Keegan (2005), o não-emprego da esmagadora ofensiva aérea<sup>12</sup>, devido aos danos colaterais que poderiam causar em civis (já que as forças iraquianas estavam dispersas por todo o território, formando focos de resistência em cidades iraquianas), fez aumentar o risco de emboscadas aos comboios e bases logísticas. Sendo assim, um dos métodos empregados para realizar o ApLog foi agir continuamente, de maneira rápida e precisa, e utilizar aeronaves C-130 pousadas a cavaleiro da Estrada Principal de Abastecimento (Rodovia 1), transportando tanques de combustível (KEEGAN, 2005).

Esse método possivelmente demandou a utilização de uma equipe especializada no

serviço. Como estudado anteriormente, esta necessidade, além da doutrina e do programa existentes, davam às Forças Armadas estadunidenses a opção de utilização da logística terceirizada.

Segundo Uessler (2008), no Iraque, 68 EMP<sup>13</sup> foram oficialmente engajadas sob os mais diversos contratos e para os mais diferentes tipos de missão. Destacamos a Halliburton como uma das maiores empresas do ramo da Logística e a MPRI (Military Professional Resources Inc.) que ensinou

os soldados estadunidenses a se deslocarem em comboios por rotas de abastecimento da forma mais segura possível, protegendo-se de emboscadas.

Segundo Uessler (2008), foi firmado um contrato com a empresa KBR no qual da contratada foi exigida a responsabilidade de planejar e executar construções, gerenciar

instalações e prover serviços de ApLog para um efetivo de 20 mil homens, com um possível aumento para 50 mil, por um período de até 180 dias, além de ter a capacidade de acolher 1.300 soldados por dia, com menos de três semanas de notificação de suas localizações na AOp. O contrato ainda exigiu da contratada manter a capacidade de apoiar dois eventos simultaneamente, ou seja, apoio cerrado e contínuo para frentes diferentes. Segundo o mesmo autor, no

**Foram contratados algo em torno de 30 mil soldados privados, sendo o segundo maior “contingente”, perdendo apenas para os estadunidenses, tendo maior efetivo que todas as outras tropas da coalizão**

11 Tal esforço foi reconhecido por Petraeus (General da reserva do Exército dos EUA e comandante do TO na Operação Iraque livre) ao dizer que quando ele era soldado de infantaria, o máximo de logística que lhe interessava era o que cabia numa mochila. Agora sabia que, embora as táticas não fossem fáceis, elas eram relativamente simples quando comparadas com a logística. (2004 *apud* ATKINSON, 2008).

12 Idem à nota 9.

13 Pode-se citar, dentre outras: AirScan, Erinys, Blackwater, ISI Group, Cochise, OS&S, Centurion Risk, Triple Canopy, Titan, WWLR, CACI, MZM, Vinell, DynCorp, Ronco, Group 4 securicor, Combat Support, Man Tech, KBR (recentemente anexada à Halliburton) (UESSELER, 2008).

Iraque foram contratados algo em torno de 30 mil soldados privados, sendo o segundo maior “contingente”, perdendo apenas para os estadunidenses, tendo maior efetivo que todas as outras tropas da coalizão.

Realizar o estudo da terceirização logística na campanha, por funções logísticas, poderia ora repetir os fatos, ora confundir o estudo quanto à concatenação de ideias. Ao buscarmos fontes, percebemos mais evidências ligadas aos aspectos negativos do que aos positivos, o que pode ser explicado pelo acentuado emprego de contratação, pelo pouco envolvimento de outros países no conflito e pela maior globalização. Procuraremos evidências e elucidações das similaridades e singularidades baseadas na abordagem dos aspectos existentes (negativos em sua maioria). Enfatizaremos os pontos focais de necessidades de melhorias. Em seguida, procuraremos verificar se, de modo geral, o emprego da terceirização da logística militar foi satisfatório.

Uessler (2008) descreve algumas falhas: soldados reclamavam de que a comida era precária e os serviços de lavanderia eram fálhos; houve muitos casos de superfaturamento, como, por exemplo, o da KBR, que inflacionou serviços considerados baratos no país (cobraram US\$ 2,27 por um galão de combustível que custava US\$ 1,00 nos postos do Iraque); houve construção de instalações e produção superfaturadas; ocorreram falhas na contabilidade dos custos em combate (a mesma empresa computava 10 mil refeições a mais por dia, recebendo por 100 mil refeições que não foram fornecidas); e sucedeu um exorbitante aumento dos gastos (a mesma empresa, em termos de receitas em 2003, recebeu do Pentágono uma quantia em torno de 3 milhões de dólares, que foi o dobro do que gastaram os EUA no conflito

de 1990/1991), com a falta de transparência na prestação de contas.

Quanto ao DIH, segundo o General Antonio M. Taguba<sup>14</sup> (citado por PAN, 2004), relatórios dão conta que os abusos ocorridos em Abu Ghraib apenas recomendaram medidas disciplinares contra os dois empregados privados envolvidos em abusos físicos e torturas, apesar de ser evidente para os investigadores do inquérito que eles mentiram, utilizando-se das brechas das leis para burlarem o Direito Internacional Público. E que até aquele momento nenhuma acusação criminal havia sido instaurada contra os contratantes.

Também cabe-nos discorrer sobre o comando e controle das EMP pelas Forças Armadas estadunidenses durante o conflito. Conforme Uessler (2008), a liderança militar do exército dos EUA no Iraque não sabia nada oficialmente sobre o que as empresas privadas faziam, deviam, precisavam ou do que eram capazes. Elas não pertenciam às cadeias de comando militares e recebiam missões que eram mantidas em completo sigilo pelo Pentágono. Chegou-se a exigir que fossem confeccionadas normas escritas, pela Secretaria de Defesa, para as EMP, porém sequer se obtiveram respostas. As respostas às questões de decisão das ações em combate estavam entregues ao arbítrio dos contratados.

Segundo Uessler (2008), outros pontos críticos das experiências, em termos de logística, das prestações de serviços foram: perda de controle sobre o material; a confiabilidade na disponibilidade dos fornecedores, com as consequentes faltas no abastecimento, principalmente quando as rotas comerciais de fornecimento eram interrompidas; e o não-cumprimento de compromissos dos soldados privados particulares, devido ao risco de serem mortos.

<sup>14</sup> <http://www.cfr.org/security-contractors/iraq-military-outsourcing/p7667> Acesso em (09/07/2014)

Depreendemos nesta seção que: nas EMP, as contas de negócios não eram transparentes; houve dificuldade na distinção entre civis e soldados; o controle sobre as EMP e seus servidores era restrito, pois faltaram regras jurídicas para as suas ações (não apenas execução das ações, mas também na execução do contrato); e empregados privados e EMP não puderam ser acusados judicialmente por violações de códigos e da Convenção de Genebra.

Porém, como relatamos, as pessoas designadas para desempenharem funções terceirizadas possuíam tanto experiências profissionais na realização das atividades logísticas como experiência de já terem sido militares e já estarem acostumadas com a hierarquia e a disciplina.

Cabe destaque ao elevado número de pessoal contratado e às tarefas eminentemente militares dispensadas às EMP. Ademais, verificamos que um grande número de empresas e de militares privados realizou os mais diversos tipos de serviços logísticos.

De forma geral, pudemos observar que as vantagens significativas suplantaram as adversidades na terceirização do ApLog. O tempo de preparo e planejamento, a doutrina, o programa Logcap e a utilização da experiência das EMP contribuíram para amenizar as deficiências de carência de recursos de pessoal e material. Michael P. Peters<sup>15</sup> (citado por PAN, 2004) confirma nossa argumentação ao declarar que “os EUA seriam incapazes de manter suas operações militares no Iraque, ou em qualquer parte do mundo, sem o uso das empresas privadas contratadas”.

Podemos concluir que foi possível, nos casos estudados, delegar a terceiros as atividades logísticas, particularmente as de ApSvCmb.

No item a seguir, vamos evidenciar as similaridades e as singularidades na realização da terceirização da logística militar, procurando explicá-las e comprovar a validação de sua utilização pelas Forças Armadas estadunidenses.

### ***Estudo comparativo quanto à terceirização da logística militar***

A relação central que derivamos dos modelos teóricos foi que, à medida que aumentamos o planejamento do emprego da terceirização de um serviço, mais otimizamos as atividades essenciais. A terceirização, quando de sua utilização planejada, tende a fazer com que a parte contratante possa empregar seu esforço principal nas atividades julgadas por ela vitais e, normalmente, reduz os custos.

Como o propósito do nosso estudo foi evidenciar e explicar quais as similaridades e singularidades obtidas na terceirização da logística militar nas Guerras do Golfo (1990-1991 e 2003), realizaremos a análise procurando explicá-las e deduzir sobre a validação de sua utilização nestas guerras. Vamos a seguir apresentar a similaridade na utilização da terceirização da logística militar nas duas campanhas.

A similaridade observada no estudo foi a terceirização da logística militar no TO. Podemos confirmar que a contratação de serviços, utilizada nos anos de 1990, ainda que embrionária e para o controle da ação durante o combate, contribuiu com eficiência para que a Força focasse seus interesses em atividades essenciais e rendeu experiências para utilização posterior. Na 2ª Guerra do Golfo, já utilizada com respaldo doutrinário, contribuiu para mitigar as deficiências de carência de recursos de pessoal e material. Em ambos os casos, permitiu às

<sup>15</sup> <http://www.cfr.org/security-contractors/iraq-military-outsourcing/p7667>. Acesso em (09/07/2014)

Forças estadunidenses se preocuparem com suas atividades de combate. Vamos a seguir explicar o porquê da similaridade ocorrida.

A nitidez da similaridade foi possível porque em ambas houve grande demanda por ApLog. Os porquês de sua utilização foram diferenciados entre uma operação e outra e serão detalhados a seguir.

Na primeira campanha, a escassez dos serviços, combinada com as condições climáticas e meteorológicas da AOp, com a redução de meios (pessoal e material) e com as necessidades efetivas de mão de obra fizeram com que os militares responsáveis pela logística do Exército estadunidense buscassem as soluções nos mercados locais e nos civis contratados pela Secretaria de Defesa dos EUA.

Na segunda campanha, a doutrina existente e o já conhecido programa Logcap, associados com a experiência adquirida, com o não-apoio de outros países, com dificuldades de transporte, com imprecisão do término da operação e com a quantidade de EMP e mãos de obra existentes, fizeram com que os planejadores determinassem sua utilização desde as primeiras etapas do processo de planejamento.

Quando detalhamos cada contratação, observamos algumas diferenças. Percebemos que a terceirização permitiu aos EUA aumentarem seu poder bélico, e ainda a otimização de recursos nas tarefas de combate. Vamos a seguir apresentar algumas desigualdades em cada campanha que nos auxiliem no estudo das singularidades.

Na campanha de 1991, a movimentação das forças estadunidenses iniciou-se seis dias após a invasão do Kuwait pelas forças iraquianas.

Em março de 2003, uma força de coalizão bem menor, porém bem mais qualificada, luta contra um exército iraquiano degradado, principalmente devido aos 12 anos de isolamento de fontes estrangeiras de suprimento.

Logo, em três semanas de rápidos avanços sobre grandes espaços do território iraquiano, a tropa de Saddam Hussein praticamente sumiu do campo de batalha.

Outro aspecto a ressaltar foi que o poder de fogo e o ApLog na 2ª Guerra do Golfo eram quase que exclusivamente estadunidenses, já que os aliados dos EUA no conflito de 1991 preferiram não prestar seu apoio e o governo monárquico da Arábia Saudita não ofereceu os mesmos recursos operacionais disponibilizados antes. Tal fato demandou, em termos de ApLog, grande esforço no segundo ato de contenda, realizado no terceiro milênio.

Keegan (2005) concorda com a análise ao expor que, apesar de a história se repetir após 12 anos, à medida que a campanha se desenrolou, foram as diferenças e não as semelhanças que chamaram a atenção. Vamos a seguir apresentar as singularidades na utilização da terceirização da logística militar em cada campanha. Exporemos e explicaremos separadamente aquelas pertinentes a cada conflito.

Cabe-nos destacar que as singularidades ocorridas nos conflitos de 1990-1991 enfatizam-se principalmente na não-realização de planejamento para a utilização e no controle da ação logística em curso para satisfação das necessidades decorrentes da operação.

Estas singularidades se deram porque: o ApLog orgânico possibilitou apenas a satisfação das necessidades urgentes e imediatas; o planejamento da campanha não previu a necessidade de ressuprimento; com a redução do efetivo, militares foram utilizados em funções mais diretamente relacionadas com o combate, carecendo de recursos humanos para outras atividades; e houve necessidade de controle de ações logísticas em curso, decorrentes da fricção do combate.

Na campanha de 2003, as singularidades foram evidenciadas com a grande

escala de utilização, com o planejamento para utilização da terceirização, com a utilização do programa Logcap e com o emprego da doutrina.

Podemos explicar as peculiaridades da campanha do segundo milênio com a combinação de fatores de necessidade de ApLog e de ofertas de terceirização. Quanto às demandas pelo grande esforço logístico, elas se deram pelo menor apoio provido por outros Estados à Força estadunidense; pela necessidade de complementar as tarefas de ApSvCmb em contingentes cada menores (que eram utilizados principalmente nas tarefas essenciais de combate) e pelo maior esforço requerido de obtenção. Quanto às ofertas de serviços, deram-se pela grande disponibilidade de mão de obra privada e EMP; por já ser doutrina consolidada e programa conhecido; pela maior prontidão das EMP; e pela grande experiência técnica (contratados para fins específicos).

Tudo facilitou o plano de emprego e possibilitou respostas rápidas às solicitações estadunidenses.

Outra singularidade a ser destacada foi a maior evidência nos problemas ocorridos com as companhias privadas, principalmente pela sua utilização em larga escala, pelo nível de cobrança maior, pela menor tolerância de atores externos e, sobretudo, pela maior globalização. Quaisquer erros na execução eram rapidamente evidenciados e questionados.

Após realizar o estudo comparativo entre as duas campanhas, constatamos que a terceirização da logística no TO, ocorrida na última década do segundo

milênio, por mais que tenha sido executada para satisfação das necessidades urgentes e imediatas, mesmo não tendo sido planejada, não apenas cumpriu adequadamente o papel logístico de prover a sustentação e mobilidade da tropa, mas também serviu de legado para outras campanhas vindouras. Sua realização serviu de arcabouço para desenvolvimento de doutrinas futuras e de novos programas de contratação.

Mais importante que qualquer singularidade foi a similaridade em sua utilização, pois ela possibilitou que, com um contingente militar menor, os estadunidenses

pudessem realizar um número maior de tarefas, cada vez mais voltado para as atividades-fim, ou seja, atividades de combate, com a conseqüente transferência de competências logísticas antes realizadas pela própria força militar. Isto é, realizou-se uma desoneração das Forças Armadas de tarefas

militares consideradas menos relevantes, ratificando as teorias apresentadas.

Percebemos que os EUA buscaram minimizar sua vulnerabilidade crítica (atividades logísticas) nas duas campanhas com a contratação de militares privados especializados. Seu emprego permitiu o aumento do poderio militar estadunidense e a conquista do poder incessantemente buscado.

Observamos que as terceirizações de serviços analisadas fizeram diminuir o emprego dos militares em algumas tarefas do ApLog, permitindo à Força focar o seu esforço humano principal nas atividades de combate e nos sistemas de ApCmb.

**A terceirização da logística ocorrida na 1ª Guerra do Golfo serviu de arcabouço para desenvolvimento de doutrinas futuras e de novos programas de contratação**

Uessler (2008) concorda com a importância da terceirização da logística militar ao citar que ela tornou-se fundamental para o planejamento.

## CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho foi evidenciar e explicar quais as similaridades e singularidades obtidas na terceirização da logística militar nas guerras do Golfo de 1990- 1991 e de 2003. Para atingir este propósito, nosso estudo foi apresentado em quatro capítulos.

No primeiro capítulo apresentamos o cenário de pesquisa com elementos para melhor comparação do emprego da terceirização da logística militar, particularmente do ApLog no TO. No segundo, buscamos os conceitos e os amparos teóricos de interesse, descrevendo não somente os aspectos voltados para o preparo, mas principalmente aqueles realizados por ocasião do emprego da logística no combate. No terceiro, procuramos fatos que evidenciassem as similaridades e singularidades, acompanhadas das devidas explicações, decorrentes da terceirização da logística militar nas campanhas supracitadas. Neste capítulo, foram expostos os resultados do estudo e indicadas as possíveis sugestões de investigação futura.

A consequência da aplicação da terceirização nas campanhas supracitadas foi a otimização dos serviços logísticos e a possibilidade de as Forças militares utilizarem seus esforços principais em atividades de combate e de ApCmb.

A escolha das operações dos EUA para a realização do estudo decorreu do fato de os estadunidenses utilizarem sumariamente a terceirização da logística militar por ocasião da 1ª Guerra e de já possuir doutrina de utilização da mesma na 2ª (2003). A escolha da região do Golfo deu-se por ser um dos locais que maior demanda logística exigiu,

pelas características da AOp, pelos grandes eixos de deslocamento e pela distância das bases para os locais de conflito.

Permitimos a leitura deste trabalho baseada nos conceitos de que Logística Militar é um caso específico da Logística aplicada ao preparo e emprego das Forças Armadas, em ambientes de paz ou de guerra. O ApLog busca aumentar o poder de combate, provendo a mobilidade e a capacidade de sustentação das Forças. Inferimos que é temeroso que as Forças Armadas abram mão de uma logística com capacidade suficiente para prestar o apoio necessário aos meios operativos, principalmente em situações de combate, como as descritas no nosso estudo.

Conceituamos terceirização da logística militar e vimos que a contratação dos meios e serviços permite que a organização se dedique a outras atividades. Buscamos teorias que nos afirmaram que os soldados privados realizam as atividades logísticas complementares, permitindo que os militares exerçam as atividades essenciais de combate. Segundo os modelos teóricos, uma atividade realizada por contratados pode provocar melhorias nos mecanismos militares do Estado, já que a organização pode voltar-se para a sua atividade principal, otimizando seus recursos.

No ambiente das Forças Armadas, em que a natureza das tarefas dirige a formação de combate, as atividades logísticas demandam mais tempo para uma formação, tornando-se mais dispendiosas. Os soldados privados, junto com as EMP, vêm ganhando espaço nos campos de batalha devido, principalmente, aos menores efeitos pertencentes às Forças e ao crescente número de tarefas que elas recebem.

Devido aos custos envolvidos com formação, pode ser mais interessante contratar um soldado privado, especializado no serviço, do que desenvolver capacidades

logísticas e aptidões em militares que são empregados em atividades essenciais de combate. Ademais, o desapego dos contratados envolvidos nas atividades torna seu desprendimento facilitado.

A terceirização das atividades militares serve para que o Estado tenha um mecanismo para aumentar o poderio militar, suprindo suas necessidades específicas. Confirmamos que empresas privadas têm condições de realizar atividades militares, particularmente atividades de logística militar, pois suas disponibilidades de serviços e de mão de obra tendem a facilitar a sua utilização para a sustentação e mobilidade das tropas por parte dos Estados.

Observamos que os EUA já possuem a doutrina e o Programa de Expansão da Logística Civil e reconhecem que a entrega de serviços às empresas privadas permite à Força Armada focar suas atividades em serviços essenciais, o que corrobora as teorias apresentadas.

De modo geral, vimos que a terceirização aumentou a capacidade operacional das Forças militares para as atividades de combate e de ApCmb nas guerras estudadas.

No entanto, devemos tomar alguns cuidados, pois o especialista privado pode carregar consigo vícios e defeitos decorrentes do antigo labor; pode haver a não-realização do trabalho devido ao término do acordo, ou qualquer tipo de paralisação ou quebra de contrato; e porque os governos não buscam mecanismos de controle sobre as EMP.

Quanto à parte jurídica, a situação também deve ser revestida de zelos em relação aos contratos, em relação às medidas de proteção dos militares privados pelos comandantes operacionais no TO e em relação ao cumprimento das tarefas e dos regulamentos disciplinares pelos contratados, de modo a se coibirem eventuais indisciplinas. Em relação ao DIH, o enquadramento dado aos empregados das

EMP tem causado certa confusão. Deve-se tomar alguns cuidados para serem ajustadas as normas de direito e de conduta, de modo que não ocorram violações.

Sendo assim, é desejável que a parte jurídica da contratação esteja precisa e que seja buscado respaldo legal juto aos organismos internacionais ligados ao DIH.

Outra preocupação é a correção da redução do poderio militar decorrente de paralisação inesperada dos militares privados, ocasionada por falha contratual, encerramento do contrato ou por simples direito de greve deles.

Para evidenciar e explicar a similaridade e as singularidades, investigamos o que foi sucedido nas contendas do Golfo (1990-1991 e 2003). Ademais, descrevemos e analisamos como ocorreram o planejamento, a execução e o controle do ApLog.

Na 1ª Guerra do Golfo, em que o ApLog se deu em três fases, a terceirização esteve presente em toda a campanha. A complementação do grande esforço logístico foi solucionada com a contratação de serviços e de mão de obra local. De modo geral, mesmo sendo embrionária, foi notável a utilização de serviços terceirizados na região, já que o ApLog planejado praticamente esgotou-se no início da primeira fase. A terceirização foi aumentando, de maneira eficiente, até ser realizado um grande laço de parceria com o setor privado do reinado.

Observamos que, possivelmente pelo seu não-planejamento, não foi uma experiência isenta de problemas. Observou-se o imprevisto em sua utilização.

Apesar dos problemas levantados e independente da função logística executada, sua adoção foi fundamental para aliviar o elevado esforço logístico provido pelas forças militares dos EUA, permitindo-as se preocupar com o objetivo principal da campanha. O provimento da sustentabilidade necessária, com utilização de fornecedores e

empregados civis contratados, mesmo ainda sem a doutrina, possivelmente permitiu às Forças estadunidenses se preocuparem com as atividades de combate e de ApCmb e serviu de ensinamento para ser amplamente utilizada em outras campanhas.

Na 2ª Guerra do Golfo, assim como na antecedente, observamos o grande esforço logístico. Porém, em se tratando de terceirização das funções logísticas, percebemos que sua utilização deu-se em maior escala, fosse pela necessidade de utilização de uma equipe especializada ou pelo menor apoio de outros Estados. Observamos que as tarefas logísticas foram realizadas com grande eficácia, o que se deu devido ao tempo de preparo e planejamento para a operação e à experiência anterior. Nesta contenda, um grande número de EMP e militares privados realizaram os mais diversos tipos de serviços logísticos.

Devido à utilização em grande escala e ao reduzido auxílio de outros Estados, muitos problemas foram evidenciados. As EMP não eram transparentes, houve dificuldade na aplicação do DIH e o controle sobre as EMP e seus servidores era limitado.

No entanto, observamos mais vantagens do que adversidades na terceirização do ApLog. O tempo de preparo e planejamento, a doutrina, o programa Logcap e a utilização da experiência das EMP contribuíram para amenizar as deficiências de carência de recursos de pessoal e material.

Nos detalhes, teríamos muitas semelhanças e diferenças. Procuramos evidenciar aquelas relacionadas à terceirização da logística militar.

A similaridade observada foi a própria terceirização da logística militar no TO, que foi possível porque em ambas houve grande demanda por ApLog, sendo necessária a contratação de pessoal, material e serviços para suprir as deficiências.

As singularidades permearam o viés de estarem ou não planejadas, de serem sumariamente ou amplamente empregadas. As campanhas ocorridas em 1990-1991 enfatizaram-se principalmente pelo não-planejamento da sua utilização e pelo controle da ação em curso para satisfação das necessidades, decorrentes da fricção do combate. Na primeira década do terceiro milênio, o planejamento para utilização, a experiência e a doutrina na realização de operações com a terceirização dos serviços e atividades logísticas supriram o menor ApLog à Força estadunidense

e o maior esforço requerido de obtenção.

Na década de 1990, a experiência adquirida pelos EUA possibilitou a validação do emprego de empresas contratadas para realizar o ApLog em operações militares. É fato que a sumariadez dos serviços contratados pelo General Pagonis foi um embrião do que viria a ocorrer com a doutrina e com a usual terceirização da logística militar empregada pelos EUA na Operação Iraque Livre (2003).

Como em qualquer conflito, percebemos que as duas guerras produziram muitas lições, reforçando ou arguindo quanto a conceitos, despertando reflexões e propondo novos estudos.

Hoje pode-se dizer que, provavelmente, o ApLog terceirizado foi imprescindível para a atuação das Forças Armadas estadu-

**O ApLog terceirizado  
foi imprescindível para  
a atuação das Forças  
Armadas estadunidenses  
nos dois conflitos  
estudados, entretanto não  
é isenta de problemas ou  
questionamentos**

nidenses nos dois conflitos estudados. No país, a terceirização da logística militar é tida como doutrina de planejamento e emprego em apoio às tropas em combate. A experiência em conflitos serviu para corroborar as teorias que enunciavam as vantagens da terceirização da logística militar.

Entretanto, a terceirização não é isenta de problemas ou questionamentos quanto ao seu emprego em combate e, mesmo tornando-se tendência, não podemos ficar reféns das EMP.

Apesar de algumas contradições, desfechamos que a terceirização da logística militar contribuiu para o aumento do poder militar estadunidense (por mais que existissem entraves, as forças mili-

tares tiveram sua capacidade militar aumentada e puderam focar suas tarefas no esforço principal) nas duas guerras e que pode ser compensatório empregar EMP, desde que sua execução seja planejada e sejam cerceadas por contratos e revisões regulamentares (o que talvez não seja de interesse estadunidense).

Recomendamos estudos futuros que indiquem a viabilidade da contratação de EMP para o apoio logístico a ser realizado por ocasião do emprego das forças militares brasileiras em operações. Não podemos nos olvidar de responder se temos condições de terceirizar tais atividades e se estamos preparados para absorver o serviço que será oferecido pela EMP.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ARTES MILITARES>; Logística; Guerra do Golfo;

## GLOSSÁRIO<sup>16</sup>

**APOIO AO COMBATE (ApCmb)** – Apoio prestado numa operação aos elementos de combate, traduzido pelo apoio de fogo, apoio ao movimento e apoio à capacidade de coordenação e controle, com a finalidade de aumentar o poder de combate das unidades de manobra.

**APOIO DE SERVIÇOS AO COMBATE (ApSvCmb)** – No âmbito do apoio logístico realizado no combate, o Corpo de Fuzileiros Navais brasileiro define o apoio de serviços ao combate como sendo como o apoio proporcionado por parcela de um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) ao conjunto da Força ou Grupamento, por meio de aplicação das funções logísticas essenciais à sua manutenção em combate. É, pois, um caso especial da logística militar, cabendo a ele prover o apoio sob as condições de combate, influenciando, assim, diretamente o cumprimento da missão destes GptOpFuzNav.

**APOIO LOGÍSTICO (ApLog)** – Apoio prestado por organizações militares específicas, abrangendo a execução de atividades das funções logísticas de recursos humanos, de saúde, de suprimento, de manutenção, de transporte, de engenharia e de salvamento para sustentar a capacidade de operação e de durabilidade na ação das Forças.

**FUNÇÃO LOGÍSTICA** – Reunião, sob uma única designação, de um conjunto de atividades logísticas afins, correlatas ou de mesma natureza. Divide-se em: engenharia, manutenção, recursos humanos, salvamento, saúde, suprimento e transporte.

**FUNÇÃO LOGÍSTICA MANUTENÇÃO** – Conjunto de atividades que são executadas, visando manter o material na melhor condição para emprego e, quando houver avarias, reconduzi-lo àquela condição.

<sup>16</sup> As definições presentes neste glossário foram extraídas dos seguintes manuais: Manual de Apoio ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (CGCFN-33, 2008); e Glossário das Forças Armadas (MD 35-G-01, 2007).

**FUNÇÃO LOGÍSTICA RECURSOS HUMANOS** – Conjunto de atividades relacionadas com o gerenciamento de pessoal.

**FUNÇÃO LOGÍSTICA SUPRIMENTO** – Conjunto de atividades que trata da previsão e provisão do material, de todas as classes, necessário às organizações e forças apoiadas.

**FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE** – Conjunto de atividades que são executadas, visando ao deslocamento de recursos humanos, materiais e animais por diversos meios, em tempo, e para os locais predeterminados, a fim de atender às necessidades.

**LOGÍSTICA** – 1. Conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos de toda a natureza necessários à realização das ações impostas por uma estratégia. 2. Parte da arte da guerra que trata do planejamento e da execução das atividades de sustentação das Forças em campanha, pela obtenção e provisão de meios de toda sorte e pela obtenção e prestação de serviços de natureza administrativa e técnica.

**LOGÍSTICA MILITAR** – 1. Conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas. 2. Conjunto de atividades necessárias para apoiar criação, movimentação, engajamento, desengajamento e desativação de um comando ou força operativa, com base nas estimativas de necessidades por elas formuladas.

## REFERÊNCIAS

- ATKINSON, Rick. *Na Companhia de Soldados – O dia a dia da Guerra do Iraque*. Tradução de Léo Oliveira. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil Ltda, 2008.
- BRASIL. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. *Manual de Apoio ao Combate dos Grupos Operativos de Fuzileiros Navais (CGCFN-33)*. Rio de Janeiro, 2008.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *MD 35-G-01: Glossário das Forças Armadas*. 4. ed. Brasília, 2007.
- COMITÊ INTERNACIONAL DA CRUZ VERMELHA (CICV). *Convenções de Genebra de 12 agosto de 1949*. Genebra: CICV, 1992.
- COMITÊ INTERNACIONAL DA CRUZ VERMELHA (CICV). *Protocolos Adicionais às Convenções de Genebra de 12 agosto de 1949*. Genebra: CICV, 1998.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Department of the Army. *FM 3-100.21 (100-21): Contractors on the battlefield*. Washington, D.C., 2003.
- GIOSA, Livio A. *Terceirização – Uma abordagem estratégica*. 5. ed. São Paulo: Pioneira Thomsom Learning, 2003.
- KEEGAN, John. *A Guerra do Iraque*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2005.
- NICHOLS, C.M. *O programa de expansão da logística civil*. *Military Review*, Forte Leavenworth, 1997.
- PAGONIS, Willian G.; CRUIKSHANK, Jeffrey L. *Moving Mountains*. Boston, Massachusetts: Harvard Business School Press, 1992.
- PAN, E. Iraq: Military Outsourcing. *Council on Foreign Relations*, maio 2004. Disponível em <<http://www.cfr.org/security-contractors/iraq-military-outsourcing/p7667>>. Acesso em: 09 jul. 2014.
- SCHUBERT, Frank N.; KRAUS, Thereza L. *Tempestade do Deserto: operações da Guerra do Golfo*. FONSECA. Tradução de Luis Cesar. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998.
- SINGER, P. W. *Corporate Warriors. The Rise of the Privated Military Industry*. New York: Cornell University Press, 2008.
- UESSELER, Rolf. *Guerra como prestação de serviços*. Tradução de Marco Casanova. São Paulo: Estação Liberdade, 2008.
- WAACK, Willian. Guerras do Golfo. In: MAGNOLI, Demétrio (Org). *História das guerras*. São Paulo: Contexto, 2008.

# GUERRA ASSIMÉTRICA – Afeganistão\*

MAURILO DE SOUZA VILAS BOAS\*\*  
Capitão de Fragata (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução

O modelo teórico de Arreguín-Toft

Definições

A tese da interação estratégica

Teste quantitativo da teoria da interação estratégica

A estratégia da interação e as tendências de longo prazo

Conclusões parciais

A Guerra do Afeganistão de 2001 até 2002 e a campanha centrada em Forças de Operações Especiais

A Guerra do Afeganistão e uma possível mudança no modo de guerra norte-americano

As Forças de Operações Especiais e a revisão da estratégia militar norte-americana voltada para a guerra irregular no período pós-Guerra Fria

A Operação Liberdade Duradoura no período de 2001 a 2002

O emprego das FOPEsp na Operação Liberdade Duradoura

Conclusões parciais

Conclusão

---

\* N.R.: Adaptação da monografia apresentada à Escola de Guerra Naval em 2015, com o título original “A Guerra do Afeganistão: O estudo da campanha centrada em Forças de Operações Especiais do ponto de vista da Teoria das Interações Estratégicas”.

\*\* Serve no Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília.

## INTRODUÇÃO

As emblemáticas imagens de helicópteros pairando sobre a laje da Embaixada dos Estados Unidos da América (EUA) no Vietnã marcaram indelevelmente a perplexidade da derrota de uma superpotência perante um oponente muito mais fraco. No entanto, o fenômeno de grandes Estados sendo derrotados por oponentes mais fracos não traz nenhum ineditismo. De fato, a história está repleta de casos similares: as Guerras Holandesas no Brasil (1624-1654), a Guerra de Independência em Angola (1961-1974) e a invasão soviética no Afeganistão (1979-1989), dentre outros. Diferenças entre os poderes combatentes, em termos de suas capacidades militares, nível de tecnologia e poder econômico estão entre os fatores que afetaram suas respectivas chances de vitória. Mas, além das esmagadoras assimetrias de recursos que permeiam os antagonistas envolvidos em alguns conflitos irregulares, a dúvida ainda persiste: como atores fracos vencem os mais fortes? Alguma explicação plausível para essa realidade continua a suscitar a busca por respostas entre diversos estrategistas do poder militar e estudiosos do assunto.

A fim de tentar nos juntar àqueles que buscam respostas para essa realidade complexa e contraditória, estudaremos a teoria das *interações estratégicas*, que traz um modelo probabilístico de interesse para o escopo desta pesquisa. Tal modelo não encerra uma resposta definitiva às nossas indagações, porém lança uma luz coerente sobre algumas penumbras que envolvem os conflitos irregulares. Com o intuito de utilizar o modelo teórico, dentro do contexto de uma

guerra irregular, e, da análise, retirar algumas conclusões que possam ser de interesse da Marinha do Brasil (MB), a pesquisa buscará responder à seguinte pergunta: o emprego das Forças de Operações Especiais (FOpEsp), na Guerra do Afeganistão, no período de 2001 a 2002, transcorreu de acordo com o modelo teórico de Arreguin-Toft\*, no que diz respeito aos resultados da interação estratégica entre as forças antagonicas? Respondendo à questão conseguiremos validar a teoria para estudo e aplicação nos dias atuais, dentro do contexto dos conflitos irregulares. E disso poderemos tirar a relevância da pesquisa que, acreditamos, tenha o potencial de auxiliar no rearranjo das tarefas e capacitações das FOpEsp da MB.

Para respondermos às questões propostas conduziremos uma pesquisa que confrontará o modelo teórico escolhido com uma realidade específica. Buscaremos, dessa forma, as respostas para a questão proposta pela pesquisa por meio de material bibliográfico selecionado, permitindo que a teoria selecionada possa ser confrontada com a realidade escolhida. O cruzamento dessas informações nos permitirá identificar a validade da teoria e se esta, efetivamente, contribuiu para o resultado final alcançado.

## O MODELO TEÓRICO DE ARREGUÍN-TOFT

A sabedoria convencional relativa ao resultado dos conflitos é geralmente derivada das comparações que tratam das Forças Armadas disponíveis para emprego, capacidade econômica e população mobilizável, dentre outros recursos. Em geral, o ator<sup>1</sup>

\* N.R.: Arreguin-Toft é autor do livro “How the weak win wars”, sobre a teoria de conflitos assimétricos (estudos de Cambridge em Relações Internacionais).

<sup>1</sup> Atores neste contexto significam Estados ou coalizão de Estados, embora a mesma dinâmica possa ser aplicada a governos, forças rebeldes ou grupos étnicos em guerras civis. Conflitos nesta análise significam guerras (mil mortos em ação por ano), embora novamente dinâmicas similares possam ser aplicadas em conflitos que não são guerras, tais como o terrorismo. Como a análise do modelo teórico foca na assimetria envolvida nos conflitos irregulares, foram excluídas as guerras nas quais a razão das forças mudou em direção à simetria entre o início e o término do conflito (ARREGUIN-TOFT, 2005).

com a maior quantidade desses recursos é esperado que seja o vencedor da contenda e que a vença na mesma proporção da sua vantagem de poder. Essa sabedoria convencional mostra-se problemática, no entanto, porque deixa o resultado de muitos conflitos sem explicação.

O modelo teórico escolhido para esta pesquisa torna-se bastante útil, uma vez que tenta trazer uma previsão probabilística coerente que explique o porquê da relação entre o poder dos Estados e o resultado dos conflitos irregulares em que estes se envolvem. Evidencia que os resultados destes conflitos nem sempre correspondem à previsibilidade de vitória dos atores fortes na mesma proporção da sua vantagem de poder. Constatamos que, em adição à disponibilidade de recursos de cada ator, a probabilidade de sucesso na guerra irregular<sup>2</sup> depende da interação entre as estratégias<sup>3</sup> adotadas pelos contendores.

Assim, a essência da tese da interação estratégica, defendida por Ivan Arreguín-Toft, é que existem, basicamente, dois padrões dessa interação: a abordagem direta e a abordagem indireta. O resultado do conflito irregular dependerá de qual dos dois tipos ideais de interação padrão será confrontado. Se o ator forte e o fraco utilizarem as estratégias de mesma abordagem (direta contra direta ou indireta contra

indireta), o ator mais forte deve vencer, de acordo com o que prevê a sabedoria convencional. Se, no entanto, o ator forte e o fraco empregarem estratégias de abordagens opostas (direta contra indireta ou indireta contra direta), o ator mais fraco tem uma probabilidade de vencer muito maior que o ator forte, indo assim contra a convenção. Assim, a abordagem utilizada tenderá a determinar a probabilidade de o ator forte vencer ou perder.

### Definições

**À disponibilidade de recursos de cada ator, a probabilidade de sucesso na guerra irregular depende da interação entre as estratégias adotadas pelos contendores**

A estratégia militar passa a ser definida nesta pesquisa como o plano de emprego das Forças Armadas (FA) para a consecução dos objetivos políticos do Estado. Dentro dessa estratégia, duas tipologias são adotadas para ponto de partida da construção teórica: a estratégia ofensiva

(adotada pelo ator forte), abarcando o ataque convencional e a barbárie, e a estratégia defensiva (adotada pelo ator fraco), englobando a defesa convencional e a estratégia da guerra de guerrilhas. Na análise foi assumido que os atores fortes iniciam os conflitos irregulares e que a tipologia das estratégias não contempla a solução pacífica dos conflitos (ARREGUÍN-TOFT, 2005).

O ataque convencional significa o emprego das Forças Armadas para capturar ou destruir as FA adversárias, bem como

2 Conflito armado executado por forças não regulares ou por forças regulares empregadas fora dos padrões normais da guerra regular, contra um governo estabelecido ou um poder de ocupação, com o emprego de ações típicas da guerra de guerrilhas. Divide-se em guerra insurrecional e revolucionária (MD35-G-01).

3 Tradução direta dos termos ingleses empregados pelo autor da teoria: *strategy*, *strategic interaction*, *strategic approach*, *direct approach strategy* e *opposite approach strategy*. Esses termos, em português, estão grafados em itálico para não haver conflitos de interpretação com as definições clássicas de estratégia.

o controle dos recursos dos oponentes (população, território, cidades, indústrias vitais, centros de comunicações etc.). Tem como propósito vencer a guerra em um combate decisivo ou por meio de uma série de engajamentos, visando à destruição da capacidade física de resistir do adversário. Para efeitos desta pesquisa, essa forma de emprego passa a ser chamada de ofensiva direta (ARREGUIN-TOFT, 2005).

A barbárie é o sistemático ou deliberado dano provocado aos não combatentes (NC) para a consecução de um objetivo político ou militar. Ao contrário das outras estratégias, a barbárie vem sendo utilizada para atingir tanto a vontade como a capacidade de lutar do inimigo. Historicamente, as formas mais comuns de barbárie são o assassinato de NC, campos de concentração e, desde 1939, bombardeios aéreos estratégicos contra alvos de pouco ou nenhum valor militar<sup>4</sup>. Além dessas formas de emprego, são também classificados como barbárie campanhas de estupros indiscriminados e emprego de artefatos químicos, bacteriológicos e radiológicos, bem como a imposição de sanções econômicas e o em-

prego de Forças de Operações Especiais<sup>5</sup>, principalmente nas ações indiretas<sup>6</sup>. Para esta pesquisa, a barbárie passa a ser chamada de ofensiva indireta (ARREGUIN-TOFT, 2005).

A defesa convencional tem como propósito o emprego das FA para repelir as tentativas do inimigo de capturar ou destruir os meios e recursos estratégicos. Tal como a estratégia do ataque convencional, a defesa convencional tem seu foco nas FA do oponente e tem como principais exemplos de ações táticas: a defesa estática, a defesa em profundidade e a defesa móvel. Para esta pesquisa, a referida forma de emprego passa a ser chamada de defesa direta (ARREGUIN-TOFT, 2005).

A estratégia da guerra de guerrilha (EGG) é a organização de uma porção da sociedade com o propósito de impor custos a um adversário que utiliza forças convencionais treinadas, normalmente buscando evitar confrontações diretas<sup>7</sup>. Esses custos incluem a perda de soldados, suprimentos, infraestrutura e o fator mais importante, o tempo<sup>8</sup>.

Embora a EGG, primariamente, ataque as forças inimigas e seus recursos, o objetivo

4 Conforme argumento de PAPE (1996, p. 260-262), uma campanha de bombardeio estratégico que visa aos não combatentes pode ser classificada como barbárie. Quando o bombardeio aéreo visa atingir as forças oponentes do adversário, este pode ser classificado como estratégia de ataque. Ataques contra os recursos do adversário são problemáticos nesse aspecto, visto que os não combatentes, apesar de não serem os alvos principais, serão atingidos da mesma forma.

5 As FOPesp são aquelas especialmente organizadas, selecionadas, treinadas e equipadas para a condução de Operações Especiais visando à consecução de objetivos militares, políticos, econômicos e informacionais, normalmente por meios não convencionais, em áreas politicamente sensíveis, negadas ou hostis (PINHEIRO, 2010).

6 As ações indiretas visam incrementar as capacitações das forças integrantes das organizações opositoras por meio de treinamento, equipamento, transferência de tecnologia e apoio operacional. Inclui os esforços para dissuadir os apoios tácitos e ativos às organizações extremistas nos ambientes em que o governo está incapacitado ou não possui vontade política para neutralizar os santuários dos insurgentes. A ação indireta tenta formatar e estabilizar o ambiente operacional. Impacta contundentemente o inimigo em longo prazo. Esse conceito é o de “drenagem do pântano”, no qual a atividade terrorista é cultivada (PINHEIRO, 2010).

7 De acordo com a estratégia da guerra de guerrilhas, essa estratégia pode evoluir para uma fase final em que a força de guerrilha passa a combater como um exército convencional, buscando a confrontação direta (MAO TSE-TUNG, 1961). Nesse caso, o estudo considera que haveria uma mudança na estratégia de abordagem indireta para a direta (ARREGUIN-TOFT, 2005).

8 “Vocês têm o relógio, mas nós temos o tempo”. Anunciado nas campanhas de propaganda talibã contra a ocupação norte-americana no Afeganistão (Autor desconhecido).

principal não é destruir a capacidade, mas sim a vontade de lutar do atacante. A EGG requer em sua execução dois elementos essenciais: um santuário (físico – montanhas, pântanos, florestas ou político – regiões de fronteira fracamente vigiadas ou controladas por Estados simpatizantes) e o apoio da população (supre a guerrilha com inteligência, suprimentos e recompletamentos de pessoal). Para o escopo dessa pesquisa, esta forma de emprego passa a ser chamada de defesa indireta (ARREGUIN-TOFT, 2005).

### *A tese da interação estratégica*

A teoria de Arreguin-Toft prega que cada estratégia possui uma contra estratégia ideal para confrontação. Dessa forma, os atores capazes de antecipar a estratégia a ser empregada por seu adversário aumentam drasticamente as suas chances de vitória adotando a contraestratégia apro-

priada para a ameaça percebida. Mao Tsé-Tung advogava que a derrota é um resultado inevitável quando forças nativas, utilizando equipamentos inferiores, são empregadas contra forças modernas combatendo nos seus próprios termos (MACK, 1975). Nesse contexto, Mao sugeriu que, quando o fraco enfrenta o forte, o resultado da interação de algumas estratégias ora favorece o forte, ora o contrário (MAO TSÉ-TUNG, 1961).

O autor da teoria defende que o universo de estratégias e contraestratégias pode ser agregado em dois tipos ideais de abordagens estratégicas: as diretas e as indiretas. As abordagens estratégicas diretas (ataque e de-

fesa convencionais) visam às FA adversárias com o propósito de destruir ou neutralizar sua capacidade física de lutar. Já as abordagens estratégicas indiretas (barbárie e EGG), frequentemente visam à vontade de lutar do adversário, tornando sua capacidade física de combate irrelevante. A barbárie visa atingir a vontade de lutar do adversário por meio de assassinatos, tortura e encarceramento de não combatentes. A EGG visa à vontade do adversário, focando seus esforços nos combatentes inimigos, embora NC também possam se tornar alvos em potencial. A constante perda de soldados, suprimentos e equipamentos, com uma probabilidade mui-

to pequena de alcançar uma rápida resolução do conflito, solapa as forças políticas e sociais dos atores fortes (ARREGUIN-TOFT, 2005).

Assim, as interações de mesma origem (direta contra direta e indireta contra indireta) implicam a derrota dos atores fracos, porque não

existe nada que possa mediar ou repelir a vantagem de poder do mais forte. Salvo um milagre no campo de batalha, essas interações devem ser resolvidas na proporção da força aplicada. Em contraste com essas, as interações opostas (direta contra indireta e indireta contra direta) implicam a vitória dos atores fracos, uma vez que esses se recusam a engajar nos termos em que os mais fortes possuem claras vantagens. Esses conflitos tendem, então, a serem prolongados e, nesse aspecto, o tempo corre a favor do mais fraco (ARREGUIN-TOFT, 2005).

Quando a interação estratégica causa um atraso não esperado na conquista dos obje-

**Mao sugeriu que, quando o fraco enfrenta o forte, o resultado da interação de algumas estratégias ora favorece o forte, ora o contrário (MAO TSÉ-TUNG, 1961)**

		Abordagem estratégica do mais fraco	
		Abordagem direta	Abordagem indireta
Abordagem estratégica do mais forte	Abordagem direta	Ator forte tende a vencer	Ator fraco tende a vencer
	Abordagem indireta	Ator fraco tende a vencer	Ator forte tende a vencer

Resultados esperados da interação estratégica nos resultados dos conflitos

Fonte: Arreguin-Toft, 2005

tivos militares e políticos, os atores fortes tendem a perder os conflitos irregulares porque, embora todos os combatentes tendam a possuir expectativas inflamadas sobre a vitória, os mais fortes são particularmente mais suscetíveis ao problema do tempo (MACK, 1975). Se poder implica vitória, então um poder esmagadoramente superior tenderia a implicar uma vitória consideravelmente rápida. Como o conflito contra o oponente fraco se arrasta, as estimativas de sucesso forçam os políticos e os militares a escalar o uso da força a fim de alcançarem seus propósitos, a mentirem ou a serem julgados cada vez mais como incompetentes ou incapazes. Dessa maneira, a pressão doméstica forçando o fim do conflito tende a crescer. Quanto mais o conflito se prolonga, maiores são as chances do forte simplesmente abandonar a guerra, independente da situação militar no campo de batalha e dos ganhos auferidos (ARREGUIN-TOFT, 2005).

### *Teste quantitativo da teoria da interação estratégica*

O modelo teórico escolhido testa a teoria da interação estratégica na análise quantitativa de 202 conflitos assimétricos travados entre 1800 e 2003. O objetivo é determinar se existe uma relação estatisticamente significativa entre a interação estratégica e o resultado dos conflitos irregulares.

O método básico da codificação de casos foi o de examinar cada um dos conflitos do período supracitado. O conflito foi chamado de assimétrico<sup>9</sup> se a metade do produto da multiplicação do efetivo das FA pelo quan-

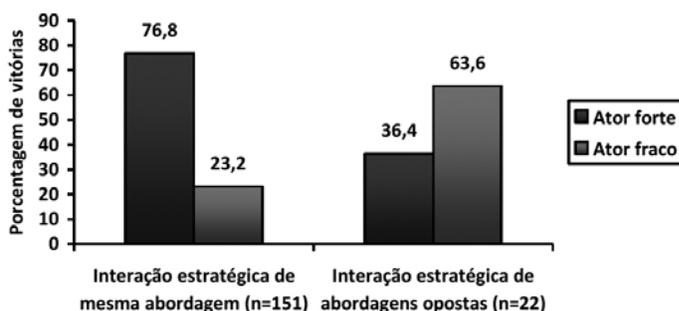


Gráfico 1 - Interações estratégicas e os resultados dos conflitos irregulares no período de 1800 a 2003

Fonte: Arreguin-Toft, 2005

<sup>9</sup> Guerra assimétrica é o conflito armado que contrapõe dois poderes militares que guardam entre si marcantes diferenças de capacidades e possibilidades. Trata-se de enfrentamento entre um determinado partido e outro com esmagadora superioridade de poder militar sobre o primeiro. Nesse caso, normalmente o partido mais fraco adota majoritariamente técnicas, táticas e procedimentos típicos da guerra irregular (MD35-G-01).

titativo da população de um ator excedeu o produto simples dos mesmos fatores do adversário na razão de 5:1 ou mais. Nessa situação é constatada a assimetria de recursos. Se o forte utilizou suas FA para tentar destruir o fraco ou capturar seus recursos, o ataque foi classificado como convencional. Se o fraco utilizou suas FA contra o forte na tentativa de frustrar esses ataques, foi classificado como defesa convencional. A classificação como barbárie foi reservada ao ator forte que sistematicamente atingiu NC, empregou suas armas indiscriminadamente ou aceitou os danos colaterais em uma campanha de bombardeios aéreos, mesmo quando a avaliação dos danos a serem provocados colocava em dúvida a necessidade militar da campanha como um todo. Um ator fraco foi

classificado como empregando a EGG caso ele tenha se proposto a impor custos ao ator mais forte evitando combates decisivos. Cada conflito foi classificado como uma das quatro interações estratégicas antes de ser reduzido a um dos dois tipos de interação (mesma abordagem ou abordagem oposta) (ARREGUIN-TOFT, 2005).

O resultado final da análise nos mostra que, quando ocorre uma interação estratégica de abordagens opostas, a chance de vitória do ator fraco praticamente triplica quando comparada à probabilidade de sucesso deste no caso de uma interação estratégica de mesma abordagem, conforme podemos observar no gráfico 1.

### A estratégia da interação e as tendências de longo prazo

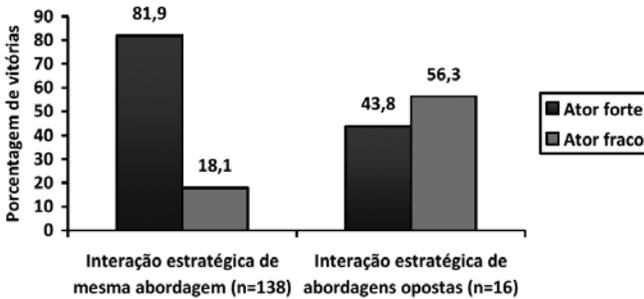


Gráfico 2 - Percentual de vitória nos conflitos irregulares desde o ano de 1800  
Fonte: Arreguin-Toft, 2005

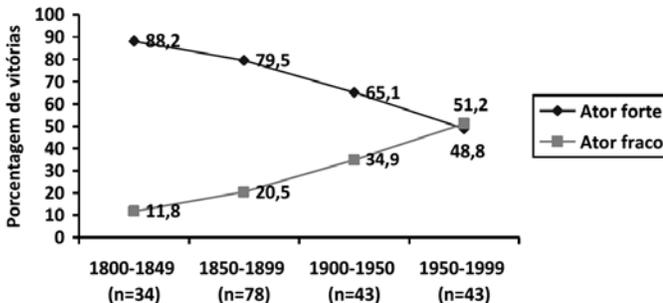


Gráfico 3 - Evolução no percentual de emprego da estratégia de abordagens opostas desde o ano de 1800  
Fonte: Arreguin-Toft, 2005

Em termos de tendência, o sucesso dos fracos nos conflitos irregulares vem aumentando durante o tempo, conforme pode ser constatado no gráfico 2.

Aliado ao fato do aumento na tendência de longo prazo da vitória dos mais fracos, constata-se também o aumento no emprego da estratégia de abordagem oposta, conforme podemos observar no Gráfico 3.

Em síntese, a análise dos dados aponta que três hipóteses principais relacionam a interação estratégica utilizada ao resultado dos conflitos. Primeiro, os atores fortes pos-

suem maior probabilidade de perder interações estratégicas de abordagens opostas. Segundo, conflitos empregando interação estratégica de abordagens opostas demoram mais tempo do que os que empregam a interação estratégica da mesma abordagem. Terceiro, a frequência na ocorrência das interações estratégicas opostas, em que os fortes perdem o resultado final dos conflitos, tem crescido em larga proporção (ARREGUIN-TOFT, 2005).

### Conclusões parciais

Todos os atores envolvidos em um conflito, seja ele de grande ou pequena escala, tendem a trazer para o campo de batalha todos os seus recursos disponíveis e um plano para o seu emprego. Não pairam dúvidas de que, em se mantendo iguais todas as outras variáveis, uma farta oferta de recursos disponíveis para serem empregados, quando e onde forem necessários, oferece uma grande vantagem aos seus contendores. Porém, se a teoria de Arreguin-Toft estiver correta, a adoção de uma estratégia de interação apropriada torna-se o principal fator a ser observado, minimizando, dessa forma, as assimetrias de recursos entre os fortes e os fracos. Assim, uma alteração no curso previsível do resultado esperado pode tornar-se tangível e revelar que a opção

estratégica mais vantajosa para o mais fraco, perante um inimigo esmagadoramente mais forte, seja a busca pela abordagem estratégica oposta.

## A GUERRA DO AFEGANISTÃO DE 2001 ATÉ 2002 E A CAMPANHA CENTRADA EM FORÇAS DE OPERAÇÕES ESPECIAIS

Podemos depreender do capítulo anterior que, em virtude das enormes assimetrias de recursos envolvidas entre os contendores em uma guerra irregular, os atores fracos buscarão, ao menos nos momentos iniciais do conflito, a estratégia indireta defensiva. Nesse caso, o emprego da estratégia da guerra de guerrilha se mostra a opção mais favorável para enfrentar um ator mais forte e tentar contrabalancear sua inferioridade de recursos. Com isso o mais fraco buscará minar a vontade de lutar do inimigo por meio de uma campanha militar de desgaste. A *estratégia indireta defensiva* torna-se, então, a forma mais vantajosa de alcançar o sucesso contra o ator mais forte a fim de contornar a lógica esperada do resultado, em que os fortes vencem a maioria dos conflitos irregulares, conforme podemos constatar no gráfico 4.

Tomando-se como válida a teoria da interação estratégica, é plausível supor que ambos os contendores seguirão seus preceitos a fim de aumentarem suas probabilidades de sucesso na guerra irregular. Nesse caso, o ator forte, diante da estratégia indireta defensiva adotada pelo ator fraco deveria, de acordo com a teoria, adotar a estratégia indireta ofensiva a fim de maximizar sua

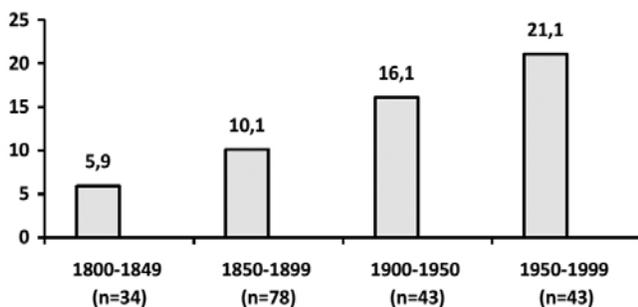


Gráfico 4 - Vitórias nos conflitos irregulares por tipo de ator, entre 1800 a 2003

Fonte: Arreguin-Toft, 2005

probabilidade de sucesso no conflito (76,8% de sucesso nas interações de mesma abordagem, conforme o gráfico 1).

Uma vez que a estratégia da barbárie seja adotada, o ator forte deverá atingir a vontade e a capacidade de lutar do oponente por meio do assassinato e tortura de NC, utilização de campos de concentração, campanhas de estupro indiscriminados, bombardeios aéreos contra alvos de pouco ou nenhum valor militar, emprego de artefatos químicos, bacteriológicos e radiológicos, bem como a imposição de sanções econômicas e o emprego de FOPEsp, principalmente nas ações indiretas.

Porém é fato irrefutável o amadurecimento das leis que tratam do Direito Internacional Humanitário, bem como de seus órgãos de fiscalização e apuração. Além disso, a cobertura instantânea oferecida pela modernização nos órgãos de comunicação levou o acompanhamento das guerras para dentro dos lares em tempo quase real. Assim, as opções de emprego da barbárie tornaram-se cada vez mais restritas, de certa forma até inaceitáveis, perante os olhos da justiça internacional e da opinião pública mundial<sup>10</sup>.

Restam com isso, como formas aceitáveis de estratégia indireta ofensiva, somente as sanções econômicas e o emprego das FOPEsp. Para efeitos da pesquisa doravante conduzida, abordaremos somente a vertente do emprego da última, uma vez que a primeira tem a sua execução muito mais próxima à condução política do conflito e precede o emprego do poder militar, não fazendo assim parte do escopo desta pesquisa.

### ***A Guerra do Afeganistão e uma possível mudança no modo de guerra norte-americano***

O ataque de 11 de setembro de 2001 determinou um indicador letal de como os conflitos passariam a ser conduzidos ao redor do globo. Para aqueles que enxergavam os Estados Unidos da América e seus aliados como inimigos, uma antiga forma de combate, a guerra irregular, voltou a tornar-se uma opção estrategicamente atrativa. Porém agora com uma roupagem ineditamente modernizada, na qual, mais do que nunca, as táticas, as técnicas e os procedimentos (TTP) tornaram as esmagadoras superioridades tecnológicas e militares dos oponentes pateticamente ineficazes. Aquele trágico evento, que consumiu a vida de cerca de 3 mil cidadãos NC, demonstrou ao mundo que pequenos grupos de extremistas fanáticos, acreditando que é possível alcançar o paraíso ao morrer matando em nome de Deus, eram capazes de infligir uma agressão absolutamente impensável, até aquele momento, à única superpotência hegemônica, em seu próprio território (PINHEIRO, 2010).

Logo depois do 11 de Setembro, o governo George W. Bush deu início à Operação Liberdade Duradoura (*Operation Enduring Freedom*), a qual, entre seus objetivos, visava retirar o regime Talibã do poder no Afeganistão, bem como instalar bases avançadas que serviriam de ponta-de-lança para a caçada a membros da Al-Qaeda. A ação militar no Afeganistão tinha por base o poder aéreo e as FOPEsp. Estas,

10 O problema da barbárie não se restringe ao fato de que essa estratégia não pode vencer guerras (somente em circunstâncias peculiares – normalmente empregada por Forças de Operações Especiais em uma campanha CI), mas ao fato que quase sempre ela leva à perda da paz. Essa tendência histórica não se mostra óbvia até o retorno das potências coloniais após a Segunda Guerra Mundial. Morte, tortura e brutalidade serviam para conter resistências e intimidar apoio social antes da Primeira Guerra Mundial. Após a Segunda Guerra os mesmos métodos tenderam a aumentar a resistência, assim aumentando os custos da ocupação. Atores fortes dispostos e capazes de levarem a barbárie aos seus extremos (como a França na Argélia, sob o comando do General Massu) podem ainda vencer guerras, porém esses métodos hoje são incapazes de alcançar a paz (ARREGUIN-TOFT, 2005).

além de localizarem alvos para os bombardeiros, também se juntaram à Aliança do Norte<sup>11</sup> para, juntas, derrubarem o Talibã. Tal operação foi aparentemente um sucesso, e logo já se falava em uma mudança do modo de guerra americano (KOZARYN, 2001), o qual, a partir de então, teria as FOpEsp como seu elemento central. Trata-se do que posteriormente ficou conhecido como “modelo afegão”: o uso de FOpEsp, combinadas com tropas locais e apoiadas pela força aérea (JORGE, 2009).

Donald Rumsfeld<sup>12</sup> demonstrou-se bastante satisfeito com o modelo e se tornou um entusiasta das FOpEsp, que ganharam então uma proeminência nunca antes vista na história dos EUA. Para o então secretário, as movimentações iniciais no Afeganistão, onde as FOpEsp se locomoviam, em muitas oportunidades, montadas a cavalo (Fig. 1), constituíram-se no “primeiro ataque de cavalaria do século XXI”:

“Eu me encontrei com um grupo extraordinário de homens, as Forças Especiais, as quais estiveram envolvidas



FIGURA 1 – Elementos das FOpEsp utilizando os mesmos meios de locomoção dos combatentes da Aliança do Norte

Fonte: [www.talkingproud.us/Military/Military/TaskForceKBar\\_files/taskforcedaggerhorses.jpg](http://www.talkingproud.us/Military/Military/TaskForceKBar_files/taskforcedaggerhorses.jpg). Acesso em: 27 jul. 2015

no ataque a Mazar-e-Sharif. Eu tenho dito em um número de ocasiões que a guerra ao terror será diferente de qualquer guerra que lutamos antes. Estes homens surpreenderam a todos nós com as suas solicitações por suprimentos. Eles pediram botas, munição... e alimento para cavalos. (...) Do momento em que pousaram no Afeganistão, eles começaram a se adaptar às circunstâncias no solo. Eles usavam barba e as vestimentas tradicionais. Eles montavam em cavalos... (...) No dia agendado, uma de suas equipes penetrou e se escondeu atrás das linhas

11 Grupo de organizações armadas que resistia à dominação do Talibã. Geralmente conhecida como Aliança do Norte pela mídia, porém mais precisamente como *Shura Nazar*, ou Frente Unida Islâmica para a Salvação do Afeganistão. A Aliança do Norte recebia apoio material do Irã, da França e da Rússia. Tal organização detinha um número de fortificações ao norte do Afeganistão, assim como o vital Vale Panjshir, ao norte da capital Cabul. A sua ação era basicamente convencional na natureza e mesmo estática em muitas frentes nas quais o terreno impedia a manobra (MALONEY, 2007).

12 Secretário de Defesa dos Estados Unidos da América nos períodos de 1975-1977 e 2001-2006. Foi um dos pensadores que formataram a Revolução nos Assuntos Militares (RAM) com o seu artigo na *Foreign Affairs* de mai-jun de 2002, intitulado “*Transforming the militaries*”.

inimigas, pronto para chamar pelos ataques aéreos... Bombas precisas foram disparadas contra posições do Talibã e da Al-Qaeda. Muitos afegãos [a parte aliada aos EUA] se aproximaram do inimigo... Foi o primeiro ataque de cavalaria do século XXI... O que venceu a batalha de Mazar e fez o Talibã cair do poder foi uma combinação da habilidade das Forças Especiais; das mais avançadas armas do arsenal dos Estados Unidos, lançadas pela Marinha, pela Força Aérea e pelos Marines, e da coragem dos lutadores afegãos, alguns com apenas uma perna.” (RUMSFELD, *apud* JORGE, 2009, p. 2).

### ***As Forças de Operações Especiais e a revisão da estratégia militar norte-americana voltada para a guerra irregular no período pós-Guerra Fria***

Quando o Presidente William (Bill) Clinton (1993-2001) nomeou Leslie Aspin seu secretário de Defesa, em 1993, ao novo secretário foi dada a missão de definir a estratégia militar norte-americana para o contexto do pós-Guerra Fria. Aspin iniciou um processo chamado “Revisão de Baixo para Cima” – *Bottoms-Up Review* (ou BUR) –, cuja missão era repensar cada aspecto da política militar norte-americana (JORGE, 2009).

Os militares norte-americanos ficaram divididos quanto à visão de Aspin. A Força Aérea apoiou, da mesma forma que o

Comando de Operações Especiais, já que seria ampliada a tecnologia disponível para ambos, tornando-os mais letais e importantes. O Exército, por outro lado, não ficou satisfeito com os resultados da BUR. Tal arma havia construído sua força em torno de blindados e helicópteros, ambos levando muito tempo para serem desdobrados no campo de batalha e precisando de altos níveis de suprimentos para operarem. Com a BUR, o Exército viu o seu papel ser diminuído. A partir de tal revisão, surgiu a visão de que a projeção de poder dos EUA teria duas bases: o poder aéreo e as FOpEsp. Esse era o quadro de trabalho, aliás com o qual os planejadores trabalharam quando delinearão a invasão do Afeganistão quase uma década depois (JORGE, 2009).

Nessa nova concepção, as FOpEsp viam a sua nova missão da seguinte maneira: deveriam levar o recurso da letalidade o mais rápido possível a qualquer lugar do globo. Dessa forma, elas propuseram três maneiras de fazê-lo. Primeiro, as suas próprias forças poderiam entrar rapidamente em um país hostil e executar operações cobertas<sup>13</sup> de forma precisa. Segundo, as Forças Especiais<sup>14</sup> do Exército poderiam penetrar as fronteiras de determinado país, juntar-se às forças locais que eventualmente compartilhassem dos interesses dos Estados Unidos e guiá-las nas batalhas. Essa modalidade de ação indireta é conhecida como combate não convencional (*Unconventional Warfare – UW*)<sup>15</sup>. Finalmente, os opera-

13 Em uma operação coberta, a identidade do promotor está oculta, enquanto numa operação clandestina a própria operação é ocultada (PINHEIRO, 2010).

14 Força especializada na condução de guerra irregular que, pela versatilidade que lhe confere a estrutura, o grau de instrução e o grande número de especialistas, pode ser empregada em grande variedade de missões que contribuem para a consecução dos objetivos da força como um todo (MD35-G-01). Compõe, juntamente com as tropas de comandos, mergulhadores de combate, resgate aeroterrestre, dentre outras, as FOpEsp.

15 O combate não convencional tem o seu entendimento distorcido por ser visto, de uma maneira geral, como a negação do combate regular, o que configura um equívoco grave. Trata-se de operações destinadas a serem conduzidas por forças irregulares nativas aliadas visando desestabilizar governos hostis ou ilegítimos. O requisito fundamental do UW é o estímulo e o apoio à comunidade nativa, que não possui capacidade para desafiar o governo hostil por si mesmo (PINHEIRO, 2010).

dores especiais deveriam localizar alvos e solicitar apoio aéreo contra tais alvos<sup>16</sup>. E deveriam fazer isso em dias, em vez de meses (JORGE, 2009).

O modo de guerra sugerido por Aspin aumentou a dependência dos EUA em relação às outras nações, bem como em relação às forças locais. Isso levou as Forças Especiais ao centro da estratégia emergente, já que era seu trabalho fazer com que uma força local do país hospedeiro lutasse de acordo com os interesses dos norte americanos.

As Forças Especiais (também conhecidas como Boinas Verdes) foram criadas nos anos 1950 com a missão de conduzir guerra por meio das táticas de guerrilha atrás das linhas soviéticas no caso de uma guerra na Europa (dado o contexto da Guerra Fria). As Forças Especiais desenvolveram-se na Guerra do Vietnã (1959-1975) como uma força que podia conduzir operações irregulares por conta própria, ou com forças vietnamitas ou do Laos – às quais as Forças Especiais davam treinamento. As Forças Especiais eram a chave de todo o novo conceito que emergia nos EUA dos anos 1990. Foram feitas para moverem-se antes do início de uma batalha principal, juntarem-se às forças amigas dentro de determinado país, entregar inteligência aos comandos superiores e também atacar forças inimigas diretamente quando necessário. Do ponto de vista de Aspin, as Forças Especiais eram a solução para o problema estratégico dos Estados Unidos, principalmente no cenário das guerras irregulares, que descortinavam os futuros conflitos em que norte-americanos estariam

envolvidos. O fato de que os Boinas Verdes podiam trabalhar bem em sincronia com a Diretoria de Operações da Agência Central de Inteligência (CIA) aumentou ainda mais a utilidade dos “Profissionais Silenciosos”. O Exército finalizaria o trabalho e ocuparia o país eventual. Na nova visão de Aspin, o papel de combate do Exército começaria no fim do auge da guerra (FRIEDMAN, 2004).

Em 25 de maio de 2001, o Presidente George W. Bush usou seu discurso aos formandos da Academia Naval de Annapolis para estimular mais criatividade no pensamento militar. O Presidente disse que queria construir uma força futura que fosse menos definida pelo tamanho e mais moldada pela invisibilidade, precisão e informação (JORGE, 2009). Estava assim sendo lapidado o futuro papel que as FOpEsp viriam assumir poucos meses depois do emblemático discurso.

### *A Operação Liberdade Duradoura no período de 2001 a 2002<sup>17</sup>*

A campanha de bombardeios no Afeganistão começou na noite de 7 de outubro de 2001 e focou, inicialmente, em destruir defesas aéreas limitadas e a infraestrutura de comunicação do Talibã. Porém equipes das FOpEsp norte-americanas e britânicas conduziram operações de busca no Afeganistão ao menos uma semana antes. Em 15 de outubro daquele ano, equipes designadas a fazerem contato com os principais líderes tribais da Aliança do Norte foram infiltradas e iniciaram os preparativos para a ação ofensiva combinada contra o Talibã. Algumas das principais ações de combate ocorreram

16 O sucesso do método não se deu por conta do poder aéreo, a despeito de sua importância fundamental, mas sim em função do eficaz emprego das suas FOpEsp solicitando o apoio aéreo no momento e local exatos, minimizando os danos colaterais e a consequente perda do apoio da população local (JORGE, 2009).

17 A Operação Liberdade Duradoura foi lançada em 7 de outubro de 2001 e oficialmente encerrada em 28 de dezembro de 2014, com a dissolução da International Security Assistance Force (Isaf). Tropas da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) permanecem no país conduzindo uma nova missão, batizada como Resolute Support.



FIGURA 2 - Localização das montanhas de Tora Bora e as áreas de controle da Aliança do Norte e Talibã

Fonte: [www1.folha.uol.com.br/folha/mundo/images/mapa-afeganistao\\_270x180.gif](http://www1.folha.uol.com.br/folha/mundo/images/mapa-afeganistao_270x180.gif). Acesso 27 jul. 2015. Acesso em: 27 jul. 2015

nas montanhas ao sul de Mazar-e-Sharif (a quarta maior cidade afegã), quando equipes das FOPesp, trabalhando com os Generais Abdul Rashid Dostum e Atta Mohammed (ambos da Aliança do Norte) partiram do Norte através de Mazar até os vales dos rios Dar-ye Suf e Balkh. A queda de Mazar-e-Sharif derrubou a posição do Talibã no norte do Afeganistão (Fig. 2). A capital, Cabul, caiu sem nenhuma luta em 13 de novembro de 2001 (BIDDLE, 2002).

Com a queda de Cabul e Kunduz, as atenções se voltaram à bem defendida Kandahar. Na noite de 6 de dezembro, o Mulá Mohammed Omar e a liderança do Talibã escaparam da cidade e se esconderam, terminando, assim, o governo Talibã no Afeganistão.

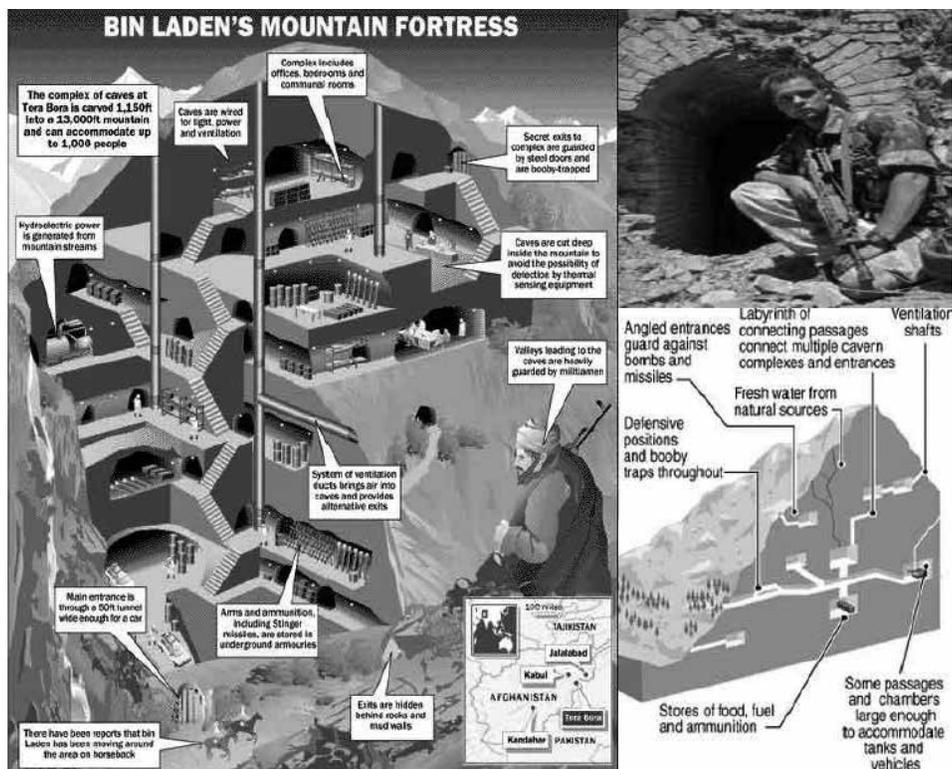


FIGURA 3 – Complexo de cavernas nas montanhas de Tora Bora utilizadas pelo Talibã e Al Qaeda

Fonte: [truthseekers.cultureunplugged.com/a/6a011279022a6e28a4017ee83b86d8970d-pi](http://truthseekers.cultureunplugged.com/a/6a011279022a6e28a4017ee83b86d8970d-pi). Acesso em: 27 jul. 2015

Em seguida, as forças aliadas seguiram um grupo de sobreviventes da Al-Qaeda, em uma série de refúgios (Fig. 3) perto de Tora Bora (um complexo de cavernas situado na província de Nangarhar, no leste do Afeganistão). Os refúgios foram tomados em uma batalha que durou 16 dias, embora parte do comando da Al-Qaeda tenha escapado, através da fronteira com o Paquistão, levando consigo o líder maior, Osama Bin Laden (ANDRES; WILLS; GRIFFITH JR., 2005).

Até abril de 2002, ocorreu o que pode ser descrito como as quatro fases da Guerra no Afeganistão, conforme observado na tabela a seguir: a primeira fase foi muito curta, sendo aplicado somente o poder aéreo com pouco êxito. A infiltração das FOpEsp para apoiar as forças da Aliança marcou o começo da se-

gunda fase<sup>18</sup>. Em conjunto com as operações terrestres da Aliança do Norte, as FOpEsp obtiveram êxito ao desalojar os combatentes do Talibã e da Al Qaeda de suas posições defensivas convencionais. Na terceira fase, conduzida nas montanhas de Tora Bora, foi observado que as ações das FOpEsp e de seus relutantes aliados não foram suficientes para bloquear a fronteira com o Paquistão e levar o combate ao inimigo abrigado em cavernas. A quarta fase foi caracterizada pela chamada Operação Anaconda, na qual foram empregadas as forças convencionais dos EUA e pequenas equipes de FOpEsp pertencentes às Forças Aliadas. Porém, novamente, parece que o inimigo conseguiu desaparecer em direção ao outro lado da fronteira com o Paquistão (JORGE, 2009).

<b>Fase</b>	<b>Características</b>	<b>Período</b>	<b>Resultado</b>
I	Ataques aéreos contra alvos levantados por inteligência afegã	7-20 Out 01	Ineficaz para desalojar o Talibã. Os terroristas mantiveram a iniciativa.
II	FOpEsp e a CIA no terreno para assessorar, coordenar o apoio aéreo aproximado, coletar dados e efetuar reconhecimento	21 Out - 15 Dez 01	Muito eficazes em forçar o Talibã e a Al Qaeda para as montanhas. EUA e Aliados ganharam a iniciativa. Rapidamente limpam o país.
III	Al Qaeda localizada em posições fortificadas nas montanhas Tora Bora	16 Jan - 18 Mar 02	Al Qaeda intimidou as Forças Aliadas, as quais “regressaram para casa” depois de haver declarado a vitória. Al Qaeda tomou a iniciativa dos Aliados.
IV	Forças convencionais dos EUA empregadas para desalojar a Al Qaeda das cavernas de Shah-i-Kot (Operação Anaconda)	15 Dez - 15 Jan 02	Ineficaz. Muito similar à guerra Soviético-Afegã. A Al Qaeda arrebatou a iniciativa e escapou.

As fases da guerra irregular na Guerra do Afeganistão de 2001 até março de 2002

Fonte: WILCOX; WILSON, 2002

<sup>18</sup> Para efeitos dessa pesquisa, a segunda fase da Guerra do Afeganistão, de maneira geral, passa a ser categorizada como a segunda fase deste período, que abrange a janela de tempo que vai de outubro de 2001 a janeiro de 2002.

Se examinadas as quatro fases objetivamente, observa-se que as forças da Al Qaeda não adotaram a estratégia defensiva indireta durante as duas primeiras fases da guerra, conforme supostamente esperado.

Elas se encontravam desdobradas em posições defensivas, constituindo assim uma defesa convencional. Somente depois de derrubadas do poder, ao final da segunda fase, foram capazes de travar a guerra de maneira mais eficaz

para suas forças, seguindo, dessa maneira, o modelo teórico em estudo. Ou seja, passaram para a estratégia indireta defensiva, adotando a estratégia da guerra de guerrilha como opção defensiva.

Na segunda fase, o mais importante a se observar foi o crescimento do número de equipes das FOpEsp e da CIA trabalhando com a oposição no Afeganistão. No meio de outubro de 2001, apenas três equipes de Forças Especiais, cada uma com 12 homens, estavam no Afeganistão. No meio de novembro, eram dez. Em 8 de dezembro, eram 17 (O'HANLON, 2002).

### ***O emprego das FOpEsp na Operação Liberdade Duradoura***

A operação militar que os EUA conduziram para derrotar o regime Talibã no Afeganistão em 2001 representa algo novo na guerra. Nunca antes o poder aéreo e as FOpEsp tiveram o papel principal em uma guerra. Embora o emprego das FOpEsp, orientando o poder aéreo, em apoio aos aliados nativos, não fosse um fato totalmente novo, poucos, mesmo entre as FOpEsp, poderiam imaginar um momento em que isso constituiria o esforço central em uma

campanha sustentada. O poder de fogo de precisão orientado pelas FOpEsp transformou radicalmente a campanha estadunidense, aumentando a capacidade do poder aéreo em destruir as forças terrestres do

Talibã e minimizando, ao mesmo tempo, o dano colateral (Fig. 4). Assim, a campanha militar no Afeganistão transformou-se em uma campanha centrada em Forças de Operações Especiais (ANDRES; WILLS; GRIFFITH JR., 2005).

Outro aspecto digno de nota na Guerra do Afeganistão foi a capacidade das FOpEsp operarem neste ambiente de forma totalmente fluida. Essas forças puderam infiltrar-se nas fileiras das Forças da Aliança e criar uma potente força moral, equilibrando o aspecto físico com o mental e moral. Essas equipes foram verdadeiramente adaptáveis, e suas atividades permitiram criar o conceito de exploração de arrasto (LIND, 2005). Isto é, os elementos de exploração (as FOpEsp

## **A campanha militar no Afeganistão transformou-se em uma campanha centrada em Forças de Operações Especiais**



FIGURA 4 – Elementos das FOpEsp guiando o apoio de fogo aéreo sobre as posições talibãs  
Fonte: [www.americanspecialops.com/images/operations/sof-afghanistan/sof-airstrike.jpg](http://www.americanspecialops.com/images/operations/sof-afghanistan/sof-airstrike.jpg). Acesso em: 27 jul. 2015

neste caso) arrastaram o resto da força em direção à menor resistência para obter uma considerável vitória por meio da manobra (aspecto fundamental da Guerra de Manobra<sup>19</sup>). Estavam capacitadas pela tecnologia a um nível nunca visto (comunicações diretas com aeronaves e munições dirigidas de precisão). Embora não devamos minimizar as contribuições das novas tecnologias, o fato é que a diferença entre a ineficácia da primeira fase e a alta eficácia da segunda residia no combatente de Operações Especiais no terreno. As fotos dos combatentes em vários tipos de uniformes, montados em cavalos, mulas, equipados com computadores portáteis, retratavam uma cena na qual estas equipes, totalmente conscientes das Intenções do Comandante<sup>20</sup>, exploraram, sempre que possível, os pontos fracos da Al Qaeda e do Talibã (WILCOX; WILSON, 2002).

Durante a segunda fase da Guerra do Afeganistão, as FOpEsp e seus novos aliados conseguiram o equivalente ao que fez a Blitzkrieg alemã nas planícies da França durante a Segunda Guerra Mundial, apesar de lutarem contra forças pouco armadas em comparação com os franceses. A rapidez com a qual as equipes de FOpEsp e os combatentes aliados cumpriram suas missões foi impressionante (WILCOX; WILSON, 2002). Ao final da segunda fase, apenas alguns agentes da CIA e 316 soldados das FOpEsp derrubaram o regime Talibã.

Há indícios de que, com o emprego das FOpEsp no Afeganistão, ou seja, com a utilização de pequenas células compostas de militares experientes e extremamente

capacitados, respaldadas por apoio aéreo especial e por aliados (alguns dos quais de aliança duvidosa), é possível que tenha sido estabelecida a fundação de uma força capaz de enfrentar, de forma eficaz e eficiente, inimigos que, apesar de irregulares, empregavam as táticas regulares no período selecionado para esta pesquisa. Os combates nas montanhas de Tora Bora demonstraram que as FOpEsp eram mais aptas que as forças convencionais para esse tipo de conflito. Uma pequena presença americana, em vez de grande, pareceu ser a maneira ideal para combater esse tipo de adversário. Melhor dito, as operações em Tora Bora demonstraram que as FOpEsp podem ser tão eficazes quanto uma grande força norte-americana, com todos os meios de comando, controle e logísticos (WILCOX; WILSON, 2002).

### *Conclusões parciais*

Neste capítulo, pudemos constatar que os EUA adotaram a abordagem estratégica adequada (abordagem estratégica ofensiva indireta por meio do intenso emprego das FOpEsp), no período coberto pela pesquisa, frente a um inimigo que, por força das circunstâncias esmagadoramente assimétricas, deveria ter adotado a estratégia defensiva indireta como forma mais vantajosa de defesa. Porém, demonstrando toda sua complexidade, a realidade constatada foi contraditória, e o Talibã adotou a defesa convencional nas duas primeiras fases do conflito. Mesmo assim, foi observado, contraditoriamente, que o resultado esperado

19 Estilo de guerra que visa comprometer o centro de gravidade do inimigo, por meio de ações rápidas e decisivas que neutralizem ou retardem sua capacidade de observação, orientação, decisão e ação, não lhe permitindo completar o ciclo decisório. Para isso procura, dentre outras medidas, destruir ou paralisar sua capacidade de comando e controle. A ideia é torná-lo incapaz de resistir coordenada e efetivamente, desencadeando ações que afetem moral, mental e fisicamente a coesão (MD35-G-01).

20 A intenção do comandante representa o modo como a operação será executada e o estado final a ser alcançado. Incluirá, ainda, a concepção geral das operações, o detalhamento de cada fase da campanha e as instruções de coordenação (MD35-G-01).

da interação na segunda fase deste conflito (ofensiva indireta *versus* defensiva direta) fugiu da expectativa do modelo teórico de Arreguin-Toft, em que a maior probabilidade de sucesso seria do ator fraco, com 63,6% chances de sucesso e não o sucesso do ator mais forte, conforme verificado.

Constatamos que a abordagem estratégica ofensiva indireta norte-americana, no período de tempo selecionado como escopo desta pesquisa, permitiu que, surpreendentemente, em apenas 16 dias, pouco mais de três centenas de soldados das FOPesp desalojassem os combatentes do Talibã e da Al Qaeda de suas posições defensivas convencionais e derrubassem o regime Talibã. Essas tropas empregaram poder de fogo precisamente guiado, reduzindo o efeito colateral e arrasando o resto da força em direção à menor resistência. Esta realidade permitiu classificar a campanha militar no Afeganistão como uma campanha centrada em FOPesp e, possivelmente, estabeleceu a fundação de uma força capaz de enfrentar, de forma eficaz e eficiente, inimigos irregulares. Mesmo quando estiveram operando de forma regular, conforme constatamos na segunda fase do conflito selecionado para a pesquisa.

Porém, faz-se necessário ressaltar que o cenário mais provável para os norte-americanos será o de continuar enfrentando oponentes irregulares. Essa é a opção estratégica mais vantajosa para um ator fraco operando contra um ator assimetricamente mais forte. Nesse cenário provável, as FOPesp continuarão sendo uma ferramenta muito valiosa no rol de opções militares a serem implementadas.

## CONCLUSÃO

O propósito selecionado para esta pesquisa foi o de responder à seguinte pergunta: o emprego das FOPesp, na Guerra do Afeganistão, no período de 2001 a 2002,

transcorreu de acordo com o modelo teórico de Arreguin-Toft, no que diz respeito aos resultados da interação estratégica entre as forças antagônicas? Respondendo à questão, conseguimos validar a teoria para estudo e aplicação nos dias atuais, dentro do contexto dos conflitos irregulares. E disso podemos tirar a relevância da pesquisa que, acreditamos, tenha o potencial de auxiliar no rearranjo das tarefas e capacidades das FOPesp da Marinha do Brasil.

Para a realização desta pesquisa foi escolhido o modelo teórico das interações estratégicas. Este traz uma previsão probabilística coerente que explica por que a relação entre o poder dos Estados e o resultado dos conflitos irregulares não responde à previsibilidade da vitória dos atores fortes na mesma proporção da sua vantagem de poder. Foi selecionada também a realidade histórica da Guerra do Afeganistão, onde, durante uma fase específica da Operação Liberdade Duradoura, o emprego das FOPesp confrontou as forças do Talibã e da Al Qaeda e o resultado desta interação não seguiu o previsto no modelo teórico em lide.

Para a consecução do propósito, foram analisados alguns aspectos de interesse da Guerra do Afeganistão. Mais precisamente, focamos nossa atenção na segunda fase do conflito, de 2001 até o ano de 2002, em que confrontamos o emprego das FOPesp norte-americanas e a teoria de Arreguin-Toft. Assim, esta pesquisa foi construída em dois capítulos: o primeiro abordando o modelo teórico das interações estratégicas e a expectativa probabilística dos resultados dos conflitos irregulares e o segundo interagindo a teoria escolhida e a realidade observada em uma fase específica da Guerra do Afeganistão.

No primeiro capítulo, observamos que, de acordo com a teoria, a adoção de uma interação estratégica apropriada torna-se o principal fator a ser observado, em contra-

posição às expectativas criadas em torno das assimetrias de recursos entre os atores antagonistas. Assim, podemos licitamente constatar que a opção estratégica mais vantajosa para o mais fraco perante um inimigo mais forte é a busca pela abordagem estratégica oposta.

No segundo capítulo, constatamos que o resultado esperado da interação, na segunda fase da Guerra do Afeganistão (ofensiva indireta *versus* defensiva direta), fugiu à expectativa do modelo teórico selecionado, em que a maior probabilidade de sucesso seria do ator fraco com 63,6% chances de sucesso e não o sucesso do ator mais forte, conforme verificado. Além disso, observamos que a campanha militar norte-americana no Afeganistão consagrou o chamado “modelo afegão” de guerra e marcou o que veio a ser classificado como uma campanha centrada em Forças de Operações Especiais.

Concluindo a presente pesquisa, constatamos a validade do modelo teórico apresentado e a importância dessa teoria para a aplicação nos conflitos irregulares, uma vez que os pressupostos de Arreguin-Toft responderam de forma satisfatória as razões do sucesso dos mais fracos perante os mais fortes. Essa realidade se mostra, ao mesmo passo, intrigante e indutora de reflexões estratégicas para os Estados que se vejam envolvidos nos conflitos irregulares, esteja ele representando o lado forte ou o lado fraco.

Constatamos também que o emprego das FOpEsp norte-americanas contra um inimigo operando de forma irregular repre-

sentou uma ferramenta militar de valiosa importância no rol das opções estratégicas a serem analisadas em uma guerra irregular. O emprego dessas tropas especiais reduziu, sobremaneira, a presença de tropa estrangeira em solo afegão e minimizou os efeitos colaterais dos ataques aéreos. Esses fatos mitigaram, provavelmente, uma possível mudança da opinião pública contra a ocupação americana em favor do Talibã e da Al Qaeda, evitando que a balança pendesse a favor deles. Assim, constatamos que, possivelmente, o emprego de uma campanha centrada em FOpEsp tenha estabelecido

um modelo eficaz e eficiente de enfrentar um adversário irregular, mesmo quando empregou táticas convencionais.

Por fim, a pesquisa indicou a importância do emprego das FOpEsp na guerra irregular e sugere que a MB, caso considere de interesse estar pronta para todos os espectros de atuação neste tipo de conflito,

forme e adestre as suas FOpEsp para a *Unconventional Warfare*, primordialmente na condução das operações focadas nas forças irregulares nativas. Capacitação essa que, atualmente, somente as Forças Especiais do Exército Brasileiro possuem. Além disso, o incremento na integração entre as FOpEsp do Brasil faz-se mister, principalmente nos aspectos relacionados à condução, coordenação e controle do apoio de fogo aéreo provido pelas aeronaves de ataque ao solo da MB e da Força Aérea Brasileira.

Mas, talvez, tão importante quanto o que a pesquisa conclui, ou até mais, é o que ela

**O emprego de uma  
campanha centrada em  
FOpEsp, possivelmente,  
estabeleceu um modelo  
eficaz e eficiente de  
enfrentar um adversário  
irregular, mesmo  
quando empregou táticas  
convencionais**

sugere. E esta sugere que as FOpEsp proporcionam à Estrutura Militar de Defesa a flexibilidade necessária à consecução dos seus objetivos e explica por que constituem um instrumento discreto do Poder Nacio-

nal. Podemos considerar então as FOpEsp como um pequeno investimento, cada vez mais lucrativo, diante do complexo ambiente irregular que o futuro sempre está a nos descortinar.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Guerra do Afeganistão; Guerrilha; Guerra assimétrica;

### REFERÊNCIAS

- AFSAR, Major Shahid; SAMPLES, Major Chris; WOOD, Major Thomas. *The Taliban: An Organizational Analysis*. Disponível em: <<http://oai.dtic.mil/oai/oai?verb=getRecord&metadataPrefix=html&identifier=ADA485136>>. Acesso em: 30 jun. 2015.
- ANDRES, Richard B.; WILLS, Craig; GRIFFITH JR., Thomas E. *Winning with Allies: The Strategic Value of the Afghan Model*. International Security, Vol. 30, No. 3, Winter 2005/06.
- ARREGUÍN-TOFT, Ivan. *How the Weak Win Wars: A Theory of Asymmetric Conflict* (Cambridge Studies in International Relations), CAMBRIDGE, 2005: Cambridge University Press.
- BIDDLE, Stephen. *Special Forces and the Future of Warfare: Will SOF Predominate in 2020?* May 24, 2004. Disponível em: <[http://indianstrategicknowledgeonline.com/web/special\\_forces.pdf](http://indianstrategicknowledgeonline.com/web/special_forces.pdf)>. Acesso em: 30 jun. 2015.
- \_\_\_\_\_. *Afghanistan and the Future of Warfare: Implications for Army and Defense Policy*. U.S. Army War College: Strategic Studies Institute, November 2002. Disponível em: <<http://library.uoregon.edu/ec/e-asia/read/PUB109.pdf>>. Acesso em: 30 jun. 2015.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD35-G-01. *Glossário das Forças Armadas*. Brasília-DF. 4ª Edição. 2007.
- FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual de Normalização de Publicações Técnico-Científicas*. 8.ed. Belo Horizonte. UFMG, 2007.
- FRIEDMAN, George. *America's Secret War: Inside the Hidden Worldwide Struggle Between America and Its Enemies*. New York: Broadway Books, 2004.
- GRAY, Colin S. *Another Bloody Century: Future Warfare*. London: Phoenix, 2006.
- JORGE, Bernardo Wahl Gonçalves de Araújo. *As Forças de Operações Especiais dos Estados Unidos e a intervenção no Afeganistão: um novo modo de guerra americano?* Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – PUC-SP, São Paulo, 2009.
- KIRAS, James D. *Irregular Warfare: Terrorism and Insurgency*, Bayles, Wirtz, Gray e Cohen, Strategy in the Contemporary World, 4 ed. Oxford University Press, 2010.
- KOZARYN, Linda D. *U.S. Special Operations Forces Change "Face of War"*. American Forces Press Service, Washington, Dec. 14, 2001. Disponível em: <<http://www.defense.gov/News/NewsArticle.aspx?ID=44359>>. Acesso em: 30 jul. 2015.
- LIND, William S. Compreendendo a guerra de quarta geração. *Military Review*. Fort Leavenworth, Edição Brasileira, Jan-Fev. 2005.
- MACK, Andrew J. R., 1975. Why Big Nations Lose Small Wars: The Politics of Asymmetric Conflict. *World Politics*, vol. 27, no 2: 175-200.
- MALONEY, Sean M. Conceptualizing the War in Afghanistan: Perceptions from the Front, 2001-2006. *Small Wars & Insurgencies*, Vol. 18, No. 1, March 2007.

- O'HANLON, Michael E. A Flawed Masterpiece. *Foreign Affairs*, Vol. 81, No. 3, May-June 2002.
- PAPE, Robert Antony, 1996. *Bombing to Win*. Ithaca: Cornell University Press.
- PINHEIRO, Álvaro de Souza Filho. *Crises e Conflitos no Sec XXI: A Evolução das Forças de Operações Especiais*. Rio de Janeiro, 2010. 34p. Não publicado.
- RUMSFELD, Donald H. "Transforming the Militaries". *Foreign Affairs*, Vol.81, May-Jun 2002.
- TSE-TUNG, Mao. *On Guerrilla Warfare*, Samuel B. Griffith. New York: Praeger Publisher.
- WILCOX, Greg; WILSON. G.I. Resposta Militar à Quarta Geração de Guerra no Afeganistão. *Military Review*. Fort Leavenworth, Edição Brasileira, Jan-Fev. 2004.

# AO TEMPO, ESTOU OBRIGADO: a *mundividência*

(Homenagem ao VA(EN) Bittencourt)

MARCELLO JOSÉ GOMES LOUREIRO\*  
Capitão de Corveta (IM)

---

“Quando a gente anda sempre em frente, não pode mesmo ir muito longe...”,<sup>1</sup> porque afinal “só se vê bem com o coração. O essencial é invisível aos olhos”.<sup>2</sup> As palavras melódicas, germinadas das aventuras de *O Pequeno Príncipe*, de Antoine de Saint-Exupéry, ainda que marcantes, não eram assim tão originais. Em 1672, o padre Antônio Vieira, considerado pelo poeta Fernando Pessoa como o “imperador da língua portuguesa”, escrevia que não se pode esperar bom governo ou amparo de quem não viu mais mundo que de Lisboa a Belém ou a quem só o viu do Cais da Pedra até Sacavém.<sup>3</sup>

Tanto Antônio Vieira como Saint-Exupéry sublinharam a centralidade de

uma característica muito explícita no Almirante Bittencourt: sua *mundividência*, ou seja, sua larga e profunda visão do mundo. Graças a ela, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha pôde se tornar uma referência de qualidade incontestável em suas diversas áreas técnicas de atuação. No princípio, nada estava dado. O caminho foi longo, sempre permeado por muito trabalho, superação de obstáculos e dedicação. Tudo foi conquistado.

Mas, como o próprio Almirante Bittencourt disse várias vezes, a Diretoria somos nós; são as pessoas. Sua contribuição então não pode ser referida apenas em grandes feitos. Não pode ser sintetizada naquilo que é visível aos olhos. Afinal, quantos

---

\* Doutor em Histoire et Civilisations (Paris, França). Doutor em História Social (Programa de Pós-Graduação em História Social-Universidade Federal do Rio de Janeiro). Encarregado da Divisão de Intendência da DPHDM.

1 SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. *O Pequeno Príncipe*. 49ª Edição. Rio de Janeiro: Agir, 2015, p. 18.

2 Ibidem, p. 72.

3 Carta de Antônio Vieira a Duarte Ribeiro de Macedo. Roma, em 13 de dezembro de 1672. Publicada em *Cartas de Antônio de Vieira*. Organizadas por João Lúcia de Azevedo. Vol. II. São Paulo: Globo, 2009, p. 359-360.

orientou? Em quantas trajetórias interferiu? Sem dúvida, por incontáveis vezes, deixou seu exemplo, modificou vidas, fez nascer esperança, espalhou *mundividência*.

É por isso, Almirante Bittencourt, que agora nos reunimos para agradecer por ter nos conduzido por mais de uma década. Deixou indelevelmente vossa marca nesta Diretoria, e também em nossos corações. Este não poderá ser um momento triste, ainda que de intensa emoção. Sabemos todos que esta Diretoria é uma Organização Militar que tem uma missão muito distinta, a de difundir consciência marítima; assim, conta com suas singularidades, ou mesmo guarda unicidade. Pois saiba que o Senhor Almirante é uma pessoa de características únicas. É nesse sentido que me lembro novamente das palavras do Pequeno Príncipe: “Se alguém ama uma flor da qual só existe um exemplar em milhões e milhões de estrelas, isso basta para fazê-lo feliz quando a contempla”.<sup>4</sup> Sigamos juntos, então, em mútua contemplação! Muito obrigado!

Penso que devo explicar ou advertir o que quero realmente dizer com “muito obrigado”.<sup>5</sup> Não se trata precisamente de uma explicação autoral, já que tributária de muitos outros. Remeto-me brevemente ao Tratado da Gratidão, de São Tomás de Aquino, do século XIII. Nesse Tratado, São Tomás tripartiu a ideia de agradecimento em três níveis distintos, um mais superficial, outro intermediário e um terceiro mais profundo.

O primeiro nível, mais superficial, é o de alguém que agradece porque simplesmente reconhece o benefício recebido. Reconhece-se, neste caso, a intelectuali-

dade de outrem. É assim o nível cognitivo do reconhecimento. É exatamente deste modo que agradecem frequentemente os que falam inglês, quando dizem *thank you*, ou os alemães, quando expressam *zu danken*. Agradecer e pensar nessas línguas tem, aliás, a mesma origem etimológica.<sup>6</sup> Isso é muito compreensível, pois, como todo mundo sabe, só está verdadeiramente agradecido quem pensa no favor que recebeu como tal. O segundo nível é aquele que se traduz por louvar (*gratias agere*) e dar graças: dar graças a alguém por aquilo que alguém fez por nós. As línguas latinas bem agradecem assim: os franceses dizem *merci*, enquanto os italianos dizem *grazie* e espanhóis, *gracias*; ou seja, dão graças pelo que antes tiveram.

O terceiro nível do Tratado da Gratidão (o mais profundo) é o do vínculo, aquele que cria sentimentos de pertença, que estabelece compromissos mais longevos e firmes. O interessante é que, ao que parece, a língua portuguesa é a única capaz de agradecer neste nível mais intenso. Nessa lógica, quando dizemos “obrigado”, estamos exatamente agradecendo no nível mais aprofundado possível: agradeço tão profundamente que passo a ter obrigação convosco, estou obrigado a alguém, estou vinculado a alguém, estou comprometido convosco.

Assim, é exatamente no terceiro nível do agradecimento tomista, aquele em que se subscreve extrema gratidão, sólido compromisso e vinculação, que se deve dizer ao Sr. Almirante Bittencourt, sem sopesar: Muito obrigado!

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Homenagem; DPHDM;

4 SAINT-EXUPÉRY, *op. cit.*, p. 30.

5 LAUAND, Jean. *Antropologia e Formas quotidianas: a Filosofia de S. Tomás de Aquino subjacente à nossa linguagem do dia a dia*. Disponível em [http://hottopos.com/notand1/antropologia\\_e\\_formas\\_quotidiana.htm](http://hottopos.com/notand1/antropologia_e_formas_quotidiana.htm)

6 Veja, por exemplo, em inglês, *to think e to thank*.

# DISSOLUÇÃO DE CONFLITO ENTRE COMUNIDADES NO HAITI\*

RAPHAEL DO COUTO PEREIRA\*\*  
Capitão-Tenente (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução

Origem da Cimic: breve histórico

Cimic e a Minustah: Inserção do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais

Conflito entre Simon e Pelé

A Cimic como caminho para a paz

Consolidação do Acordo e manutenção da paz na região: um novo desafio

Conclusões

## INTRODUÇÃO

**A**pós 11 anos da Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (Minustah), completados em 2015, ainda colhemos importantes aprendizados nesse ambiente operacional complexo. Recentemente,

o processo de dissolução do conflito entre duas comunidades, Simon e Pelé, localizadas na região metropolitana de Porto Príncipe, capital do Haiti, foi uma importante lição aprendida para a Força de Paz. A dissolução de conflito e a manutenção da paz entre duas localidades que nutriam

---

\* N.R.: Título original: Dissolução do conflito entre as comunidades Simon-Pelé na cidade de Porto Príncipe, Capital do Haiti: Coordenação civil-militar como prevenção, gerenciamento e solução de conflitos nas Operações de Paz.

\*\* Serviu no Batalhão Humaitá, no Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra, no 18º e 21º Contingentes do Haiti. Atualmente faz curso de Aperfeiçoamento de Oficiais Fuzileiros Navais. Mestrando do curso de Defesa e Segurança Civil na Universidade Federal Fluminense.

rivalidades históricas foram conseguidas pelo esforço conjunto e contínuo das atividades táticas e de coordenação civil-militar — Civil Military Coordination (Cimic) —, reafirmando a importância das atividades Cimic para a prevenção, o gerenciamento e a solução de conflitos em Operações de Paz. Este artigo tem por objetivo descrever como esse processo de paz foi desenvolvido, bem como as fases e metas adotadas para se alcançar um processo de conquista e manutenção da paz sustentável.

### Origem da Cimic: breve histórico

Após a Segunda Guerra Mundial, com a bipolaridade do mundo moderno na Guerra Fria, as questões humanitárias novamente ganharam força, levando a uma releitura da realidade vivida por Henry Dunant<sup>1</sup>, em seu livro *Lembranças de Solferino* (DUNANT, 1986). Tal biografia foi uma das primeiras referências para a criação de organizações internacionais, com ou sem ligação governamental, focadas na ajuda humanitária. Tais Organizações Não Governamentais (ONG) e Organismos Internacionais (OI) se permearam com outro componente que ascendeu no mesmo período de pós-Segunda Guerra Mundial e tem crescido de importância: a opinião pública.

Já no final de 1995, tropas lideradas pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) atuaram na antiga Iugoslávia sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU). Ao serem desdobradas no terreno, depararam-se com diversas organizações civis que agiam legitimamente e em condições, inclusive, de prestar apoio às ações das tropas. Desse modo, houve a necessidade de integrar esses atores presentes nas áreas de operações em um novo conceito: a Cimic. A Cimic pode ser

basicamente definida como a coordenação e a cooperação em apoio à missão, entre os componentes militares (militar e policial em uma missão de paz multidimensional) e civil, ligando-se também à população e às autoridades locais, às ONG e a outras agências nacionais e internacionais. Na verdade, esse conceito já tinha seu esboço rudimentar no período do Império Romano, quando, após as conquistas locais, grupos de “soldados construtores” consolidavam suas vitórias, conquistando os habitantes locais e reconstruindo fisicamente essas sociedades afetadas. (KLOKER, 2009).

No âmbito ONU, utiliza-se outra abreviatura para Cimic, que é CMCoord (*Civil-Military Coordination*). A CMCoord parte do mesmo princípio de buscar o diálogo e a interação entre os setores civil e militar, de forma a evitar competições entre atores presentes na área e buscar sinergia para a conquista de objetivos comuns. Para tanto, no mais alto nível, a responsabilidade por esta coordenação fica a cargo do Escritório para a Coordenação de Assuntos Humanitários (Ocha) e segue linha de ação prioritariamente humanitária. Cabe ressaltar que esses objetivos devem estar em consonância com o que é proposto pelo mandato, que é emanado pelo Conselho de Segurança, o qual rege a missão de paz em questão. (UN-Cimic, 2012)

A diferença básica entre a doutrina Cimic no âmbito ONU para a doutrina Cimic no âmbito Otan é que a segunda tem seus objetivos exclusivamente ligados à conquista de corações e mentes, para que não ocorra a interferência do meio civil nas operações militares. Ao longo do tempo, a Otan aplicou a sua doutrina Cimic, em grande parte, na reconstrução física de locais devastados por conflitos, tais como casas e hospitais, entre outros.

<sup>1</sup> Fundador do Comitê Internacional da Cruz Vermelha.

Nesse ínterim, os seus objetivos podem ser voltados para a área de Inteligência, ou seja, as suas atividades visam a levantamentos de Inteligência diversos, como, por exemplo, atividades de elementos de uma força adversa, levantamentos sobre uma área específica, catalogação e coleta de informações de uma determinada região, entre outras (AJP-9, NATO: Civil Military Cooperation Doctrine). Já no que se refere à ONU, as ações Cimic são balizadas por objetivos militares, mas sem ter por meta Operações de Inteligência, e em consonância com o que é proposto pelo mandato que rege a missão de paz em questão. A prioridade não é a reconstrução física, mas uma aproximação das instituições nacionais e de atores civis diversos, proporcionando condições de segurança para que essas instituições e atores

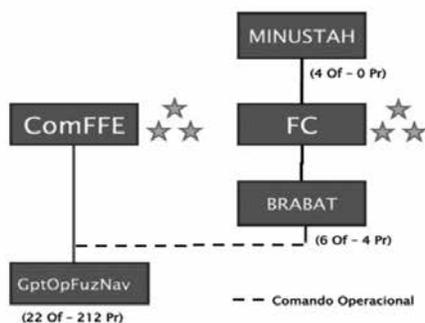
civis possam prover a recuperação e o desenvolvimento das localidades afetadas por conflitos. As diferenças entre a doutrina Cimic ONU e Cimic Otan refletem, por suas aplicabilidades, os tipos de Missões de Paz existentes. A doutrina Cimic Otan tem maior aplicabilidade nas Missões de Imposição de Paz, e a doutrina ONU, nas Missões de Manutenção da Paz.

### CIMIC E A MINUSTAH: INSERÇÃO DO GRUPAMENTO OPERATIVO DE FUZILEIROS NAVAIS

A Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti é de caráter multidimensional, por possuir três componentes: o militar, o policial e o civil.

A atividade Cimic encontra-se presente majoritariamente no componente militar, em coordenação nos níveis estratégico e político com o componente civil. Inserido no componente militar, o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais – GptOpFuzNav (Bramar – *Brazilian Marines*) encontra-se sob o controle operacional do Batalhão Brasileiro de Força de Paz (Brabat – *Brazilian Battalion*), conforme mostra a figura 1. Na estrutura do GptOpFuzNav

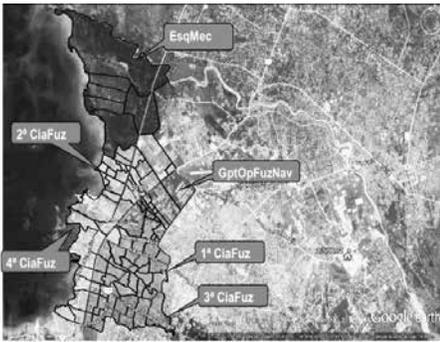
existe uma Seção de Assuntos Cívicos, que tem como um dos seus encargos as atividades Cimic. Essa seção tem como homólogos as seções de Cimic do Brabat, o G-9 e a seção de Cimic do Estado-Maior da Minustah – o U-9. O U-9, por sua vez, corresponde-se com o Escritório para a Coordenação de Assuntos Humanitários, que está presente na estrutura do Componente Civil da Missão.



**Figura 1:** Subordinação Operacional da Minustah  
**Fonte:** o autor (2015)

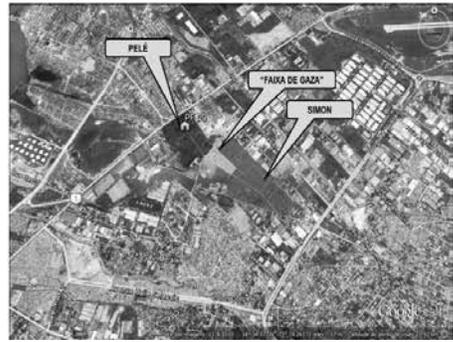
### CONFLITO ENTRE SIMON E PELÉ

A área de responsabilidade do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, até abril de 2015, englobava as regiões de Simon, Pelé, Cité Militaire e Sonapi, as quais dão nome às comunidades que nelas estão inseridas. A região de Sonapi, ao norte de Simon e Pelé, é um grande complexo industrial, apresentando-se como uma área passiva em termos de atividade de grupos armados, por possuir um número significativo de seguranças privados. Já Cité Militaire, localizada ao sul de Simon-Pelé, é marcada pela presença de ex-militares e membros da Polícia Nacional Haitiana



**Figura 2:** Áreas de Operações

Fonte: Google Earth (<https://www.google.com/earth>)



**Figura 3:** “Faixa de Gaza”, divisão entre as localidades de Pelé e Simon

Fonte: Google Earth (<https://www.google.com/earth>)

(PNH), o que contribui também para que não se tenha a presença de grupos armados. A leste da área de responsabilidade está a região de Delmas, e a oeste, a região de Cité Soleil, áreas de responsabilidade de uma subunidade do Brabat (Exército Brasileiro). Uma característica marcante dessas áreas, assim como de diversas outras regiões carentes do Haiti, é a presença de grupos armados, atuando como gangues, que buscam estabelecer o controle local para que assim possam praticar a extorsão de moradores e comerciantes locais e, em segundo plano, comercializar drogas.

As comunidades de Simon e Pelé possuem uma densidade demográfica considerável e uma rivalidade histórica. Nos últimos anos, as disputas acirram-se nas comunidades de Simon e Pelé. No ano de 2012, na região de Delmas, fronteira à comunidade de Simon, havia um grupo armado conhecido como Gangue 117. A gangue possuía um considerável poder de fogo, contando com fuzis e submetralhadoras, além de pistolas e revólveres, e praticava ações criminosas, tais como sequestros, extorsões e assassinatos no entorno da região, dando destaque para ações continuadas em uma das principais vias que cortam a parte metropolitana do Haiti: a Boulevard Toussaint Louverture.

Além disso, promovia ataques às indústrias próximas. A região de Simon, à época, fazia parte da área de influência da Gangue 117. Ainda em 2012, um grupo conhecido como Tolerance Zero, composto, segundo informes, por justiceiros, expulsou a Gangue 117 da região de Delmas, obrigando-a a se refugiar na comunidade de Simon e, posteriormente, incluindo a comunidade de Pelé. No final de 2013, um antigo líder das antigas gangues de Pelé foi solto da Penitenciária Nacional e reivindicou a liderança das comunidades de Pelé e Simon. Este líder solicitou ajuda às gangues de Cité Soleil para retomar o território que antes era controlado por sua gangue. Assim sendo, no início de 2014, uma ofensiva ocorreu e a Gangue 117 foi expulsa da comunidade de Pelé, recuando e dominando apenas a comunidade de Simon. Nesse momento acirram-se as rivalidades locais, e as comunidades se dividiram. Essa divisão foi marcante nas ruas que separam as duas áreas, com a formação de uma zona de exclusão, conhecida localmente e na Minustah pelo jargão “Faixa de Gaza”. Nessa região, casas e comércio foram abandonados; e moradores que tentassem atravessar de uma comunidade para a outra eram ocasionalmente executados. Não obstante, por várias ocasiões, as gangues

faziam incursões na comunidade rival para assassinar moradores de forma aleatória e demonstrar poder.

Diante desse cenário de extrema violência, o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, responsável pela área, vislumbrou como uma solução “tampão” a implantação de pontos de controle (conhecidos como *static points*) entre as vias que ligavam as duas comunidades, de modo a inibir as contendidas armadas entre os dois lados, revistando pessoas e veículos, e impedindo, assim, a circulação de grupos armados. Mesmo assim, no final de 2014, os conflitos mostravam-se constantes, ainda com a presença de tropas controlando os acessos de uma comunidade a outra, com a ocorrência de infiltrações esporádicas de membros das gangues, que chegavam a vestir-se como mulheres para facilitar seu acesso à comunidade rival, sem serem percebidos pelos militares próximos. O conflito e a violência evoluíram de tal forma que os fuzileiros presentes nos pontos de controle também passaram a ser alvo de hostilidades e ataques armados.

### **A CIMIC COMO CAMINHO PARA A PAZ**

Com o transcorrer dos conflitos, foi notado que não havia um canal de comunicação/diálogo eficiente entre as comunidades e o componente militar. Não existiam atores com os quais o componente militar pudesse dialogar e, então, tentar dirimir as hostilidades contra as tropas da ONU, em primeiro plano, e entre as comunidades,

em segundo plano. O esforço principal deveria consistir em reverter o papel que foi atrelado aos militares ali presentes, de inimigos, para aqueles que intermediariam os conflitos e proporcionariam um ambiente seguro e estável para a consolidação das instituições nacionais haitianas. Para atingir tais propósitos, a extinção do conflito entre as comunidades de Simon e Pelé fazia-se necessária.

Para alcançar esses objetivos foram estabelecidas cinco fases, que não eram estanques, pois uma poderia ocorrer concomitantemente às outras. Essas fases

**As comunidades possuíam rivalidade histórica. Em cada uma havia um comitê representativo, composto por cinco haitianos que representavam seus grupos nos pleitos sociais**

foram: criação e consolidação do papel de uma liderança local; estabelecimento de um canal de comunicação eficaz e único com as comunidades por meio de suas lideranças; consolidação do papel das forças militares como intermediadores do conflito e não como inimigos; solução do

conflito; e manutenção da paz.

Como foi dito, as comunidades possuíam uma rivalidade histórica. Em cada uma dessas localidades havia um comitê representativo, composto por cinco haitianos que representavam seus grupos nos pleitos sociais. No dia a dia das comunidades, esse comitês determinavam o que os moradores iriam fazer, ou como iriam se portar, o que incluía as situações de conflito. Exerciam também uma voz dentro dos grupos armados que agiam nas regiões.

Por causa da presença dos grupos armados, esses líderes estavam com baixa aceitabilidade pela população. Assim sendo, teríamos de adotar medidas para reforçar o papel do líder perante a sua comunidade. Logo, o Grupamento Ope-

rativo de Fuzileiros Navais, mediado pela seção de Assuntos Cívicos, traçou objetivos e empregou algumas atividades de apoio humanitário, tais como: doações de água, alimentos e materiais escolares e atividades e projetos sociais diversos, por meio das quais o líder comunitário aparecia em papel de destaque. Além disso, foram realizados diversos encontros e reuniões com os comitês das duas comunidades separadamente, de forma que os moradores pudessem ver que esses haitianos em destaque estavam realmente preocupados em buscar ajuda e soluções para as suas comunidades. Com essas ações, concluiu-se a primeira fase para a dissolução do conflito, e os líderes comunitários tiveram suas posições restabelecidas e de destaque perante os moradores, necessitando-se, assim, iniciar a segunda fase, que seria o estabelecimento de um canal de comunicação claro, eficiente e único.

Porém, ao analisarmos o contexto em que as duas comunidades estavam inseridas, era notório que elas estabeleciam contatos com a Minustah por diversos canais, tanto no Componente Militar, como no Civil, ONG e Organizações Internacionais. Isso trazia dificuldades, pois enfraquecia a autoridade do Grupamento Operativo, já que, por vezes, os anseios das comunidades passavam para setores que, muitas vezes, não tinham forças e prerrogativas para agir, ou estavam atuando em esferas acima do Grupamento Operativo, tomando decisões que não corroboravam os objetivos traçados. Iniciaram-se, então, ações de aproximação com os setores da Minustah,

ONG e Organizações Internacionais que se comunicavam com as comunidades, para balizar os limites de competência de cada órgão. Era preciso deixar claro quais as áreas de responsabilidade do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais e gerar também sinergia de esforços para que resultados positivos fossem alcançados. A duplicação dos canais de comunicações poderia deixar as ações do Componente Militar vulneráveis, sem que houvesse respostas positivas, uma vez que se perdia confiança e dividia-se o poder de influência sobre os líderes. Junto dessas ações, iniciou-se a

realização de atividades Cívic capitaneadas pelo Grupamento Operativo, com ampla participação desses setores. Chegou-se, assim, à conclusão da segunda fase, com a criação do canal de comunicação único do oficial de Assuntos Cívicos com os líderes comunitários. Ressalta-se que, até aquele momento, trabalhava-

se de forma isolada com cada comunidade, pois as animosidades entre as duas ainda eram latentes.

As relações entre as duas localidades estavam extremamente desgastadas pelo fato de os grupos armados praticarem ações contra seus rivais de forma aleatória, vitimando quase sempre civis inocentes e levando os moradores das duas comunidades a nutrir sentimentos de rivalidade entre si, os mesmos que as gangues possuíam. A solução encontrada para minimizar os problemas de segurança, devidos a essas rivalidades, foi a ocupação de posições no terreno que isolassem as duas gangues. Nesse marco temporal, porém, as hosti-

**A solução encontrada para minimizar os problemas de segurança, devidos a rivalidades entre as comunidades, foi a ocupação de posições no terreno que isolassem as duas gangues (*static points*)**

lidades contra as tropas da ONU tinham aumentado. Mas o reforço da manutenção da estanciedade das duas comunidades foi aos poucos dando resultados, pois as incursões diminuíram e, conseqüentemente, o número de mortes. Com o transcorrer das duas primeiras fases, a terceira já começava a ser exposta. O Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais passou a adotar o comportamento de mediador da comunicação dos dois lados, sendo visto como intermediador do conflito. As atividades Cimic — reuniões, atividades de entretenimento e ajudas humanitárias, entre outras — reforçavam a mensagem de que apoiávamos igualmente as duas comunidades, de que não éramos parte do problema entre eles, mas sim o caminho para o diálogo e solução do conflito. Esse conjunto de ações e avanços proporcionou, então, o ambiente propício para a quarta fase, que era o restabelecimento do diálogo entre as duas comunidades.

Em conjunto com ações Cimic, apoiando-se na vertente da ajuda humanitária, com uso de ONG nas áreas educacionais, conseguiu-se inculir em grande parte da população a impressão de que os militares ali presentes eram elementos de intermediação para promover a paz nas duas comunidades. Era necessário também promover a imagem de imparcialidade para que se pudesse acessar ambos os contendores. Foram realizadas diversas reuniões entre os comitês comunitários de forma isolada, disseminando as mesmas ideias e mostrando como os avanços sociais poderiam ocorrer nas duas áreas se houvesse um ambiente de segurança. Concomitantemente, projetos sociais, apresentados pelo Componente Militar e outros setores da Minustah, começaram a ser divulgados, todos capitaneados pelo Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, contemplando as duas comunidades. Entre os projetos, havia

cursos profissionalizantes, uma escola de futebol para crianças, reforma de áreas de entretenimento para os moradores e atividades educacionais. Com a evolução das atividades, os comitês começaram a esboçar intenções de diálogo, dando certa abertura para o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais propor a realização da primeira reunião conjunta. Como seria o primeiro encontro dos dois lados, que por muito tempo foi refutado, o Grupamento Operativo teve que estruturar a reunião e a sua pauta para que se lograsse um objetivo sólido e duradouro, que era o restabelecimento da paz entre as duas comunidades.

A reunião ocorreu no dia 16 de março de 2015. O local foi planejado de forma metódica, desde o posicionamento das cadeiras e lugares para os líderes e o intermediador do conflito (o oficial de Assuntos Cívicos), a dis-



**Figura 4:** Atividades educacionais capitaneadas pelo GptOpFuzNav-Haiti



**Figura 5:** Curso Profissionalizante capitaneado pelo Brabat



**Figura 6:** Curso Profissionalizante capitaneado pelo Brabat

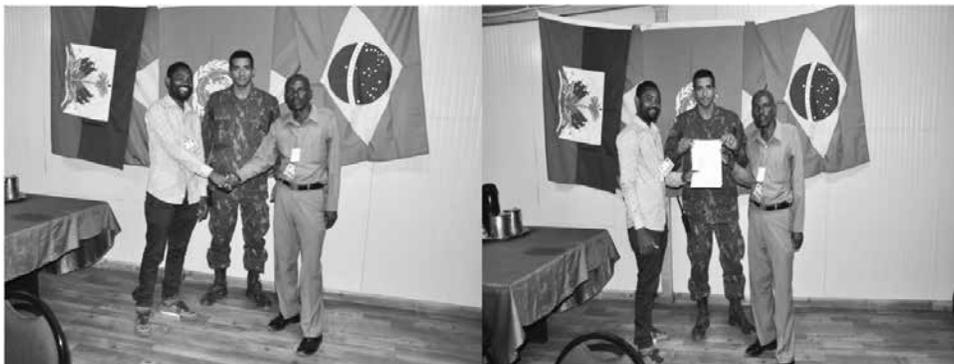
posição das bandeiras nacionais e da ONU, até o local em que seriam recebidos e onde seriam feitas as despedidas. A pauta, com os pontos a serem alcançados e as possíveis mudanças de rumo que a reunião poderia tomar, também foi planejada de forma detalhada. Foram levantadas hipóteses de as partes se acusarem mutuamente, e o que deveria ser feito para contornar a situação. Entretanto, a reunião se deu de forma satisfatória e culminou com o ponto-chave do objetivo a ser alcançado: a assinatura de um Acordo de Paz entre as duas comunidades.

Esse Acordo de Paz estabelecia metas simples para os dois comitês comunitários, determinando que se cessassem as con-

tendas e provocações dos dois lados e que se buscasse criar um Comitê comunitário conjunto, sendo todo o processo supervisionado pelo Grupamento Operativo, na figura de seu oficial de Assuntos Cíveis. O Grupamento Operativo conseguiu, ainda, promover a ligação do Comitê junto às instituições públicas haitianas. Um dos termos previa facilitar essa ligação por intermédio da Minustah, que iria junto do Comitê endossar as necessidades das comunidades com as instituições haitianas e o Componente Civil da própria Missão de Paz. As duas instituições haitianas mais expressivas que endossaram o Acordo de Paz foram a Prefeitura de Delmas e a Polícia Nacional Haitiana (PNH). A Prefeitura de Delmas comprometeu-se em focar em atividades futuras de cunho social no local, e a PNH implementaria a segurança (figura 11).

### **CONSOLIDAÇÃO DO ACORDO E MANUTENÇÃO DA PAZ NA REGIÃO: UM NOVO DESAFIO**

A quinta fase do emprego combinado de ações táticas e Cimic para construção local da paz consiste na consolidação da mesma. Assim sendo, por meio da influência dos líderes comunitários e assistida pela seção



**Figuras 7 e 8:** Assinatura do Acordo de Paz entre Simon e Pelé



**Figura 9:** Assinatura do Acordo de Paz entre Simon e Pelé

de Inteligência, a seção de Assuntos Cíveis conseguia “prever” as possíveis disputas e contendas, desde impasses graves a provocações banais. Os esforços foram direcionados para estreitar a ligação das comunidades com os atores cíveis e policiais. No âmbito operacional, decidiu-se pela manutenção dos postos de controle (*static points*) entre as comunidades, para dar visibilidade à tropa (sensação de segurança) e para possibilitar maior consciência sobre a situação do terreno (vigilância) até que o processo de manutenção de paz fosse consolidado.



**Figura 10:** Reunião com o Componente Civil



**Figura 11:** Reunião com a Prefeitura de Delmas

Para aproximar ainda mais esses atores e promover o comprometimento das partes, planejou-se uma atividade esportiva que envolvesse as duas comunidades. Seria realizada uma corrida na área de exclusão, conhecida como “Faixa de Gaza”. Além disso, para potencializar o alcance da ação, seriam realizadas, de forma concomitante, atividades de entretenimento para crianças e adultos, com trans-

missões de mensagens para a redução da violência e de manutenção do processo de paz. Os propósitos do evento eram: mostrar à população (e também à Minustah) que o processo de paz era consistente e envolver instituições cíveis e policiais na organização do mesmo. Mediante essa proposta clara, instituições como a PNH, a Polícia da ONU (Unpol), o Escritório Regional de Assuntos Cíveis (Civil Affairs), o setor de Comunicação Social do Componente Militar (Military Public Information Office), o setor de Comunicação Social do Componente

## QUADRO 1 – REGISTRO DE OCORRÊNCIAS ENTRE 15NOV2014 E 3JUN2015

Ocorrências registradas	Antes do Acordo de Paz (15NOV2014 a 15MAR2015)	Após assinatura do Acordo de Paz em 16MAR2015 (16MAR a 3JUN2015)
Mortes	6	0
Agressões contra as tropas	22	0
Disparos de arma de fogo	334	0

Civil (Civil Public Information Office), a Comissão para Redução da Violência (Community Violence Reduction) e a Prefeitura da Comuna de Delmas mostraram ser as maiores parceiras da iniciativa. Por meio disso também consolidar-se-ia o alcance da paz na região perante a opinião pública, fator essencial para o sucesso das batalhas do século XXI.

## CONCLUSÕES

O processo de dissolução de um conflito por meio da Cimic foi caracterizado por cinco fases, que não são estanques e muitas vezes ocorrem de maneira simultânea. Essas fases são: criação e consolidação do papel de uma liderança local; estabelecimento de um canal de comunicação eficaz e único com as comunidades por meio de suas lideranças; consolidação do papel das forças militares como intermediadoras do conflito e não inimigas; solução do conflito; e manutenção da paz. A “demanda operacional”, ou seja, o conjunto

que abrange terreno, fator psicossocial comunitário e das tropas envolvidas e a opinião pública vão determinar como serão desenvolvidas as fases. A aceitabilidade dos fatores pode levar ao avanço de algumas fases, mas na última fase deve haver uma permanente revisão do processo, de modo a voltar às fases anteriores, se necessário.

Cabe ressaltar que o papel de destaque da liderança local deve estar sempre em pauta, pois o mesmo é fundamental para mediar novos conflitos. Porém, na fase de *downsizing* da missão (redução dos componentes Militar, Policial e Civil), deve-se conduzir as ações para que o processo de



Figura 12: Diagramação do Gerenciamento, Solução e Prevenção de conflitos em Operações de Manutenção da Paz

manutenção de paz seja autossustentável, utilizando-se ONGs, órgãos civis da Minustah e instituições governamentais locais como elementos de enlace entre as comunidades previamente discordantes. Isso pode ser feito por meio de projetos sociais conjuntos e ajudas humanitárias, em que o Componente Militar saia da influência di-

reta para um papel secundário, na tentativa de desvincular a “imagem do uniforme” em contato direto com a população local. Nesse processo, os elementos de Assuntos Civis devem manter supervisão e controle, até a natural desvinculação do Componente Militar e assunção do controle da área pelas instituições governamentais locais.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Missão de Paz; Haiti;

## REFERÊNCIAS

- DUNANT, Henry. *Lembranças de Solferino*. Genebra: CICV, 1986.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, Senado, 1988.
- HARDING, Major Ethan H. *The Next Time: Preparing now for better utilization of civil affairs to master the cycle of counterinsurgency operations*. Fort Knox, KY, USMC, 2008.
- ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. AJP-9: NATO Civil Military Cooperation Doctrine. . NATO, 2003. Disponível em: <<http://www.nato.int/ims/docu/ajp-9.pdf>>. Acesso em 10 mai. 2015.
- KLOKER, Johanna. *Civil Military Relations in Afghanistan: Dutch Provincial Reconstructions Teams in Baghlan and Uruzgan in Cooperation with Non Governmental Organizations and local actors*. Master thesis, 2009. Disponível em: <<http://dare.uva.nl/cgi/arno/show.cgi?fid=157452>>. Acesso em 19 abr. 2015.
- Ocha Guidelines for Civil Military Coordination in Haiti: Guidelines for the engagement and coordination of humanitarian actors and military and police actors in Haiti. HAITI, . 2013.
- NAÇÕES UNIDAS. United Nation Civil-Military Coordination (UN-Cimic). UN, 2012. Department of Peacekeeping Operations/Department of Field Services . Disponível em:< [http://cdn.peaceops-training.org/course\\_promos/civil\\_military\\_coordination/civil\\_military\\_coordination\\_english.pdf](http://cdn.peaceops-training.org/course_promos/civil_military_coordination/civil_military_coordination_english.pdf)>. Acesso em 19 abr. 2015.

# A ILHA DO CABO FRIO: passado e presente

LAURA MARIA PEREIRA COUTO\*  
Primeiro-Tenente (T)

---

## SUMÁRIO

Naufrágios e faróis  
Tráfico negreiro  
Segunda Guerra Mundial  
Acidentes por negligência e imprudência  
Pesquisas científicas  
Cuidados ambientais  
Lendas  
Dias atuais

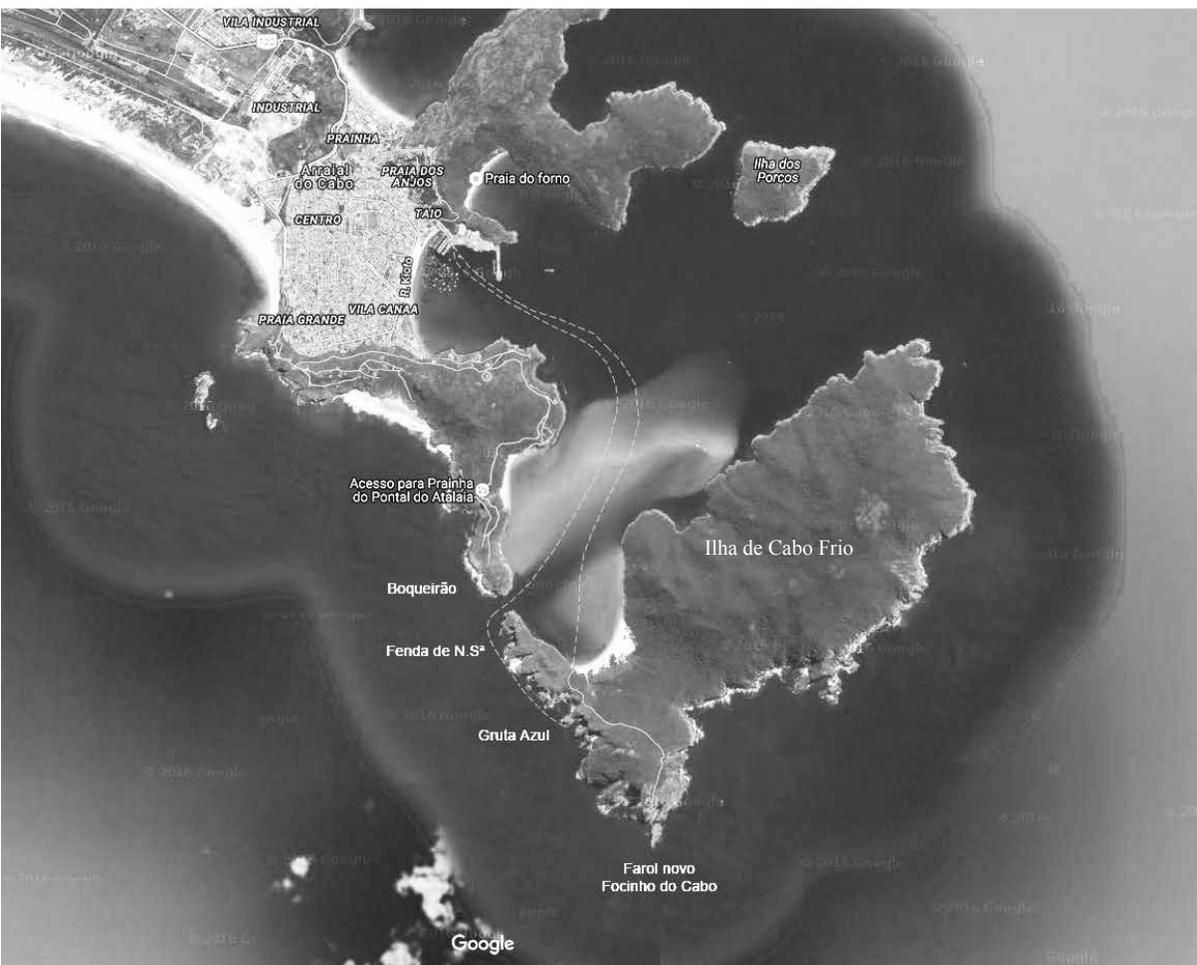
Quem nunca desejou morar numa ilha que atire a primeira concha. Na Ilha do Cabo Frio, localizada no município de Arraial do Cabo, a leste do Rio de Janeiro nas coordenadas de 23°00'S e 42°00'W, os militares da guarnição do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM) acabam por realizar esse desejo no intuito de controlar as embarcações que

fundeiam e suspendem, vigiar os pescadores credenciados para que estes pratiquem a pesca artesanal e zelar pela preservação ambiental da Ilha, revezando-se em trios durante dois meses.

Arraial do Cabo, além de ser conhecida como a “capital do mergulho”, poderia ser chamada de a “capital do passeio”, pois todo ano milhares de turistas nacionais e

---

\* Encarregada da Divisão de Biblioteca do IEAPM. Serve no Instituto há dois anos e oito meses e atuou em inspeções a serviços nos locais relatados neste artigo.



estrangeiros escolhem a região para fazer os tradicionais passeios de barco e aproveitar as águas cristalinas e a areia fina e branca das praias, estampadas por sua geologia e vegetação. No verão e nos feriados, a demanda pelos passeios aumenta e, conseqüentemente, o trabalho dos militares da Marinha do Brasil (MB) que servem no IEAPM também.

É preciso atenção tanto à legalidade da embarcação que irá fundear entre 100 e 200 metros de distância à beira da praia quanto ao limite de passageiros que irão descer das embarcações para tomarem sol

e se refrescarem nas águas transparentes da Ilha. Paralelamente a essa missão, os militares têm de estar preparados para fornecer informações precisas relacionadas às regras de uso ou responder qualquer tipo de indagação histórica e científica sobre a Ilha que seja feita pelo turista.

Alguns dos acontecimentos históricos relatados a seguir são transmitidos pelos guias turísticos durante os passeios ou pelos próprios militares que guarnecem a Ilha. Os relatos desses acontecimentos são importantes, porque só se preserva o ambiente em que vivemos ou que visitamos quando

o conhecemos em seus aspectos históricos, culturais e científicos.

A história da Ilha do Cabo Frio começa com a formação de suas rochas, predominantemente ígneas alcalinas, datada em 52 Ma (milhões de anos). “A Ilha apresenta um formato alongado e ocupa uma área de aproximadamente 6,7 km<sup>2</sup>, alcançando, no seu ponto mais alto, 395 metros acima do nível do mar” (SAVI; NEVES, 2008, p. 28). É separada do continente por um canal de 130 metros de largura, denominado “Boqueirão”.

Acredita-se que, entre dezembro de 1503 e janeiro de 1504, o navegador Américo Vespúcio, a serviço da Coroa portuguesa, fundou na Ilha a primeira feitoria do Brasil. O regime de feitorias naquela época era destinado a ocupar-se do corte, transporte e armazenamento de madeira tintória, principalmente da árvore do pau-brasil, por indígenas, os quais

recebiam machados de ferro para executar tais tarefas (HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA, 1975). Há controvérsias sobre a localização correta desta feitoria. Mas, segundo Humboldt, a primeira feitoria do Brasil teria sido de fato na Praia do Anjo ou na Ilha do Cabo, e seu primeiro feitor foi o colono João de Braga. Segundo os comentários do Visconde Porto Seguro, a latitude de 18 graus teria sido mal interpretada, pois o autor teria escrito 23 graus e não 18 graus. Na letra antiga, o numeral 1 com o 2 e o 3 com o 8 eram muito parecidos (BERANGER, 1993).

Na porção sudoeste da Ilha localizam-se dois atrativos turísticos: a Fenda de Nossa Senhora e a Gruta Azul. A Fenda de Nossa

Senhora foi formada por processo de erosão diferencial acentuada, ou seja, desgaste da rocha intrusiva pela ação do mar e do vento. Possui este nome pelo fato do pescador Domingos André Ribeiro ter encontrado no local a imagem de Nossa Senhora da Conceição, em 1721, esculpida em pau de nogueira e com 26 centímetros de comprimento. A Gruta Azul encontra-se voltada para o mar aberto. Foi originada pela convergência de fraturas subverticais na rocha. Quando o mar está tranquilo, o reflexo do sol na água inunda de azul o teto da gruta.

Nos termos do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, a Ilha do Cabo Frio tornou-se um bem imóvel da União em 1947. Desde 1978 é de responsabilidade da MB, gravado com o Tombo de nº 19.012.0. Nessa mesma linha, conforme o inciso IV do Artigo 20 da Constituição Federal, são bens da União as ilhas costeiras (BRASIL, 1988). É notória a afeição de sua finalidade

**Só se preserva o ambiente  
em que vivemos ou  
que visitamos quando  
o conhecemos em seus  
aspectos históricos,  
culturais e científicos**

pública, visto que está ocupada com bens e servidores da União para desempenho de atividades relacionadas à defesa nacional, pesquisa, proteção do meio ambiente e salvaguarda da vida humana no mar.

A responsabilidade administrativa da Ilha cabe ao IEAPM, fator que se reflete em seu elevado estado de preservação e no controle de acesso à trilha do Farol Velho. A responsabilidade pela operação e manutenção e pelo credenciamento ao acesso ao Farol Novo fica a cargo do Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), e as instalações eletrônicas de radares são subordinadas ao Centro de Armas e Sistemas Operativos da Marinha (Casop). Existem na Ilha quatro residências geminadas duas

a duas para a guarnição do farol, uma torre de aço (o próprio farol), área concretada para pouso de aeronaves, posto de medida de sensores, laboratório para uso da pesquisa e alojamento para militares.

## NAUFRÁGIOS E FARÓIS

O conjunto das forças naturais (correntes marinhas, nevoeiros e ventos) foi o principal causador dos acidentes ocorridos na costa da Ilha do Cabo Frio ou Promontório do Atalaia. Na noite do dia 5 de dezembro de 1830, a fragata britânica *Thetis*, depois de percorrer por cerca de três anos

a costa sul-americana do Pacífico, coletando impostos e arrecadando um fabuloso tesouro, entre ouro, prata e outros bens valiosos, bateu no que nos dias de hoje chamamos de Saco do Inglês, enseada

da Ilha do Cabo Frio. O capitão ordenou que os escaleres fossem postos na água e rebocassem o navio, mas a embarcação acabou por naufragar. Dos 300 homens que faziam parte da tripulação, 28 morreram (GOMES-FILHO, 1993).

Em 30 de janeiro de 1831, o Capitão Thomas Dickinson chegou ao porto do Forno para recolher os destroços e riquezas deixadas pela Fragata *Thetis*. Por precaução em não causar ciúmes ao governo brasileiro, ele tomou algumas medidas a fim de evitar possíveis ofensas quanto à instalação de seu grupo na Ilha. Assim, proibiu o hasteamento de qualquer bandeira no acampamento, a não ser para fazer sinais à sua embarcação, a HMS *Lightning*, atracada na enseada do Forno, e não deu à vila aparência de acampamento militar, ordenando que o guarda do tesouro tão somente portasse uma vara.

Apesar desses cuidados, o inglês não deixou de receber do Comando Naval Britânico no Rio de Janeiro comunicados sobre denúncias e insatisfações dos brasileiros. Certa vez, chamado à Corte para esclarecer acusações de que estaria interrompendo a atividade pesqueira e cortando árvores, Dickinson teve de provar que a enseada onde faziam o resgate não pertencia às áreas frequentadas pelos pescadores. O capitão foi acusado ainda de ter erguido uma fortaleza no local.

Durante a missão, houve dias em que doenças e infestações de insetos e animais peçonhentos alastraram-se pelo acampa-

mento e que as péssimas condições do tempo impossibilitaram a execução das atividades no mar. Com isso, a primeira tecnologia utilizada para recuperar o tesouro foi um “sino de mergulho”, confeccionado com

### Instalaram o Farol de Cabo Frio a 390 metros de altura, o que fazia dele o mais elevado dos faróis do Império

dois tanques de aguada de ferro fundido, retirados de navios ingleses. Esse equipamento era muito pesado (4 toneladas) para ser operado na popa das lanchas e retirar o tesouro do fundo do mar. Determinado a não perder tempo, o Capitão Dickinson ordenou a construção de outro sino menor e mais leve, a partir de um tanque de água de 1 tonelada. No início de março de 1831, o novo aparelho entraria em operação, mas apenas no final do mês, quando Dickinson havia decidido recuperar pelo menos os apetrechos amarrados às boias, os mergulhadores acharam as primeiras moedas esparsas entre as rochas e também algumas barras de ouro.

Em março de 1832, o Capitão Thomas Dickinson recebia a ordem de deixar os trabalhos aos cuidados do comandante do Bri-  
gue *Algerine*, o Capitão De Roos. Este con-

cluiria as operações de resgate do tesouro no dia 24 de junho, deixando definitivamente a Ilha do Cabo Frio em 1<sup>o</sup> de agosto de 1832. Dickinson e sua equipe recuperaram, em moedas de ouro e prata, o montante de US\$ 588.621,00, enquanto o segundo comandante resgatou US\$ 161.379,00. De sorte foram recuperados 15/16 da quantia original, além de canhões, balas e âncoras.



Farol Novo de Cabo Frio e seu heliponto

Após três anos do acidente com a Fragata *Thetis*, o ponto mais elevado da Ilha foi escolhido para a construção do primeiro Farol de Cabo Frio, que cumpriria a dupla função de apoiar a navegação de cabotagem e a travessia oceânica. Instalaram-no a 390 metros de altura, ou a 2.190 palmos acima do nível do mar, o que fazia dele o mais elevado dos faróis do Império e motivo de vaidade para a província do Rio de Janeiro. Com a intenção de facilitar o desembarque e o transporte de todo o material, foram edificados arduamente “hum porto de meia cantaria, hum trapiche com guindaste, e quartel para o destacamento” e, para tornar o lugar habitável, construíram-se “aquedutos, edifício no porto, quartel para o Director do pharol, e alojamento para o fiel e faroleiros” (DANTAS, 2002, p. 59).

O Major Belegard foi o encarregado das obras e o cabo-friense Inácio Pereira Dias foi o mestre pedreiro responsável por sua execução. Em 17 de fevereiro de 1836, uma placa de inauguração foi colocada na porta de entrada da torre com a seguinte inscrição: “Imperando o muito alto e muito

poderoso Príncipe D. Pedro II e sobre os auspícios do Ministro da Marinha, Joaquim José Goes Torres, propício aos navegantes se ordenou e começou em 1833 e acabou em 1836. A luz te salve e guie” (GOMES-FILHO, 1993, p. 43).

O farol exibia um fecho de luz vermelha que, para a surpresa dos navegantes, nem sempre era visível. A explicação para a ineficiência do farol encontra-se num relatório da Marinha de 1836: “o Farol de Cabo Frio acha-se aceso (...), mas com pouco efeito, por não ser visto à grande distância: julga-se que a razão é terem vidros coloridos, chegados da Inglaterra, muito maior espessura do que deverião, absorvendo por isso a mor parte da luz”. O relatório recomendava abandonar os vidros ingleses e adaptar um mecanismo de rotação no candeeiro, para se distinguir a luz do farol de qualquer outra que se acendesse na costa (DANTAS, 2002, p. 59).

Apesar de acatadas todas essas recomendações, a luz do farol persistia em não ser avistada à distância. A verdadeira causa, apurou-se, não estava na espessura dos vidros ingleses, mas sim na natureza da

região, que se encontrava na maior parte do tempo coberta de névoa, como atesta o relatório do inspetor do Arsenal de Marinha, de 1844: “... basta reflectir que estando este (o pharol) a meio da alta montanha do Cabo, e que em quasi todo o anno está coberta de nevoa, não poderá jamais servir de guia aos navegadores, quer costeiros, quer vindos do alto mar” (Ibid, p. 60).

Em 1839, o Veleiro *Wizard*, que transportava material de construção, acabou afundando por bater próximo à Ponta do Anequin, na Ilha de Cabo Frio. O registro da posição do naufrágio no ano de 1839 foi assinalado na Carta Náutica Francesa de 1863 (Port du Cap Frio), do Capitão M. E. Mouchez, um dos melhores cartógrafos do século XIX (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2016).

Devido a todas essas dificuldades, uma nova torre de chapas de ferro fundido, cilíndrica, com altura de 16 metros, foi edificada no ano de 1861 em um costão de pedras conhecido como Focinho do Cabo. O atual aparelho luminoso é um dióptrico de 1ª ordem, girante, com luz de lampejos de 20 em 20 segundos. Seu foco luminoso, 155 metros acima do nível do mar, pode ser avistado em noites claras a 49 milhas náuticas (78,86 km) de distância (DANTAS, 2002).

A existência do Farol Cabo Frio também não foi suficiente para evitar o naufrágio do cargueiro britânico *Harlingen*, ocorrido em 1906 devido a mau tempo e forte vento sudoeste. Seus destroços estão espalhados pelo costão do Pontal do Atalaia, com a proa voltada para o Boqueirão, atraindo grande número de mergulhadores. Felizmente a tripulação conseguiu sobreviver (NAUFRÁGIOS DO BRASIL, 2016).

Em 1864, foi concluída e inaugurada a linha telegráfica entre o Rio de Janeiro e Cabo Frio. Um aparelho do código Morse em Arraial do Cabo foi instalado no Morro

do Atalaia e outro junto ao Farol, no topo da Ilha de Cabo Frio. Este último funcionava por meio de uma linha telegráfica aérea que atravessava por cima do Boqueirão (ARRAIAL DO CABO, [19--]). Não há evidências científicas de que esta estação telegráfica no Farol tenha existido, mas é plausível que tenha sido criada uma estação de sinais semáforos na Ilha, prestando serviços de telecomunicações navio/terra/navio, como também de salvaguarda da vida humana no mar.

## TRÁFICO NEGREIRO

A costa de Cabo Frio foi um dos pontos visados pelos traficantes negreiros que necessitavam do trabalho escravo para a produção agrícola e exportação de gêneros brasileiros, tais como café, açúcar, algodão, amendoim, milho e farinha, entre outros. Em 7 de abril de 1839, entre a Ilha do Cabo Frio e a Ilha de Âncora, foi apreendido pelo patrulhamento britânico o navio português *Ganges*, que trazia 419 escravos e 13 tripulantes, totalizando 182 toneladas. Na época, a Grã-Bretanha e o Brasil tinham feito um tratado para abolir o tráfico. Enquanto a legislação brasileira foi “para inglês ver”, a Marinha britânica cumpria sua parte, perseguindo negreiros que foram capturados e julgados por uma Comissão Anglo-Brasileira (GOMES-FILHO, 1993).

A justificativa do comandante do navio *Ganges* em navegar por águas proibidas ao tráfico foi a de que ele transportava colonos para Angola. Contudo, ventos adversos fizeram-no atingir a costa brasileira. A Comissão Mista descobriu que essa justificativa era falsa e que o comandante não era de origem portuguesa e sim brasileira. Para escapar das punições, era comum os navios negreiros fazerem-se passar por embarcações de outras bandeiras. Eles ainda conseguiam passaporte com roteiros de na-



Submarino U-513

vegação imaginários e documentação falsa que escondia a nacionalidade verdadeira do navio. Dos 419 escravos do Brigue *Ganges*, 40 morreram até o julgamento, e dos 379 declarados emancipados, 213 eram crianças.

## SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Decreto de 22 de agosto de 1942 oficializou a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, como resposta aos ataques e naufrágios frequentes de seus navios causados pelos submarinos do Eixo (Alemanha, Itália e Japão). As embarcações mercantes, inclusive as que transportavam a maior riqueza do município de Cabo Frio, o sal, eram alvo de ataques. Cabo Frio, nesse período, possuía cerca de 50 salinas. As maiores eram: a Perinas, da Companhia Salinas Perinas, de 198 hectares; a Massambaba, da Companhia Pereira Bastos; e a Viveiros, de Joaquim A. Nogueira da Silva, de 97 hectares (GOMES-FILHO, 1993).

No dia 25 de junho de 1943, um navio-tanque de bandeira americana, o SS *Eagle*, foi torpedeado pelo submarino alemão

U-513 nas águas da Ilha do Cabo Frio. O SS *Eagle*, mesmo com a proa destruída, não foi ao fundo graças aos seus compartimentos estanques. Logo após o torpedeamento, aviões lançaram bombas de profundidade contra o inimigo, mas o submarino já havia abandonado o local do ataque. Tempos depois, um avião brasileiro que patrulhava a região avistou o submarino U-513 e a

simultânea emergência de outro submarino, o U-199. Os submarinos alemães, ao sentirem a vigilância aérea, submergiram e escaparam do iminente ataque do avião. Quem estava no comando do U-513 no momento do ataque era o Capitão Fritz, que havia afundado o Porta-Aviões HMS *Ark Royal*, em 1941, e que, devido a esse feito, foi condecorado por Hitler com a Cruz de Ferro, a *Ritler Kreuz*. Além disso, ele tinha em sua folha de serviço mais de 50 mil toneladas de navios postos ao fundo. No comando do U-199 estava outro ás do terror, o Capitão Klauss, que com 29 anos já tinha afundado o HMS *Cossack*, tendo recebido também a *Ritler Kreuz*.

Em janeiro de 1944, um dirigível de fabricação norte-americana – da classe K-2, de 250 pés de comprimento –, patrulhando a costa pela madrugada, chocou-se no alto da Ilha do Cabo Frio. O dirigível foi acidentado à direita do farol velho em ruínas, cortando galhos de árvores e rasgando o invólucro de gás. Ele pertencia à Ala de Dirigíveis da Esquadra A, criada no Brasil para realizar patrulhas antissubmarinas,

coberturas de comboios, localizações de naufragos e serviços de salvamento. Esta ala era constituída de aeronaves do tipo “mais leve que o ar”, vulgarmente conhecidas pelo nome de *blimps*, e empregadas na caça aos submarinos, por possibilitarem ampla visão em todas as direções. Voavam baixo e vagarosamente, podendo manter-se sobre o seu alvo para precisar a pontaria antes de soltar suas bombas de profundidade.

Dos 11 tripulantes, apenas cinco se feriram. Um deles, impossibilitado de andar, foi retirado do alto da Ilha por um pescador. Mais tarde, alguns cabistas (nome dado aos indivíduos que nascem em Arraial do Cabo) recolheram no local do acidente os equipamentos e outros objetos destruídos. Ficaram interessados, particularmente, pelo invólucro da aeronave, constituído na parte externa por um forro grosso (uma espécie de lona prateada) e, internamente, por um forro mais fino. Com esses dois materiais confeccionaram casacos e tiras de tamancos, entre outros artefatos criativos.

Os *blimps*, quando estavam em patrulha, mantinham-se em alerta para tentar descobrir na superfície do oceano quaisquer sinais do submarino, tais como bolhas de ar, traços de óleo e “plumas” dos periscópios. Em linhas gerais, este aparelho constituía-se de um invólucro cheio de gás (hélio) e contava com dois motores paralelos instalados numa estrutura assemelhada a uma gôndola, onde também alojava-se a tripulação (de oito a dez homens). Sua

autonomia de voo era medida em dias, ao passo que a dos aviões é em horas. Sua velocidade atingia 40 nós. No trabalho de escolta de comboios, estas aeronaves foram muito úteis, principalmente durante a formação e no desmanchar dos mesmos, nas entradas e saídas de portos, zonas muito visadas pelos submarinos para lançarem-se em ataque. Apesar dos *blimps* não terem descoberto nenhum submarino na costa brasileira, transmitiam segurança aos navios de comércio, que os observavam com satisfação. Essas unidades de vigilância eram vistas constantemente pelos marítimos cabo-frienses e cabistas.

**No trabalho de escolta de comboios, os dirigíveis foram muito úteis, principalmente durante a formação e no desmanchar dos mesmos, nas entradas e saídas de portos, zonas muito visadas pelos submarinos para lançarem-se em ataque**

Outros acidentes ocorreram na Ilha do Cabo Frio, mas desta vez devido às navegações tecnicamente mal orientadas. No dia 23

#### **ACIDENTES POR NEGLIGÊNCIA E IMPRUDÊNCIA**

de novembro de 1947, às 3h59, o vapor inglês *Caduceus*, em viagem para Dakar, bateu nas pedras da Ilha do Cabo Frio, pois o farol não havia sido avistado. O vapor, apesar de gravemente avariado na proa, continuou a flutuar. Mesmo com todas as bombas de esgotamento funcionando, a água não deixava de crescer no tanque de vante e nos porões 1 e 2. Constatada a impossibilidade de voltar para o porto do Rio de Janeiro, o comandante resolveu conduzir o navio para a Enseada do Forno, onde fundeou o vapor ligeiramente encalhado de proa. Depois de passar por reparos, o *Caduceus* foi rebocado para a Baía de Guanabara. O inquérito instaurado na Capitania

dos Portos constatou negligência por parte do primeiro piloto, acusado de ter deixado de tomar as providências necessárias para a segurança da navegação e não haver chamado o comandante ao passadiço:

“É verdade que o piloto, em seu depoimento, declarou que às 3 horas, tendo marcado a estrela Canopus, constatou que a variação da agulha padrão, declinação magnética mais o desvio, não era de 14 graus e sim de 18 graus, e por isso alterou o rumo de 4 graus para fora, o que fez à revelia do comandante. Se o piloto tivesse examinado o problema na carta, com a necessária atenção, teria certificado que essa tardia correção de 4 graus era insuficiente para evitar o perigo (Procuradoria do Tribunal Marítimo, 1947 *apud* GOMES-FILHO, 1993, p. 187-188).”

Em 11 de agosto de 1951, à 1h35, quando navegava do Rio de Janeiro para o porto de Vitória, o navio *Santos*, construído em 1896 e pertencente à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, transportando carga e 200 passageiros, foi de encontro às rochas da Ilha do Cabo Frio, ficando ali encalhado de proa, com graves avarias e água aberta, o que representava riscos para a tripulação e sua carga. Após os sinais de socorro, os navios *Poconé* e *Córdoba* foram recolher os passageiros, faina que terminou às 9 horas, sem incidentes.

Sondando os porões do vapor, verificou-se que o de número 1 apresentava mais de 3 braças de água; o de número 2, 2 braças,

e os demais estavam estanques. Às 10 horas, o capitão lavrou o protesto marítimo, determinando, entre outras medidas, a solicitação de rebocadores.

No dia 13, o navio foi rebocado pelo Rebocador *Comandante Dorat*, do Lloyd Brasileiro. O vapor dirigiu-se até a Enseada do Forno, onde foi deliberadamente encalhado e sua carga transbordada para um pontão. Procedidas as regras de emergência, o navio *Santos* partiu para a Baía de Guanabara. O Tribunal Marítimo alegou que a causa determinante do acidente foi a imprudência do comandante do navio, que não levou em

**Grande parte da expansão do Projeto Cabo Frio, que incluiu a oferta de 26 cursos na área de Biologia Marinha e campo para o desenvolvimento de teses e trabalhos científicos, deveu-se aos recursos oriundos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT)**

conta as condições da navegação iniciada e mantida durante três horas, com velocidade e mar de sueste, não reduzindo a marcha debaixo de cerração, tendo-se fiado apenas na marcação do odômetro, sem considerar o abatimento do rumo (GOMES-FILHO, 1993, p. 188). A Enseada do Forno, como observado, era o local de abrigo e encalhe para os navios que apresentavam problemas.

## PESQUISAS CIENTÍFICAS

Não só acidentes e angústias testemunhou a Ilha do Cabo Frio. Em 1971, foi iniciado o Projeto Cabo Frio, sob ordem do Vice-Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva, na época diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM). O Projeto teve por objetivo estimular a produção natural e promover a produção em cativeiro de peixes, crustáceos e moluscos na enseada de Cabo Frio ou corpos d'água adjacentes,

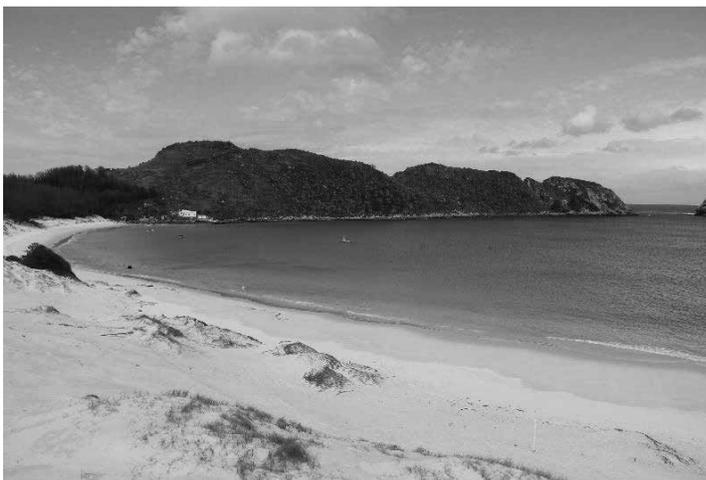
mediante a adição de água oceânica “fértil” e profunda do fenômeno ressurgência, responsável por aflorar os nutrientes à superfície (SILVA, 1974).

Para tanto, o projeto proveu a construção de pequenos laboratórios de química e biologia, usina piloto de gelo, 14 tanques de criação na Ilha do Cabo, duas boias oceanográficas, prédio da casa de força na Ilha, recuperação da cisterna de 500 mil litros nos terrenos desapropriados à companhia de pesca Tayo e apoio de 150 servidores, entre alunos e professores da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Grande parte da expansão do Projeto Cabo Frio, que incluiu a oferta de 26 cursos na área de Biologia Marinha e campo para o desenvolvimento de teses e trabalhos científicos, deveu-se aos recursos oriundos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), por meio da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), na época uma espécie de secretaria financeira para projetos aprovados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq (INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA, 2014).

O Projeto encerrou-se com a criação do Instituto Nacional de Estudos do Mar (Inem), em 1984, ampliando os estudos nas áreas de Ciências do Mar, com a posterior mudança para o nome atual, Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, em homenagem ao idealizador do Projeto.

Em 29 de dezembro de 1978, a Usinas



Praia do Farol. Ilha de Cabo Frio

Siderúrgicas de Minas Gerais S. A. (Usiminas) e o IPqM fizeram um acordo para estudar a corrosão atmosférica do aço exposto em ambiente salino.

A Usiminas utilizou uma estação de 2 mil metros quadrados na Ilha, a fim de instalar 125 painéis de exposição para execução dos ensaios não acelerados de corrosão atmosférica e equipamentos para análise do teor de cloretos no ar. O convênio entre o IEAPM e a Usiminas neste projeto durou 35 anos.

No período de 1998 a 2010 foi realizado na Ilha o Projeto Flora, que teve por objetivo o reconhecimento da flora na região nos períodos de floração e frutificação. Alunos da Faculdade da Região dos Lagos, juntamente com os pesquisadores do Museu Nacional, tiveram autorização do IEAPM para visitar a Ilha e realizar o projeto (ALVES, 2006). Dentre outras conclusões, foi identificado que a Ilha possui uma flora rica nas famílias orquídea, bromélia e cacto e possui as maiores populações de *Vriesea sucrei* e *Sorocea*, todas estas na lista oficial de espécies ameaçadas de extinção. Além desse levantamento, o projeto buscou:

fornecer subsídios para o manejo e proteção ambiental da área; recuperar áreas degradadas; eliminar caprinos e populações invasoras de casuarina; e contribuir para a formação de recursos humanos na área de botânica, por meio de desenvolvimento de dissertações e teses.

Até hoje a Ilha do Cabo Frio serve como campo de provas para estudos na área da fauna e flora marinha e acústica submarina

a fim de subsidiar as pesquisas do IEAPM e contribuir para sua missão na “ampliação do conhecimento e a eficaz utilização do meio marinho, no interesse da MB e do desenvolvimento socioeconômico do País” (INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA, 2016).

## CUIDADOS AMBIENTAIS

A presença dos servidores militares e civis da MB na Ilha do Cabo Frio proporciona muitas vantagens em relação à sua preservação ambiental:

- proteção de espécies ameaçadas de extinção no âmbito regional e nacional, como a orquídea *Cattleya intermedia*;
- manutenção da diversidade biológica

por permitir o abrigo e reprodução de animais e aves como o atobá-marrom;

- conscientização sobre as práticas de conservação, promovendo o turismo de educação ambiental e realizando inspeções que minimizam os impactos socioambientais decorridos da visitação;
- proteção de paisagens naturais e exemplares endêmicos como bromélias e cactos;
- proteção das características relevantes

**A Ilha do Cabo Frio serve como campo de provas para estudos na área da fauna e flora marinha e acústica submarina a fim de subsidiar as pesquisas do IEAPM e contribuir para sua missão na “ampliação do conhecimento e a eficaz utilização do meio marinho, no interesse da MB e do desenvolvimento socioeconômico do País”**

da natureza geológica, geomorfológica, espeleológica, arqueológica, paleontológica e cultural, como o sítio arqueológico Sambaqui<sup>1</sup>;

- proteção de recursos naturais necessários à subsistência de populações tradicionais, respeitando e valorizando sua cultura e promovendo-as social e economicamente, principalmente no que concerne ao patrulhamento aquático que impede a pesca industrial. Este trabalho é feito em cooperação com o Instituto Chico Mendes

de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), responsável por gerir a Reserva Extrativista Marinha do Arraial do Cabo (Resex), que não inclui a Ilha.

Em 1997, a Ilha do Cabo Frio foi considerada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais como a praia tecnicamente

<sup>1</sup> Sambaqui é encontrado no interior das dunas da Ilha. É um pequeno morro composto pelo empilhamento de conchas e moluscos, carapaças de crustáceos, ossos de peixes, aves e mamíferos que serviram de alimentação para a tribo local. Neste também eram enterrados os instrumentos usados no preparo dos alimentos e sepultados os mortos. Sambaqueiros é o nome dados aos povos europeus que se estabeleceram há 7 mil anos no litoral brasileiro e sobreviveram por 5 mil anos até serem extintos, há cerca de dois milênios. Viviam em pequenos grupos familiares. Há na Ilha indícios de áreas habitadas por até 300 indivíduos. (INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA. IEAPM 30 anos: (1984-2014). Arraial do Cabo, RJ: Public, 2014. p.79.)

mais perfeita do Brasil (*Revista Veja*, em 3/12/1997). Ela é frequentemente citada em revistas e *sites* de viagens como uma das praias mais bonitas do País. Este título deve-se à sua beleza natural somada ao seu elevado estado de preservação.

## LENDAS

A Ilha do Cabo Frio, conhecida pelos cabistas por Ilha do Farol, é palco de muitas histórias pitorescas. Uma delas se deu com Benjamim e seu vizinho Damião (DAMACENO, 2003). Há muito tempo, Benjamim estava jogando futebol com alguns amigos na Ilha quando apareceu uma caveira desenterrada na areia. Os seus amigos começaram a chutar a caveira, fazendo-a de bola. Achando aquilo um desrespeito, Benjamim pediu para que eles parassem a brincadeira e enterrou novamente a caveira no areal.

Naquela mesma noite, o defunto da caveira apareceu-lhe em sonho, agradecendo pelo que havia feito. Em reconhecimento, o defunto lhe disse para que voltasse sozinho à Ilha no dia seguinte, a fim de ensiná-lo a encontrar um tesouro. O homem deveria subir ao areal até atingir a beira do mato, onde veria umas abelhas voando, até que parassem e fizessem um 8 no ar. Neste lugar, ele deveria cavar até achar o tesouro.

Benjamim acordou impressionado com o sonho e resolveu ir até a Ilha para tirar a prova. Mas, contrariando o pedido do defunto, convidou o vizinho Damião para ir junto. Chegando ao local, subiram os cômodos e, bem na beirinha do mato, encontraram as abelhas voando. Foram atrás delas, até que elas pararam e desenharam um oito. A esta altura, os dois já estavam bastante assustados. Começaram a cavar, cavar, a noite foi caindo e nada do tesouro. De repente, um jacu gritou e os dois saíram desesperados da Ilha.

Disse Benjamim que ficara de mão vazia porque não deveria ter ido acompanhado do seu vizinho.

Uma outra lenda é sobre um burro, denominado Bonito, que morou na Ilha (PEREIRA, 2013). Contam os pescadores da Praia dos Anjos que existia um burro de sabedoria humana que ficava atento à movimentação dos pescadores que desembarcavam na Ilha.

“Justificando a máxima ‘chegou o burro da ilha’, contam os antigos que, quando a tripulação de uma canoa de pesca desembarcava na praia da Ilha, o animal começava a observar de longe e atentamente o volume do material que o cozinheiro amontoava na areia. Com gestos inquietos, desconfiava da intenção do mestre-cuca quanto a explorá-lo no transporte daquelas bugigangas. O asno, que de burro só tinha o nome, notava o cozinheiro pensativo e começava a fitá-lo. O burro, ao entrar no pensamento daquele pobre marujo, entendia que logo estaria sendo utilizado como burro de carga, daí, sem mais pensar, desembestava-se colina acima e se embrenhava no mato.

O cozinheiro ficava irritado com a atitude do animal, porém paciência... O jeito era colocar as tralhas nas costas, fazer o papel do burro e caminhar duna acima. Com o areal íngreme, o esforço tinha que ser feito em dobro. O coitado do mestre-cuca encarava a subida com protesto e xingamento: ‘Raios! Destino fútil ter que carregar todo este peso nas costas quando se tem um burro que pode fazer esse transporte com pouco esforço’!

Reclamando, aquele senhor de idade sobe um grande cordão arenoso.

Na pequena cozinha, o fogo era ateadado e o feijão condimentado posto na panela com água. O prato a ser servido geralmente era uma ‘engrossa’, comida típica dos pescadores que consistia no cozimento do feijão com carne dessalgada, adicionando-se arroz, abóbora cozida e socada e um

pouco de farinha de mandioca para dar consistência ao mexido.

Esse ‘engrossa’, quando atingia certo grau de fervura, exalava um cheiro tão forte que era sentido por todos. Até o burro, ao fungar com suas narinas sensíveis, acolhia o aroma que o convidava ao banquete.

O cozinheiro batia panela anunciando a hora do almoço, e os tripulantes se acomodavam com os pratos na mão. O burro também se aconchegava, porém a distância. Com ar desconfiado, observava o cozinheiro, que o fitava com expressão de revolta. Ambos se entreolhavam em autoanálise: o cozinheiro com raiva e doido para dar uma boa surra no mulo vadio; o asno com fome e medo de apanhar daquele homem circunspecto. Finalmente, o coração humano cedia à cólera e oferecia ao animal uma parte do alimento. O burro comia rapidamente e, se precavendo do assédio do cozinheiro em utilizá-lo como burro de carga, tomava rumo do mato e só voltava à praia quando a canoa regressava a seu porto de origem.

Ao desembarcar na Praia dos Anjos, o cozinheiro não conseguia esquecer o animal injusto. Sem que algum pescador

se apercebesse, um estranho à comunidade mexia nos poucos peixes que estavam no fundo da canoa e solicitava: ‘Moço, posso pegar gratuitamente um desses peixes?’

O cozinheiro bronco, ainda revoltado com o ocorrido na Ilha, sem nenhuma timidez, respondia em voz alta: ‘Chegou o burro da Ilha!’”.

## DIAS ATUAIS

No ano de 2015, crianças vinculadas ao Projeto Adolescer, da Associação do Abrigo do Marinheiro, puderam conhecer as instalações da Ilha do Cabo Frio e aprender conceitos como “faróis”, “preservação da natureza” e “Amazônia Azul”, agregando aprendizado à diversão.

De volta ao dia de trabalho, aos militares que vigiam a Ilha no ano de 2016, à noite, quando as embarcações de passeio vão embora e não há pescadores pela área, restam as estrelas do céu para brincar de identificar as constelações e adivinhar o rumo certo que deveria ser tomado pelas embarcações, remetendo-lhes à navegação antiga, na qual não havia bússolas e mostradores eletrônicos. Nosso passado e presente se interconectam.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ÁREAS>; Ilha de Cabo Frio;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Ruy José Válka. Projeto flora da Ilha do Cabo Frio [manuscrito]. [S. l: s.n.], 2006.
- ARRAIAL DO CABO (RJ). Museu da Prefeitura. **Arraial do Cabo**: um século de telecomunicações [manuscrito]. Arraial do Cabo, RJ: [s.n.], [19--].
- BERANGER, A.F. *Dados históricos de Cabo Frio*. 2. ed. Cabo Frio: Procar, 1993.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- \_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 9.760, de 6 de setembro de 1946. Dispõe sobre os bens imóveis da União dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 6 set. 1946. Seção 1, p. 12.500.

- \_\_\_\_\_. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 19 jul. 2000. Seção 1, p. 1.
- DAMACENO, Meri. *Cabistezas: “causos” do Arraial*. Talagarça: Arraial do Cabo, 2003.
- DANTAS, Ney. *Luzes do novo mundo: história dos faróis brasileiros*. Rio de Janeiro: Luminatti, 2002.
- GOMES-FILHO, Elísio. *Histórias de célebres naufrágios do Cabo Frio*. Rio de Janeiro: Texto & Arte, 1993.
- HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. v. 1, t. 1.
- INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA. *IEAPM 30 anos: (1984-2014)*. Arraial do Cabo: Public, 2014.
- \_\_\_\_\_. Missão. 2016. Disponível em: <<https://www1.mar.mil.br/ieapm/missao>>. Acesso em: 5 mar. 2016.
- NAUFRÁGIOS DO BRASIL. Rio de Janeiro. Região dos Lagos. Disponível em: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br>>. Acesso em: 29. fev. 2016.
- PEREIRA, Wilnes Martins. *Crônicas, contos, lendas*. Itaperuna, RJ: Hoffmann, 2013.
- SAVI, David Canabarro; NEVES, Maria Helena Campos Baeta. “Um meteoro que nunca existiu”. *A Ressurgência*, Arraial do Cabo, n. 2, 2008.
- SILVA, Paulo de Castro Moreira da. Projeto Cabo Frio: trabalho de natureza técnico-científica. Rio de Janeiro: IPqM, 1974.

# BATALHA DE TANGA\*

CARLOS RENATO **DUQUE XAVIER**\*\*  
Guarda-Marinha (AFN)

JOSÉ ANTÔNIO **SCHELCK ESTEFANELLI**\*\*\*  
Guarda-Marinha (AFN)

ROBSON FERNANDES **NOGUEIRA**\*\*\*\*  
Guarda-Marinha (AFN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Ambiente estratégico  
Ambiente operacional  
Ambiente tático  
Desenvolvimento da batalha  
Análise  
Conclusão  
Consequência

## INTRODUÇÃO

No início da Primeira Guerra Mundial, a supremacia sobre quase todos os oceanos e grande parte do continente africano pertencia ao Império Britânico e à França. No entanto, era imperioso apreender todas as colônias ale-

mãs existentes na África, o que fora realizado com pouca resistência, exceto com a área da África Oriental alemã, compreendida por Tanzânia e Ruanda-Burundi, mais precisamente na cidade de Tanga, a qual dá nome à Batalha.

No período de 2 a 5 de novembro de 1914, numa tentativa frustrada, os

---

\* N.R.: Trabalho apresentado no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC) – Curso de Formação de Oficiais.

\*\* Serve na Base de FN da Ilha do Governador.

\*\*\* Serve no CIASC.

\*\*\*\* Serve no Comando da Tropa de Reforço.

britânicos decidiram enviar uma expedição liderada pelo General Arthur Edward Aitken, chamada Força Expedicionária Indiana B. Essa Força era composta de 8 mil indianos reunidos às pressas e embarcados em Bombaim (Índia), em sua maioria, soldados sem adestramento militar adequado, comandados por oficiais que não os conheciam e nem conheciam a região em que iriam operar,

apoiando-se apenas em velhos mapas rasgados de atlas escolares.

O objetivo de capturar o porto de Tanga era primordial aos britânicos para desembarcarem novas tropas e suprimentos e, assim, facilmente avançar para o Sul e conquistar o restante da colônia alemã.

Nesse ínterim, o comandante alemão reuniu todos os reforços que podia, cerca de 1.100 homens, e enviou-os rapidamente para a área, usando a ferrovia, para impedir o desembarque do inimigo.

Ao contrário do que se imaginava, o General Arthur Aitken decidiu desembarcar as suas tropas a poucos quilômetros ao sul do porto e a partir daí tomar a cidade por terra. O despreparo e a falta de conhecimento do terreno tornaram essa empreitada totalmente desfavorável, uma vez que os soldados tiveram que atravessar a selva africana, região extremamente hostil, sofrendo diversas emboscadas dos *askaris* – soldados africanos nativos.

O Assalto Anfíbio lançado contra essa cidade pelos britânicos, repellido pelas tropas do Tenente-Coronel Paul Emil Von

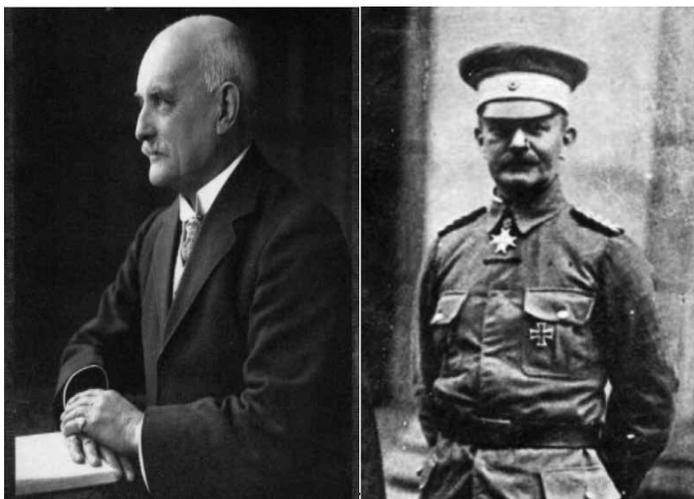


Figura 1 – General Arthur Aitken (esquerda) e Tenente-Coronel Von Lettow-Vorbeck (direita)

Lettow-Vorbeck, que souberam se lançar à frente e realizar ataques de contraguerrilha, converteu-se na maior batalha da Primeira Guerra Mundial em solo africano, pois a intenção dos alemães era prolongar a guerra na região tanto quanto possível, forçando assim os britânicos a desviarem muitas forças que, caso contrário, poderiam estar lutando contra a Alemanha na Europa.

## AMBIENTE ESTRATÉGICO

### *Contexto estratégico inglês*

Na África Oriental britânica, na região do Quênia, os militares regulares não estavam melhores que seus vizinhos, os equipamentos eram obsoletos e seus *askaris*, Reais Fuzileiros Africanos, não tinham o mesmo treinamento, por receio dos colonos em munir os nativos de armas que pudessem ser usadas contra eles e/ou que aqueles perdessem o respeito pelos brancos.

Assim, os britânicos decidiram enviar a Força Expedicionária Indiana B, liderada pelo General Arthur Aitken, com o efetivo

de 8 mil soldados indianos, que, despreparados para um conflito bélico, foram reunidos às pressas e embarcados em 14 navios, protegidos por dois cruzadores.

Com os britânicos ávidos pela conquista, seu plano era de que um dos exércitos atacasse os alemães na área do Kilimanjaro (Força Expedicionária Indiana C), enquanto o outro exército (Força Expedicionária Indiana B) faria um desembarque anfíbio em Tanga.

### Contexto estratégico alemão

Localizada mais ao norte da Tanzânia, próxima ao Monte Kilimanjaro e fronteira

com o Quênia, a cidade de Tanga revestiu-se de grande valor estratégico para a região principalmente por ser terminal, junto ao Oceano Índico, de uma das ferrovias Leste-Oeste da colônia, que ligava outro terminal, Moshi, por onde escoava toda produção e riqueza.

A colônia possuía muitas escolas para negros, e o grau de alfabetização na África Oriental alemã era maior que o de qualquer país no continente africano, o que contribuía, sobremaneira, para o apoio da população, inclusive com a participação de seus soldados *askaris*, para resistir e defender o país do ataque inimigo.

O Tenente-Coronel Paul Emil Von Lettow-Vorbeck, apesar de concordar que as chances em uma guerra colonial eram muito desfavoráveis à Alemanha, acreditava ser seu dever afastar da Europa o máximo possível de soldados inimigos dos teatros de operações da Primeira Guerra Mundial.

### AMBIENTE OPERACIONAL

#### Contexto operacional inglês

Do ponto de vista britânico, a conquista do seu objetivo estratégico envolvia diretamente a cidade de Tanga, detentora de um importante porto marítimo, ponto chave tanto para o escoamento de produtos vindos do centro da colônia, por meio da Ferrovia Usambara, quanto para o reabastecimento futuro da Marinha Real Inglesa na região. Por esse motivo, a conquista e o controle dessa cidade eram prioridades daquela campanha militar.

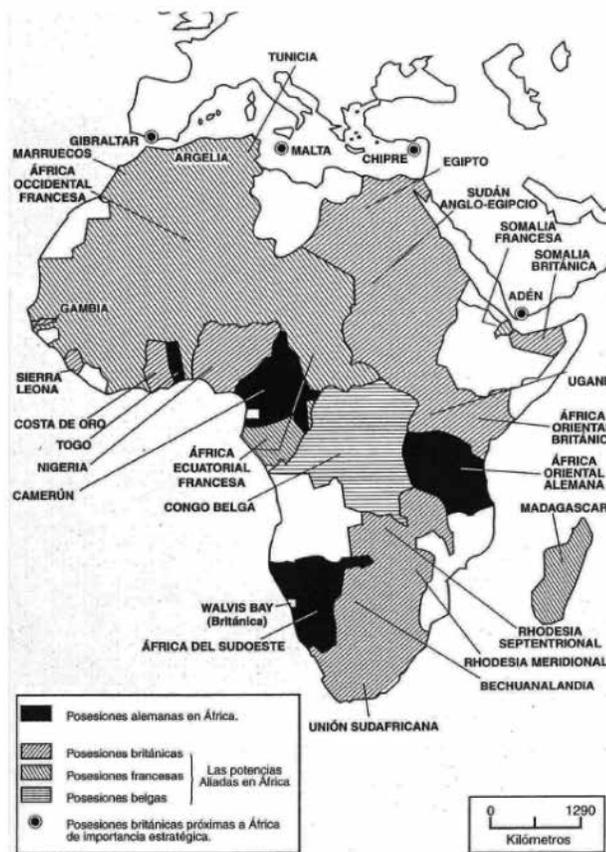


Figura 2 – Mapa do continente africano

Com esse intuito, as autoridades inglesas planejaram uma operação composta por três fases: Na primeira, empregar a Força Expedicionária Indiana B (Indian Expeditionary Force – IEF B), objeto do presente estudo, para a realização de um Assalto Anfíbio, a fim de conquistar e manter Tanga, ponto vital para o prosseguimento da campanha; a segunda fase seria conquistar a área próxima ao Monte Kilimanjaro com a Força Expedicionária Indiana C (Indian Expeditionary Force – IEF C), visando manter o controle da estrada de ferro; e, finalmente, avançar em duas frentes, encurralando a defesa alemã.

### ***Contexto operacional alemão***

A relação mar, comércio e desenvolvimento sempre foi, historicamente, importante para qualquer nação. Assim como os ingleses, os alemães compreendiam a importância de manter aquela região sobre o seu domínio. Tanga, fundada como um posto militar pelos alemães em 1889, tornou-se a sede de um escritório do distrito da Alemanha Oriental no mesmo ano e, mais tarde, o maior porto na parte norte da colônia alemã, localizada a cerca de 80 km da fronteira sul do Quênia, que pertencia aos britânicos, e também ponto final da Estrada de Ferro Usambara. Por esses motivos, a cidade de Tanga era conhecida como “a porta para a exportação”.

O Tenente-Coronel Paul Emil Von Lettow-Vorbeck, autoridade militar alemã



Figura 3 – Representação dos principais pontos envolvidos na Batalha

responsável pela defesa da colônia, previa que um ataque inglês, se anfíbio, seria em Dar Es Salaam ou em Tanga. Com isso, resolveu deixar parte da Força em Tanga, mas com a possibilidade de ser ajustada rapidamente pelo restante dela, que se concentrava na região do Monte Kilimanjaro, com a finalidade de impedir os acessos ao território alemão e, por sua vez, realizar incursões no território inimigo para cortar suas rotas de abastecimento, especialmente a Ferrovia Uganda.

## **AMBIENTE TÁTICO**

### ***Contexto tático inglês***

A Força Britânica (IEF B) planejava, inicialmente, o desembarque junto ao porto nas praias próximas à cidade, que, por sua vez, ofereciam boas condições para tal ação. Essas condições, somadas ao fato de o general inglês acreditar que encontraria pouca resistência inimiga, ou seja, pequenas patrulhas formadas por voluntários civis e policiais, parecia criar um ambiente

**IEF B**

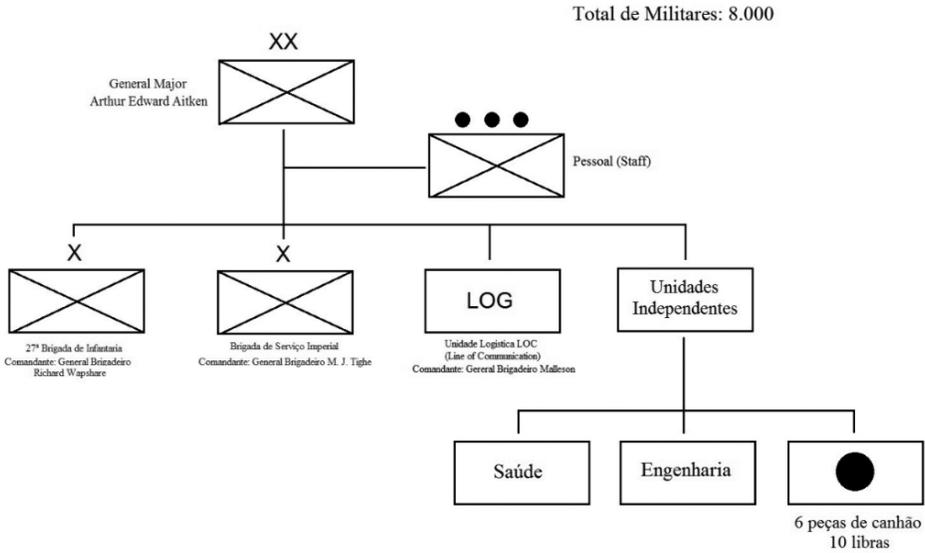


Figura 5 - Organograma da Força Britânica (IEF B)

favorável. Após o desembarque, a intenção inicial era isolar a população e tomar os principais edifícios da cidade, assumindo rapidamente o controle desta.

A IEF B, liderada pelo General Arthur Aitken, consistia de 8 mil soldados indianos transportados em 14 navios e protegidos por dois cruzadores britânicos, o HMS *Fox* e o Cruzador Auxiliar HMAMC *Laconia*. Essa força foi reunida às presas na Índia e

embarcada em Bombaim. A maioria dos soldados nunca havia disparado um tiro e era comandada por oficiais que não os conheciam e nunca tinham posto os pés na África. Mas era com essa tropa, e com o auxílio de mapas rasgados de velhos atlas escolares, que o Império britânico se preparava para tomar posse da África Oriental alemã.

O excesso de confiança levou o Exército britânico a desprezar o fator surpresa, pois realizou os movimentos da Força Expedicionária Indiana no porto de Bombaim sem qualquer preocupação com o sigilo – a ação foi relatada pela imprensa britânica. Com isso, semanas antes de chegar ao porto de Tanga, o Exército alemão estava ciente dos planos britânicos.

A conquista da Tanga era vital para os britânicos, que poderiam desembarcar novas tropas e



Figura 4 – Travessia da Força Expedicionária Indiana



Figura 6 - Foto do navio Britânico HMS Fox

por militares alemães, voluntários coloniais e residentes nativos (*askaris*), dividida em unidades de combate Feldkompanien (FK) formadas aproximadamente por 160 soldados, divididos em três pelotões (Züge) de 50 a 60 soldados cada um, incluindo quatro metralhadoras. No total, Von Lettow-Vorbeck

suprimentos para avançar facilmente para o Sul e conquistar o resto da colônia alemã.

tinha sob seu comando, em Tanga, aproximadamente 1.100 soldados.

**Contexto tático alemão**

Parte da Força defensora de Lettow-Vorbeck foi organizada ao longo do perímetro urbano, coincidindo com a linha férrea e os pontos chave que deveria proteger, criando uma forte posição defensiva por meio da ocultação da força, bons campos de tiro cerrado nas avenidas, preparação do

A organização militar colonial alemã, comandada pelo Tenente-Coronel Paul von Lettow-Vorbeck, denominada de Schutztruppe (Força de Proteção), foi formada

Total de militares: 1.100

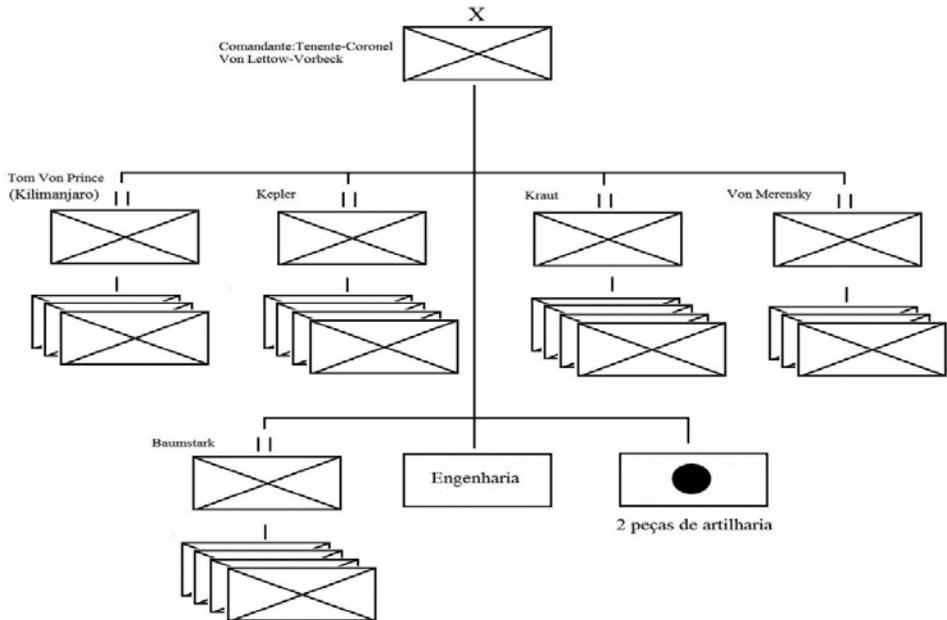


Figura 7 - Organograma das Forças alemãs na África Oriental alemã

Tabela 1- Quadro comparativo entre a Força Britânica (IEF B) e as forças alemãs na Batalha de Tanga

	Força Britânica	Força Alemã
Soldados	8.000	1.100
Metralhadoras Automáticas	16	4
Artilharia	6 peças de 10 libras	2 peças modelo 1873
Apoio de Fogo Naval	1 canhão de 6 polegadas do navio HMS <i>Fox</i>	Não Possui

terreno, lançamento de obstáculos, linhas de comunicação entre as posições e postos avançados que permitiam um alerta antecipado das posições inimigas, além de uma Companhia com fuzis Mauser 98, com seus integrantes atuando como franco-atiradores nos topos das árvores.

Lettow-Vorbeck ainda contava com o apoio do oficial da reserva Tomas Prince, que havia criado uma Força de voluntários. Tal Força foi enviada à região do Monte Kilimanjaro com a missão de atacar postos avançados britânicos, cortar linhas telegráficas e interditar a Ferrovia de Uganda.

## DESENVOLVIMENTO DA BATALHA

Em 2 de novembro de 1914, a Força britânica, escoltada pelos dois cruzadores, chegou à área do objetivo anfíbio. Tomado de surpresa, o governador alemão decidiu não defender o porto e o declarou aberto, para impedir que este fosse bombardeado. No entanto, depois de ouvir a notícia, Von Lettow-Vorbeck decidiu ignorar as autoridades civis e defender o porto a todo o custo. Os britânicos acreditaram nesses rumores, o que fez com que Arthur Aitken se mantivesse hesitante, sem saber se deveria ou não desembarcar suas tropas, temeroso com a possibilidade de encontrar a área de

desembarque minada. Esse tempo foi fundamental para Von Lettow-Vorbeck reunir todos os reforços que ele poderia, ao todo 1.100 homens, e enviá-los rapidamente à área (usando a ferrovia), para impedir o desembarque do inimigo.

Algum tempo depois, o *Fox* aproximou-

-se do porto de Tanga para informar aos alemães que teriam uma hora para a rendição e a retirada da bandeira imperial da praça. Finalmente, o General Arthur Aitken, cansado de esperar e preocupado com as possíveis minas caso desembarcasse no porto, decidiu baixar a terra suas tropas a poucos quilômetros ao sul e a partir daí tomar a cidade.

No mesmo dia (2 de novembro), às 21h30, quase 24 horas depois da primeira aparição, os britânicos iniciaram o desembarque, que transcorreu durante toda a noite, na Praia Verde, sem a oposição da artilharia alemã. Porém sua decisão de atacar a cidade por terra foi um grave erro, uma vez que antes teriam que atravessar a selva africana, um *habitat* extremamente hostil aos soldados indianos, que tiveram de enfrentar os *askaris* alemães em contínuas emboscadas, que causaram pesadas baixas. O desembarque prosseguiu pelo restante da noite, mas as complicações impediram o da artilharia. Essa decisão fez com que o ataque aos arredores da cidade só ocorresse no dia 3 de novembro, já com uma força muito desgastada, o que facilitou a defesa por parte dos alemães. Às 3 horas da manhã do dia 4 de novembro, os alemães receberam alguns soldados para ajudar na defesa. Os britânicos, reforçados por militares que desembarcaram posteriormente, tentaram avançar com duas brigadas em

linha, sendo que uma delas com o objetivo de flanquear os alemães. Todavia, a mata era muito fechada, fazendo com que as unidades perdessem contato, o que dissipava o apoio mútuo, transformando os soldados em presas fáceis para os *askaris*, que os fulminaram a tiros de metralhadoras.

Mesmo assim, os britânicos conseguiram chegar à cidade de Tanga, contudo foram repelidos no dia seguinte por um contra-ataque alemão. Depois de várias tentativas frustradas de conquistar Tanga, os britânicos decidiram fazer uma pausa em sua ofensiva para se recompor e reorganizar suas tropas. Essa pausa foi utilizada por Von Lettow-Vorbeck para lançar um contra-ataque agressivo no flanco esquerdo, que causou grandes baixas aos indianos, provocando uma retirada desorganizada das tropas indianas para as praias, o que obrigou os britânicos a reembarcarem e deixar a área.

Os alemães fizeram um verdadeiro massacre nas tropas indianas. Estas foram também atacadas ferozmente por abelhas na mata, motivo pelo qual os ingleses chamam essa batalha de “Battle of the Bees” (“Batalha das Abelhas”).

Enquanto isso, a IEF C, acreditando que Von Lettow-Vorbeck ainda estava na cidade de Tanga, atacou a região de Kilimanjaro, entretanto não sabia que os *askaris* alemães se moviam com uma velocidade

tremenda (defesa móvel), já que tinham o domínio da linha ferroviária Usambara; mais uma vez, os ingleses foram expulsos. No dia 6 de novembro, Lettow-Vorbeck tinha pleno controle de Tanga.

Durante a batalha, o próprio Von Lettow-Vorbeck, de bicicleta, com o rosto enegrecido, entrou em Tanga sem problemas e se aproximou das linhas britânicas para ir até o telégrafo, onde recebeu do governador a ordem para não lutar ali, ordem esta que mais uma vez ignorou. Voltando do telégrafo, ainda realizou um reconhecimento, no qual descobriu que os seus homens estavam em desvantagem de 4-1. Essa vitória mostrou a grande capacidade de Von Lettow-Vorbeck como comandante militar, pois suas tropas eram superadas, na verdade, em uma margem de 8-1, e mesmo assim ele encontrou as condições favoráveis de atacar o inimigo, sendo sua ousadia recompensada com uma merecida vitória que lhe permitiu conquistar uma grande quantidade de armas e munições abandonadas pelos soldados britânicos na fuga para os navios.

Em vez de massacrar as tropas indianas em sua retirada, Lettow-Vorbeck lhes permitiu embarcar em seus barcos. Solicitou uma conferência com o General Aitken na praia, e este concordou de bom grado. Incrivelmente, os dois generais, como cavalheiros antigos, começaram a caminhar



Figura 8 - Forças alemãs

na praia e discutir a batalha, bebendo juntos uma garrafa de vinho *brandy*.

## ANÁLISE

Analisando os eventos em ordem cronológica ao longo da batalha estudada, podem ser feitas as seguintes considerações.

Um fato fundamental observado nesta batalha foi o comando único do General Arthur Edward Aitken (Força Expedicionária Indiana B) no ataque ao porto de Tanga e a Força Expedicionária Indiana C sob o comando do General James Stewart, com mais de 1.500 homens que avançariam entre o Lago Victoria e o Monte Kilimanjaro com a intenção de tomar a junção entre Moschi e Longido. Isso facilitou o comando e o controle da operação e a sincronia de todas as forças britânicas que participaram dela.

Entretanto, o excesso de confiança levou o Exército britânico a desprezar o fator surpresa, pois realizou os movimentos da Força Expedicionária Indiana no porto de Bombaim, sem qualquer preocupação com o sigilo, inclusive com notícias na imprensa britânica. Com isso, semanas antes de sua chegada ao porto de Tanga, o Exército alemão estava ciente dos planos britânicos.

Os britânicos apresentaram-se primeiro no Cruzador *Fox*, cujo comandante, F.W. Caulfield, foi a terra parlamentar com as autoridades alemãs, solicitando a rendição da cidade, o que foi, previsivelmente, recusado. Só depois a frota que transportava o corpo se aproximou para proceder ao desembarque das tropas. Tanta cortesia apenas serviu para alertar os alemães, cuja guarnição era ínfima em comparação com os invasores. Mesmo mobilizando as reservas que chegaram rapidamente à cidade transportadas pela via férrea, o que facilitou a preparação da defesa, do lado alemão os efetivos nunca ultrapassaram os 1.100 homens naquela região.

## Fatores de decisão

### Contexto inglês

#### Missão

Capturar o porto de Tanga para o desembarque de novas tropas e suprimentos para, assim, facilmente avançar para o Sul e conquistar o restante da colônia alemã.

#### Inimigo

A Força alemã comandada pelo Tenente-Coronel Paul von Lettow-Vorbeck, denominada de Schutztruppe (Força de Proteção), formada por militares alemães, voluntários coloniais e residentes nativos (*askaris*), divididas em unidades de combate Feldkompanien (FK) formadas aproximadamente por 160 soldados, divididos em três pelotões (Züge) de 50 a 60 soldados cada um, incluindo duas metralhadoras. No total, Von Lettow-Vorbeck tinha sob seu comando em Tanga aproximadamente 1.100 soldados.

#### Terreno

Floresta densa, pântanos e terrenos irregulares na parte mais ao sul da cidade.

#### Meios

8 mil soldados, 16 metralhadoras automáticas e seis peças de artilharia de 10 libras e dois cruzadores.

#### Tempo

Não observado.

### Contexto alemão

#### Missão

Prolongar a guerra na região tanto quanto possível, forçando assim os britânicos a desviarem muitas forças que, caso contrário, poderiam estar lutando contra a Alemanha na Europa.

### Inimigo

A Força britânica comandada pelo General Arthur Edward Aitken e composta por 8 mil soldados, 16 metralhadoras automáticas e seis peças de artilharia de 10 libras.

### Terreno

Floresta densa, pântanos e terrenos irregulares na parte mais ao sul da cidade, de conhecimento das tropas aliadas.

### Meios

1.100 soldados, quatro metralhadoras automáticas e duas peças de artilharia modelo 1873.

### Tempo

Não observado.

## ***Estilos de condução dos conflitos***

### **Contexto inglês**

A Força britânica se valeu da guerra de atrito, com a virtude de prevalecer-se do princípio de massa, pois atacou em uma proporção de 8-1. Considerando a possibilidade que a cidade de Tanga fosse conquistada sem qualquer oposição ou com defesa mínima, fez com que não houvesse um planejamento detalhado, além de imaginar que as tropas estariam mal adestradas.

### **Contexto alemão**

A Força alemã se valeu da guerra de manobra, com virtude de saber fazer uso dos poucos meios, já que estavam em desvantagem numérica. Com isso, utilizou sabiamente a ferrovia, que lhe permitiu um fluxo contínuo de movimento de tropas e suprimentos e também estabelecer o hospital nas imediações da estação ferroviária, o que facilitou a evacuação de mortos e

feridos. Fazendo uso de tropas com moral elevada e bem adestrada, Von Lettow-Vorbeck adotou a defesa móvel e, quando houve oportunidade, realizou um contra-ataque pelo flanco da Força britânica, obrigando, assim, a retirada dos inimigos.

### ***Trabalho de inteligência***

A inteligência britânica provida às tropas de assalto era muito ineficiente. As informações sobre as defesas alemãs eram obsoletas – houve dificuldades de se afirmar se o porto estava minado, o que era falso, e de informar as condições topográficas ao redor da área de desembarque. Não foram realizados um pré-reconhecimento do acesso às praias, nos itinerários de progressão e nas prováveis posições das forças alemãs e nem um mapeamento da área.

As informações atualizadas sobre o inimigo e o terreno eram dadas por meio de envio de patrulhas de reconhecimento ou patrulhas de combate, a fim de realizar contato direto com inimigo.

Entretanto, o serviço de inteligência de Lettow-Vorbeck, baseado em uma rede de agentes negros que cruzavam regularmente a fronteira, era bastante satisfatório. Ele sabia que os indianos estavam a caminho. Sabia por onde chegariam. Todavia não sabia por onde atacariam.

### ***Os fatores não considerados pelos britânicos***

1) A existência de rebeldes da tribo dos hereros, os quais foram perseguidos pela tribo dos namas e massacrados pelos alemães anos antes.

2) As tropas aliadas, oriundas da África do Sul, de modo a fazer com que os defensores alemães lutassem em mais frentes de batalha.



Figura 9 – Sudeste do continente africano

3) Pensou-se que a cidade Tanga fosse conquistada sem qualquer oposição ou com defesa mínima – com isso não haveria necessidade de um planejamento detalhado – e também que os negros estariam mal adestrados e que a vitória viria rápida, antes do Natal.

4) Os militares que não eram ingleses foram mal adestrados e receberam tratamento desigual, o que reduziu muito o moral da tropa.

### ***Os fatores considerados pelos alemães***

1) Von Lettow-Vorbeck compreendeu desde o início da batalha, que o centro de gravidade seria a estação ferroviária, que lhe permitiu, desde o começo, um fluxo contínuo de movimento de tropas e suprimentos e também o estabelecimento do hospital nas imediações da estação, o que facilitou a evacuação de mortos e feridos.

2) Von Lettow-Vorbeck concedeu o mesmo tratamento aos *askaris* (soldados negros – tribo dos namas) e aos europeus alemães. Logo, os militares locais recebiam os mesmos adestramentos, rações, armas e acessos a hierarquia.

### ***A progressão britânica***

A tentativa de avançar em consonância com as duas brigadas revelou-se impossível

devido à densidade da floresta e aos pântanos e terrenos irregulares, fazendo com que as unidades perdessem contato, corrompendo, assim, o apoio mútuo. Deste modo, o deslocamento dos ingleses foi lento, o que permitiu que o Exército alemão fosse reforçado, para sucesso da defesa local.

Aitken optou por progredir com as suas unidades pela selva – dois quilômetros da cidade – a fim de ocultar seu deslocamento pela vegetação, mas provou, na prática, ser aquele um terreno intransponível.

## **CONCLUSÃO**

Apesar da inferioridade numérica do Exército alemão na proporção de 8-1, o moral das tropas locais era alto e estas estavam bem integradas com as forças alemãs. Ao contrário das tropas dos exércitos coloniais britânicos, mal pagos, mal alimentados e mal armados, e que recebiam um treinamento desigual, com separação entre os oficiais britânicos e as praças indianas, o que gerava moral baixo.

Os britânicos detinham a supremacia naval, já que o Império Alemão não tinha nenhuma embarcação no mar, nas colônias africanas, que poderia apoiá-lo na defesa de Tanga. No entanto, o Exército britânico, mesmo com dois navios, não recebeu apoio de fogo naval nas manobras das unidades terrestres. Isso porque havia o risco das forças alemãs terem instalado duas peças de artilharia modelo 1873 na região, o que poderia alcançar os navios britânicos ancorados.

Von Lettow-Vorbeck compreendeu a importância de manter o porto de Tanga e, assim, entendida a necessidade de concentrar todo o seu poder de combate sincronizado no espaço e no tempo, com o propósito de manter as colônias africanas do Império Alemão.

A operação anfíbia terminou com uma retirada anfíbia (desorganizada) devido



Figura 10 – Tropa alemã formada

à mudança de situação, que tornou impossível o cumprimento da missão. O planejamento do desembarque das descargas logísticas e do excesso de material desnecessário na praia – no momento da retirada estes foram deixados para trás –, permitiu que fossem fornecidos materiais e equipamentos ao Exército alemão. Ou seja, a retirada britânica fez com que o Império Alemão tivesse suas necessidades logísticas atendidas durante um ano.

A decisão de capturar um porto intacto, pelos planejadores aliados, seria necessária por questões logísticas, para dar suporte ao desenvolvimento das operações e porque o domínio marítimo era fundamental para os futuros desembarques e para o isolamento das tropas alemãs naquela região. Também foi constatado que o desembarque anfíbio ficaria comprometido quando não houvesse apoio de fogo naval e quando aquele fosse lento e sem ritmo.

## CONSEQUÊNCIA

A vitória dos alemães revelou a utilização de combate de guerrilha contra-ataques convencionais, tornando Paul von Lettow-

-Vorbeck um herói em seu retorno à Alemanha. Para os britânicos, Tanga significou a perda em combate de 800 mortos, 500 feridos e centenas de desaparecidos da Força Expedicionária Indiana e o abandono da tática de ocupar a África Oriental alemã, como já tinha funcionado em outras colônias, como Togo, Camarões, Namíbia e Nova Guiné.

O resultado, portanto, foi uma longa guerra de quatro anos na África Oriental, em que, pelo menos, o Exército colonial alemão manteve algumas forças britânicas desgastadas, mesmo sendo o inimigo superior.

Todas essas considerações (conclusão e consequência) serviram para elaborar as táticas que seriam usadas mais tarde nas operações de desembarque na África do Norte, Itália e Normandia.

Quem sabe quantas vidas foram economizadas em outros desembarques anfíbios como resultado das lições aprendidas em Tanga?



Figura 11 – Recepção do Tenente-Coronel Von Lettow-Vorbeck na Alemanha

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Batalha; Forças Armadas da Alemanha; Forças Armadas da Inglaterra; Primeira Guerra Mundial;

**BIBLIOGRAFIA**

Boahen, Albert Adu – *África sob dominação colonial, 1880 – 1935*.

Byron, Farwell – *A Guerra Grande em África, 1914-1918* (W. W. Norton, 1986).

Giorgis, Luiz Ernani Caminha (2014) – *O Brasil na I Guerra Mundial - O Centenário da Grande Guerra*.

Weir, Willian (2010) – *50 batalhas que mudaram o mundo*.

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Paul\\_Emil\\_von\\_Lettow-Vorbeck](https://pt.wikipedia.org/wiki/Paul_Emil_von_Lettow-Vorbeck)

[http://wikipedia.qwika.com/en2pt/Battle\\_of\\_Tanga](http://wikipedia.qwika.com/en2pt/Battle_of_Tanga)

<http://africa-1993.blogspot.com.br/2012/07/africa-na-1-guerra-mundial.html>

<http://herdeirodaecio.blogspot.com.br/2011/11/o-desembarque-de-tanga.html>

<http://www.numaboa.com.br/escolinha/historia-guerras/648-gm1-1914>

<http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas/default.aspx>

<http://tropasearmas.xpg.uol.com.br/Schutztruppe-Paul-von-Lettow-Vorbeck.html>

# O LEGADO DO ALMIRANTE NELSON PARA A ARMADA\*

**VITOR CURADO BOTH**  
Aspirante

---

## SUMÁRIO

A construção de um nauta  
Cicatrizes de guerra  
Contexto pré-Trafalgar  
Batalha de Trafalgar  
O legado

Os homens sempre procuraram, talvez primeiro mais pela curiosidade do que pela necessidade, descobrir o que havia no mar, ou para além dele, à vista do imenso horizonte. A partir do momento em que foram constatadas as suas vantagens para a vida do homem, tais como as facilidades de transporte e as fontes de alimentos,

os povos passaram a viver intimamente ligados ao mar e transferiram-se para as regiões litorâneas.

A Marinha de guerra surgiu quando os homens, ao identificarem as riquezas dos rios e dos oceanos para suas civilizações, sentiram a necessidade de defendê-las. E tão importante foi para essas nações que

---

\* N.R.: Artigo publicado na *Revista de Villegagnon* nº 10/2015.

os maiores impérios existentes no mundo (gregos e romanos) ocorreram devido à hegemonia no Mar Mediterrâneo e à conquista do seu redor. Os registros mais antigos de batalhas navais referem-se à invasão da região do Chipre pelos chamados “Povos do Mar”, por volta de 1200 a.C., dominada na época pelos fenícios. Desde então, com a expansão dos antigos impérios e o domínio do mar por habitantes europeus, surgiam cada vez mais técnicas de navegação e de combate marítimo, além de maiores embarcações e a sofisticação do transporte aquático.

No entanto, muitos, durante todo esse tempo na busca pela descoberta do desconhecido, ficaram pelo mar e não puderam voltar. Aqueles que se arriscavam a navegar, até que desenvolvessem tecnologias e ferramentas de navegação, passavam tempo demais no mar e aprenderam a viver no ambiente confinado das embarcações e, depois, dos navios. Estes indivíduos, os homens do mar, sempre possuíram características específicas, e a cultura naval surgiu com muitas tradições que até hoje, em todas as Marinhas do mundo, estão presentes e são cultivadas.

A tradição naval foi criada por meio do espírito coletivo dos tripulantes, que precisam e sempre precisaram se unir para vencer os desafios de navegar, além de vencer o inimigo no mar e as intempéries da natureza para chegarem a seus destinos. No referente à Armada (nome designado à Marinha de guerra), além de características militares (tais como coragem, patriotismo, disciplina e hierarquia), encontra-se o modo típico de vida a bordo, com costumes que forjaram a mentalidade

marítima. Tais costumes encontramos nas linguagens, nas cerimônias e nos uniformes dos marinheiros.

Uma das maiores e mais importantes civilizações que tiveram o mar presente na vida de seus habitantes e cultivaram tradições navais, expandindo ao resto do mundo, é a Inglaterra. Cercada pelo Oceano Atlântico, sendo situada em uma das ilhas britânicas, a Grã-Bretanha, e sendo parte do Reino Unido, esta nação sempre dependeu do mar para progredir. Várias guerras e batalhas marítimas atra-

vessam sua história. Considera-se de máxima importância o domínio marítimo por meio da atuação do Reino Unido na Primeira Guerra Mundial (I GM), sendo a Marinha Real Britânica a maior e mais poderosa

### **Lord Nelson, o grande responsável pela derrota de Napoleão Bonaparte, deu origem ao símbolo do Corpo da Armada**

do mundo no período e a força que decidiu a guerra, após uma acirrada disputa com a Marinha alemã. O maior nome desta Marinha, contudo, disputou guerras muito antes da I GM. Foi um homem que nasceu para o mar e, por meio dele, se tornou exemplo para a humanidade. Lord Nelson, o grande responsável pela derrota de Napoleão Bonaparte, deu origem ao símbolo do Corpo da Armada (Figura 1), que está presente, principalmente, nas platinas nos ombros dos oficiais de Marinha de várias nacionalidades.

### **A CONSTRUÇÃO DE UM NAUTA**

Considerado um dos maiores comandantes militares e estrategistas do mar de todos os tempos, o grande nome influente do Corpo da Armada representou honrosamente o espírito de um marinheiro ao longo de sua vida. Integrante da Marinha

desde muito jovem, foi criado em navios e acostumou-se com o mar, aprendendo todos os seus segredos.

Horatio Nelson nasceu em 29 de setembro de 1758, em Burnham Thorpe, uma vila próxima a Norfolk, na Inglaterra. Os primeiros anos de sua vida passou ouvindo o som das ondas na costa que envolvia a vila e admirando a sua bela vista, tendo contato com marinheiros mercantes. Assim, mesmo antes de transferir-se para a vida de bordo, o maior navegador britânico já era identificado com o mar. Certa vez, com apenas 12 anos de idade, Nelson pediu a seu pai que convencesse seu irmão Maurice, que era da Marinha, a chamar o sobrinho para ingressar na Royal Navy. Sua primeira experiência profissional foi a bordo do navio *HMS Reasonable*, comandado por seu tio, que não havia gostado da ideia de trazer o garoto, mas aceitou mesmo assim.

Seu progresso no serviço naval foi tão positivo que, um ano depois, o Capitão Maurice Suckling decidiu enviá-lo para realizar uma viagem ao Caribe a bordo de um navio mercante, depositando confiança no sobrinho, que era aspirante na ocasião. Após esta viagem, em 1772, quando havia regressado para a Royal Navy no navio *HMS Triumph*, uma expedição científica para o Polo Norte surgiu, e Nelson se candidatou. A resposta, porém, foi negativa, e foi dito que os oficiais não aceitariam garotos, pois eles não eram úteis. Caracteristicamente persistente e ambicioso, o jovem aspirante se imaginou servindo como um adulto e sugeriu que, então, embarcasse na comissão como timoneiro. O comandante, Captain Lutwidge, percebendo seu desejo voluntário e sua vibração com o serviço, aceitou.

Essas virtudes servis de Lord Nelson, junto a incríveis experiências adquiridas no Ártico, forjaram sua capacidade íntima de lidar com o mar, tornando-o um verdadeiro



Figura 1: Nó de Nelson em farda de oficial inglês  
Fonte: <[www.defenceimagery.mod.uk](http://www.defenceimagery.mod.uk)>

nauta. A abordagem deste artigo não é mais uma biografia de um herói de guerra, mas sim a apresentação do legado de um estrategista audacioso, um líder que, em tempo de guerra, sutilmente burlou a hierarquia, sem desrespeitá-la, chamando para si a responsabilidade decisória de comandar ataques a frotas inimigas, partilhando da opinião de subalternos em questões táticas. Como nos diz Conrad (1999, p.152),

E os homens de seu tempo o amavam. Eles o amavam não só como exércitos vitoriosos amaram grandes comandantes; eles o amavam como o sentimento mais íntimo, como um dos seus. [...] Ele confiava em seus companheiros tanto quanto eles confiavam nele. Era um marinheiro de marinheiros (Figura 2).

## CICATRIZES DE GUERRA

Em 1777, Nelson passou nos exames para tenente e foi transferido para a Fragata *Lowesoft*, a comando do Captain William Locker. Seu primeiro comando foi a Escuna



Figura 2: Almirante Nelson  
Fonte: National Maritime Museum *website*

*Little Lucy*, durante a Guerra da Independência americana. A partir daí, Horatio serviu em vários navios de diferentes classes e participou de inúmeras batalhas navais, com destaque para a Batalha do Nilo ou da Baía de Aboukir (1798), em que se tornou herói nacional, após afundar quase toda a escolta de Napoleão, deixando o Exército francês isolado no Egito.

De janeiro a agosto de 1794, a Grã-Bretanha participou de uma campanha naval contra os franceses que se baseou em um cerco à Ilha de Córsega, no Mar Mediterrâneo. No dia 12 de julho, durante combates perto da cidade de Calvi, lascas de madeira do convés do HMS *Agamemnon*, estilhaçadas por uma bala de canhão de artilharia inimiga, atingem o rosto de Lord Nelson, causando a perda da visão de seu olho direito. Por isso, embora ele nunca tenha usado tampão ou curativo (pois seu olho não mudou de aparência), em muitas representações de sua figura retrata-se uma bandagem no local.

Nos anos que se seguiram, Nelson ascendeu rapidamente na carreira, recebendo títulos de nobreza e importantes funções. Recebeu o grau de Cavaleiro em 1797, tornou-se barão em 1798 e visconde em 1801 e, finalmente, foi nomeado comandante em chefe da Esquadra do Mediterrâneo em 1803, encargo que assumiu até sua morte, na Batalha de Trafalgar, em 1805.

Um conflito que o Lord jamais esqueceu ocorreu após sua decisiva atuação na Batalha do Cabo de São Vicente, durante as Guerras da Revolução Francesa (1793-1799), em 14 de setembro de 1797, quando o então Comodoro<sup>1</sup> Horatio Nelson servia a bordo do navio HMS *Captain*. Em uma incursão da força britânica na Ilha de Tenerife, nas Canárias, Nelson sofreu uma das piores consequências de um combate para sua vida. Durante uma tentativa de ataque inglês contra a fortaleza e cidade de Santa Cruz, Nelson, ao saltar do bote, recebeu um tiro em seu cotovelo, que causou a amputação de seu braço direito (Figura 3).



Figura 3: Nelson ao ser atingido no braço direito  
Fonte: National Maritime Museum *website*

<sup>1</sup> Comodoro é um posto da Royal Navy situado entre rear-admiral (contra-almirante) e captain (capitão de mar e guerra).

## CONTEXTO PRÉ-TRAFALGAR

Devido às memoráveis batalhas contra os franceses nas guerras da Revolução Francesa e nas Guerras Napoleônicas, no início do século XIX, a Inglaterra tornou-se a grande potência naval da época, alcançando uma supremacia europeia e mundial. Este contexto se deu graças à ocorrência de grandes transformações dos meios navais anteriores.

Com o desenvolvimento dos navios de guerra nos séculos XVI e XVII, diferentes tipos de navios a vela foram classificados, a partir de importantes mudanças na estrutura e dimensões das embarcações. Entre essas mudanças, podemos citar um aumento considerável de tamanho, com mais conveses e um elevado número de canhões. Também se proporcionaram grande velocidade e capacidade de manobras devido à maior quantidade de mastros e velas, aperfeiçoando o sistema de propulsão.

Uma classe que foi essencial, especialmente para a Grã-Bretanha (na verdade a sua vantagem nas batalhas), foi a dos sofisticados tipos de navios a vela denominados navios de linha, cujo número de canhões era 60 ou mais. Eram verdadeiras máquinas de guerra destruidoras, também por causa das brilhantes técnicas inglesas de recarga rápida de seus numerosos canhões, que eram posicionados pelo través, em aberturas conhecidas como “portinholas”. Não eram tão velozes como as fragatas, porém podiam engajar nas linhas inimigas com grande poder de fogo.



Figura 4: HMS *Victory* infiltrado nas linhas inimigas  
Fonte: <ecury.com.br>

Assim, os navios de linha eram os principais componentes de combate das Armadas na época. Um dos primeiros navios dessa classe foi construído na Inglaterra, em 1637, com três conveses e cerca de cem canhões, chamado de *Sovereign of the Seas* (soberano dos mares, em tradução livre). Mas, sem dúvida, o mais famoso navio de linha, lançado em 1765 e comissionado em 1778, é o HMS *Victory*, a grande belonave capitânia de Nelson na Batalha de Trafalgar (Figura 4). Sua vitória nesta batalha possibilitou todas as outras vitórias britânicas no conflito anglo-francês e teve como consequência uma prosperidade inglesa nos mares por mais de um século, enquanto o mundo passava por um período chamado *Pax Britannica*, que durou até a I GM, em 1914.

## BATALHA DE TRAFALGAR

Em 12 de dezembro de 1799, o então General Napoleão Bonaparte foi nomeado primeiro-cônsul da França. Após ter subido ao poder, iniciaram-se as chamadas Guerras Napoleônicas (1799-1815), cujas principais batalhas navais foram a Batalha de Copenha-

gen (abril de 1801), a Batalha do Cabo Finis-terra (julho de 1805) e a Batalha de Trafálgar.

No ano de 1805, Napoleão, após ter conquistado grande parte da Europa, planejava a execução de sua maior e mais difícil ambição: invadir as ilhas britânicas. Esse objetivo só seria cumprido, no entanto, se ele conseguisse o controle do mar, e para isso precisaria derrotar a temida Marinha Real Britânica, uma verdadeira pedra no seu sapato por todos aqueles anos. Assim, Bonaparte uniu suas forças navais com seus aliados espanhóis, convocando-os na tentativa de cruzar o Canal da Mancha, que separa o norte da França da Ilha da Grã-Bretanha. As forças aliadas eram comandadas pelo almirante francês Pierre Villeneuve, que comandou sua frota a bordo do navio de linha *Bucentaure* e do almirante espanhol Frederico Gravina.

O então Vice-Almirante Visconde Nelson comandava uma força naval que realizava um bloqueio ao porto espanhol de Cádiz, quando partiu rumo aos navios inimigos com a intenção de derrotar de uma vez por todas o Poder Naval de Napoleão. Ele encontrava-se a bordo de seu majestoso navio de linha *HMS Victory*, à frente de uma das colunas. A outra era liderada pelo Almirante Collingwood, a bordo do *HMS Royal Sovereign*.

Assim, no dia 21 de outubro do referido ano, encontrava-se no Cabo de Trafálgar a

esquadra franco-espanhola, com 33 navios de linha, cinco fragatas e dois brigues, uma vez que a Esquadra britânica possuía somente 27 navios. As táticas daquela época recomendavam que os navios se postassem de lado e, com os canhões, atirassem no inimigo, mas o tirocínio e a vivacidade de Nelson fizeram com que ele, em inferioridade numérica, mas em superioridade operacional, decidisse exatamente o contrário, tendo um *insight* de atacar com duas colunas de navios em direção à frota espanhola, atingindo-a perpendicularmente. Essa estratégia tinha o objetivo de surpreender o inimigo, surgindo no seu entorno, separando a linha formada por seus navios e os atingindo com o disparo rápido de três balas de canhões por vez, técnica aprimorada pelo herói inglês com seus adestrados marujos.

Logo no início do conflito, porém, Nelson foi atingido no ombro por um tiro de mosquete disparado de um atirador a bordo do navio francês *Redoutable*, que perfurou seu pulmão e causou sua morte, algumas horas

depois (Figura 5). O almirante foi levado para as cobertas do navio, de maneira que a tripulação não soubesse que ele tinha sido atingido. De lá, passava ordens ao comandante da *Victory*, Captain Thomas Hardy, de controle de avarias e manobras de combate. Antes de morrer, Lord Nelson tomou conhecimento da vitória e soube



Figura 5: Detalhe na farda original da perfuração causada pelo tiro que o matou na batalha de Trafálgar (1805)

Fonte: National Maritime Museum *website*

o rumo que a batalha tomou, dizendo as seguintes palavras: “*Thank God, I have done my duty*” (graças a Deus, cumpri o meu dever, em tradução livre).

No final, mais de dois terços da frota franco-espanhola foram afundados, enquanto não houve nenhuma baixa inglesa. Esta estratégia desafiadora é até hoje discutida, pois houve um grande risco assumido pelos ingleses, mas que culminou com a vitória, pela visionária e destemida coragem daquele comandante que usou seus recursos estratégica e audaciosamente focados para a vitória e a defesa da pátria.

[...] houve algo inesperado e de certa forma inusitado: os homens do *Victory*, que deveriam colocar

sobre o sarcófago as bandeiras furadas a bala que haviam desfraldado durante o desfile, rasgaram a maior das três bandeiras do *Victory* em tiras e as colocaram em seus bolsos como uma lembrança do maior e mais querido de seus comandantes. (VIDIGAL, 2011, p.23).

## O LEGADO

Horatio Nelson era um homem voluntarioso, obcecado pelo mar, um marujo que amava sua pátria mais que a própria vida e, sobretudo, um homem que acreditava em si mesmo. As características exemplares de Lord Nelson influenciaram marinheiros no mundo todo e deixaram um legado eterno para o Corpo da Armada. Sua liderança, sua capacidade de conquistar o respeito e o afeto de toda sua tripulação e sua bravura e ousadia no combate o diferenciavam de outros heróis navais, uma vez que somente

Nelson combinava todas essas qualidades em um só personagem.

Uma virtude que o destacava era que, além de audacioso e entusiasta, o almirante inglês possuía um carisma diferenciado, com grande habilidade de relacionamento interpessoal. Sua tripulação gostava dele e confiava nele, e a união que proporcionava no ambiente de bordo tornava o grupo imbatível. Embora a disciplina tradicional fosse utilizada nos seus navios,

Nelson gerou entusiasmo em suas tripulações, a maioria forçada a servir no mar, por causa de suas vitórias, frases de efeito e boas condições providas aos seus marinheiros. Todos, do comandante ao mais moderno, conheciam seu plano, serviam à

causa e cumpriam seu dever.

O legado de Nelson, portanto, não é um testamento deixado por ele, mas sim aquilo que foi passado a partir de suas ações aos que o seguiram. Vários países aliados à Inglaterra inspiraram-se no herói inglês e adotaram suas tradições, que se perpetuam, entre outros aspectos, em seus uniformes. Podemos citar, dentre outras, as Marinhas de Portugal, do Canadá, de Angola, da Noruega, da Austrália, de Moçambique e, sobretudo, a Marinha do Brasil.

Podemos encontrar diversas influências de Nelson em nossa Marinha. Ele era um comandante que utilizava muitas frases para motivar seus subordinados, mostrando-as em sinais de bandeiras. A mais célebre delas ocorreu na Batalha de Trafalgar, durante sua aproximação das linhas de navios inimigas, quando mandou içar o sinal nos mastros do *Victory*: “*England expects that every man will do his duty*”

**As características  
exemplares de Lord Nelson  
influenciaram marinheiros  
no mundo todo e deixaram  
um legado eterno para o  
Corpo da Armada**

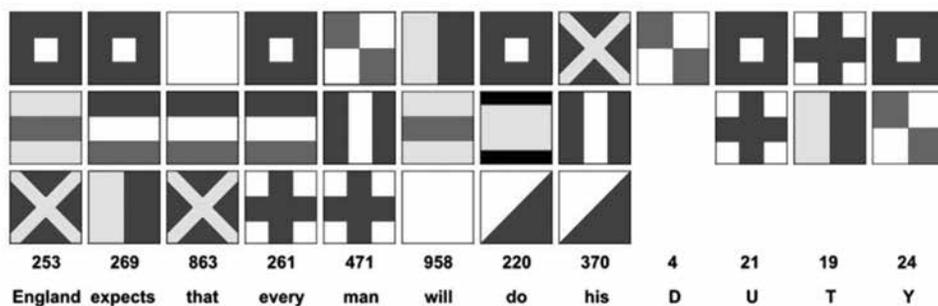


Figura 6: Sinal de bandeiras que foi içado no HMS “Victory”

Fonte: <[www.naval.com.br](http://www.naval.com.br)>

“A Inglaterra espera que cada um cumpra o seu dever”) (Figura 6). Este motivante sinal serviu de exemplo ao Almirante Barroso na Batalha Naval do Riachuelo, durante a Guerra do Paraguai, que representa a data magna da Marinha do Brasil, ocasião em que Barroso utilizou a frase “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”, no mastro principal da Fragua *Amazonas*.

Na cidade do Rio de Janeiro, também podemos encontrar um pouco do legado de Nelson. Está situado na Praça Mauá um monumento em homenagem ao Barão de Mauá, que foi inspirado na famosa Coluna de Nelson, construída de 1840 a 1843 na praça turística de Londres chamada Trafalgar Square.

Seus feitos foram tão admiráveis que também passaram a compor partes do vestuário militar, como o principal símbolo representativo do oficial da Marinha. Nos

uniformes do Corpo da Armada, o mais alto galão no punho das fardas dos oficiais é terminado por uma volta que, segundo a tradição, lembra o arremate que o Almi-

rante Nelson fez em um botão de sua farda para prender a manga solta devido à falta do braço perdido na Batalha de Santa Cruz de Tenerife, que originou a insígnia conhecida como “nó de Nelson” (Figura 7). A Marinha portuguesa, entre várias outras aliadas da Inglaterra, adotou o símbolo. Na Marinha do Brasil, ele é encontrado somente nas fardas dos oficiais do Corpo da Armada.

Também nos uniformes dos marinheiros, a “alcaixa”, a gola de fundo azul, lembra o mar e recebeu três faixas brancas, que represen-

tam as três vitórias do Lord Nelson contra a Esquadra francesa (Figura 8). A cultura naval inglesa glorificou-as nas golas dos marujos para que sempre se lembrem da importância do cumprimento do dever, não como uma



Figura 7: Detalhe da “volta de Nelson” em seu dólma. Museu Madame Tussauds, Paris, 2015

Fonte: The art of galeote



Figura 8: Marinheiro com a alcaixas

Fonte: Jornal Comarca, 2013

mera repetição de atos e normas, mas que sejam parte de um ideal, um compromisso a ser assumido por cada um e em prol de todos.

Abaixo uma citação do renomado almirante norte-americano Alfred T. Mahan, ao se referir à morte do herói:

Lá, cercado pelos companheiros de seu triunfo e pelos troféus de suas proezas, nós deixamos o herói com sua glória. Partilhando de nossas fraquezas mortais, ele nos deixou um legado de um devotamento pessoal, que era nele ideia fixa, que nunca perecerá. Como o hino do seu funeral proclamou, enquanto a nação se levantava, “o corpo é enterrado em paz, mas seu nome viverá para sempre”. As guerras podem terminar, mas a necessidade de heroísmo nunca deixará a terra, enquanto o homem continuar homem e existir o mal para ser remediado. Enquanto houver perigo a ser enfrentado ou dever a ser cumprido, à custa do indivíduo, os homens tirarão inspiração do nome e dos feitos de Nelson. (VIDIGAL, 2011, p.20).

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES>; Nelson; Marinha; História Naval; História da Inglaterra; Guerra; Liderança;

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Adalberto. *Dicionário de Arabismos da Língua Portuguesa*. Lisboa: INCM, 2013.
- CESAR, William Carmo. *Uma história das guerras navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: Femar, 2013.
- CONRAD, Joseph. *O espelho do mar*. Seguido de um Registro Pessoal. São Paulo: Iluminuras, 1999.
- GALANTE, Alexandre. *Horatio Nelson, o Almirante Nelson*. Disponível em: <[www.naval.com.br/blog/2008/12/07/horatio-nelson-o-almirante-nelson](http://www.naval.com.br/blog/2008/12/07/horatio-nelson-o-almirante-nelson)>. Acesso em: 22 set. 2015.
- IOKOI, Zilda Márcia Gricoli (coord). *Coleção história temática retrospectiva*, I-II grau. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2002. p. 63-64.
- LOURENÇO, Geraldo. Alcaxa. *Revista da APA*. Lisboa, n.1, Ano 1, P.XX-YY, dez. 2004. Disponível em <[www.apracas.pt/home/menu/alcaxa/N1/N1\\_pag2.pdf](http://www.apracas.pt/home/menu/alcaxa/N1/N1_pag2.pdf)>. Acesso em: 22 set. 2015.
- MILLER, Ben. Nelson, Navy, Nation: national maritime museum's story of Royal Navy and British people. *Cultura 24*, 16/October/2013. Disponível em <[www.culture24.org.uk/history-and-heritage/military-history/pre-20th-century-conflict/art456235](http://www.culture24.org.uk/history-and-heritage/military-history/pre-20th-century-conflict/art456235)>. Acesso em: 05 set. 2015.
- O PANORAMA: *Jornal Litterario e Instructivo*. Lisboa, v. 4, p.258, 1840.
- RUMELT, Richard P. *Estratégia boa, estratégia ruim: descubra suas diferenças e importância*. Tradução de Leonardo Abramowicz. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.
- THE NELSON SOCIETY. Disponível em: <[nelson-society.com](http://nelson-society.com)>. Acesso em: 22 set. 2015.
- TRADIÇÕES DO MAR: usos, costumes e linguagem. Disponível em: <[www.mar.mil.br/menu\\_v/tradicoes\\_do\\_mar/tradicoes\\_do\\_mar.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/tradicoes_do_mar.htm)>. Acesso em: 22 set. 2015.
- VIDIGAL, Armando. *Almirante Nelson: o homem que derrotou Napoleão*. São Paulo: Contexto, 2011.

## NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

AE Renato de Miranda Monteiro	★ 22/09/1929 † 07/07/2016
AE (FN) Luiz Carlos da Silva Cantídio	★ 23/02/1935 † 30/06/2016
VA Helio Leoncio Martins	★ 12/01/1915 † 27/07/2016
CA Rodolpho Arpon Marandino	★ 08/08/1959 † 17/05/2016
CMG Max Harry Altenburg Domingues	★ 01/08/1921 † 28/06/2016
CMG Sidney Helio Melecchi	★ 05/12/1925 † 22/04/2016
CMG (FN) Sieberth Magno Diniz Cerqueira	★ 19/02/1937 † 10/04/2016
CMG (MD) Arindal Carneiro Cesar Pires	★ 26/05/1926 † 08/04/2016
CMG Luiz Fernando Freitas	★ 04/01/1940 † 07/07/2016
CMG João Carlos Gonçalves de Andrade	★ 15/04/1942 † 06/06/2016
CMG (FN) Celio Cordeiro Coelho	★ 14/09/1943 † 22/05/2016
CMG (MD) Eugenio da Rocha Pagano	★ 13/05/1943 † 20/05/2016
CF José Maia de Oliveira	★ 10/07/1950 † 03/06/2016
CT (IM) Alvaro Cordeiro Teixeira	★ 22/04/1936 † 24/05/2016
1º TEN Antônio Heráclio do Carmo	★ 05/06/1926 † 25/04/2016
SO Paulo Estevam da Silva	★ 20/08/1942 † 28/05/2016



**RENATO DE MIRANDA MONTEIRO**  
**Almirante de Esquadra**

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Nilson Rodrigues Monteiro e de Onesinda de Miranda Monteiro.

Promoções: a segundo-tenente em 18/5/1953; a primeiro-tenente em 18/11/1954; a capitão-tenente em 18/11/1957; a capitão de corveta em 17/12/1962; a capitão de fragata em 6/5/1967; a capitão de mar e guerra em 30/4/1973; a contra-almirante em 31/3/1979; a vice-almirante em 31/7/1984 e a almirante de esquadra em 31/3/1988. Foi transferido para a reserva remunerada em 5/4/1991.

Em sua carreira exerceu sete comandos: Aviso Oceanográfico *Bocaina*; Contratorpedeiro *Santa Catarina*; 2º Esquadrão de Contratorpedeiros; 7º Distrito Naval; Força de Fragatas; 1º Distrito Naval; e o de Operações Navais.

Exerceu três direções: Centro de Inteligência da Marinha; de Aeronáutica da Marinha; Geral do Pessoal da Marinha. Foi chefe do Estado-Maior da Armada.

Comissões: Contratorpedeiro *Babington*; Corveta *Caboclo*; Comando do 4º Distrito Naval; Comando da Flotilha de Contratorpedeiros; Contratorpedeiro *Marcílio Dias*; Comando em Chefe da Esquadra; Diretoria do Pessoal da Marinha; Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão; Cruzador *Barroso*; Contratorpedeiro *Acre*; Comando do Primeiro Esquadrão de Contratorpedeiros; Contratorpedeiro *Bauru*; Diretoria de Portos e Costas; Comando da Força Aeronaval; Gabinete do Ministro da Marinha; Escola de Guerra Naval; Diretoria do Pessoal Militar da Marinha; Capitania dos Portos da Amazônia Ocidental; Adidância Naval nos

Estados Unidos (Adido); e Gabinete do Comando da Marinha (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 – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande oficial; Ordem de Rio Branco – Grã Cruz; Medalha Militar e Passador Platina – 4º decênio; Medalha Naval dos Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; US-LM Estados Unidos da América – Legião do Mérito; e PT-OA Portugal – Ordem Militar de Avis.

À família do Almirante Renato de Miranda Monteiro, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## ALMIRANTE MIRANDA

O almirante Renato de Miranda Monteiro foi o meu segundo comandante no CT *Santa Catarina*. O navio havia chegado ao Brasil há cerca de três anos e, no regresso ao Brasil, fez, com êxito, o *shake down training* da Marinha norte-americana em Guantánamo. Trouxe, então, novas listas para a realização das inspeções de adestramento, inclusive a de eficiência. De sua tripulação inicial, faziam parte excelentes oficiais e praças, que foram desembarcando aos poucos e dirigidos vários para o CAAML, para que fossem aproveitados seus conhecimentos no adestramento da Esquadra.

Quando minha turma embarcou, ao chegar da viagem de GM, éramos cinco GM e o navio havia começado a perder seus oficiais da tripulação do recebimento. Ao todo o navio possuía sete segundos-tenentes e alguns chegaram a assumir divisões por

falta de oficiais. Foi um breve período e logo depois o navio recebeu oficiais cursados e outros foram transferidos de outros navios e do próprio Comando da Força de Contratorpedeiros (ComForCT).

Esse novo grupo rapidamente se transformou em uma afinada equipe, recebendo os ensinamentos dos mais antigos e obtendo resultados brilhantes para o navio em todas as áreas da guerra naval – A/S, A/A, ASup. Naquela ocasião, os navios participavam da operação *Springboard*, essencialmente voltada para o adestramento de tiro, seja de apoio de fogo naval, tiro em alvo de superfície ou aéreo. Para isso, contávamos com os recursos da Marinha norte-americana na área de Porto Rico, inclusive de sua raia de tiro de Apoio de Fogo Naval (AFN) na ilha de Culebra. Essa operação teve início em 1968 e tornou-se a base para uma espécie de competição de tiro entre os contratorpe-

deiros, com o registro da pontuação de cada um nos diversos exercícios e a divulgação do resultado final ao término da operação. O CT *Santa Catarina*, apesar dessa excelente equipe que o havia recebido, ainda não vencera essa competição. Em 1971, o navio, sob o comando do então CF Wilson Mourão dos Santos, ganhou pela primeira vez a competição, com essa nova equipe, misto de oficiais do recebimento, oficiais embarcados após cursos de aperfeiçoamento e os jovens segundos-tenentes.

Foi essa praça-d'armas que o CF Miranda encontrou e naturalmente devia estar muito feliz de comandar o navio, que estava no início de brilhante carreira na Esquadra. Isso era o que nós, jovens oficiais, pensávamos quando, ao final do primeiro exercício de guerra A/S, sob o seu comando, em que tivemos o desempenho nota 10 de sempre, fomos chamados ao passadiço – os oficiais que haviam guarnecido comando, sonar e combate, as três estações que conduziam o navio nessas ações A/S. Ledo engano! Tomamos um “aperto” em que foram expostos diversos erros cometidos e ressaltado que o desempenho poderia ter sido melhor. Na época, revolta e tristeza com a bronca e um sentimento de que o comandante não havia observado corretamente nosso desempenho e a quase contínua manutenção do contato com o submarino e os ataques corretos e exitosos que havíamos feito. Essa voga apertada continuou e o resultado foi o navio novamente, em 1972, vencer a competição de tiro na *Springboard* e efetivamente se tornar o navio exemplo na Esquadra. Mais tarde, com mais experiência na Marinha, tive certeza da inteligência e visão com que nos liderou, evitando que o sucesso inicial nos transformasse numa equipe confiante em excesso, o que certamente redundaria em pior desempenho.

Lembro-me, também, da satisfação do meu pai, Alte Newton Braga, de tê-lo como Chefe de seu Estado-Maior ao comandar

o 1º Distrito Naval, quando deixava claro que tal sentimento tinha origem nas suas qualidades pessoais e profissionais, e nos resultados de sua atuação no Estado-Maior tornando tranquilo e produtivo o seu comando.

Posteriormente, fui convidado por ele para ser seu assistente, o que não ocorreu por ter ele sido designado Adido Naval nos EUA e eu para o meu primeiro comando. Após o seu retorno ao Brasil, foi designado para comandar a Força de Fragatas e, novamente, recebi o convite que aceitei com muita satisfação, por servir com ele novamente e ter acesso às fragatas classe *Niterói*, navios que tinham o que a Esquadra possuía de mais moderno em todas as áreas. Acompanhei o Alte Miranda, como seu assistente, nas comissões subsequentes na chefia do Estado-Maior do Comando de Operações Navais e na Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Após ter cursado o C-CEM e comandado pela segunda vez, servi como seu oficial de logística no Comando do 1º Distrito Naval, e como oficial de gabinete na DGPM e no ComOpNav.

Em todas essas oportunidades, pude ver de perto a sua dedicação, a seriedade no desempenho de suas funções, sua inteligência, a bagagem de conhecimentos que possuía e a liderança que exercia. Não tenho dúvidas da influência que teve em minha formação pelo exemplo e pelos ensinamentos que dele recebi. Um exemplo simples de sua postura como chefe e líder: ao assumir a DAerM, já Vice-Almirante, tinha os conhecimentos sobre a Aviação Naval que um oficial do “Cais Norte” normalmente possuía. Mas, para ser o diretor de uma DE voltada para a Aviação Naval, naturalmente precisava aumentar seus conhecimentos, que tinham a profundidade e amplitude de um oficial de superfície. Na fase inicial de seu período na DAerM, constantemente me determinava que chamasse oficiais

AvN da diretoria, chefes de departamento, ou o Vice-Diretor, para vir falar com ele e passava boa parte de seu tempo escrevendo e organizando diversas pastas, que ele mesmo atualizava e arquivava. Posteriormente, pude constatar que ele estudava a fundo os aspectos técnicos dos vários assuntos pendentes e em estudo na diretoria e, após esse aprendizado, discutia de igual para igual com seus subordinados ou mesmo com fornecedores ou representantes de companhias que iam à sua audiência.

Essa postura de dedicação e estudo, ele a praticou até o final de sua carreira, inclusive ao ser nomeado presidente do Tribunal Marítimo, onde novos conhecimentos e áreas tinham que ser desbravados.

Uma prova de sua capacidade de liderança e fazer amigos foi a realização, após passar para a Reserva, de almoço periódico com oficiais que tiveram a honra de com ele servir e que tinham o prazer de revê-lo para agradáveis conversas em que trocávamos reminiscências, histórias navais e

conversávamos sobre temas da atualidade do País, da Marinha e, quando os “ventos eram favoráveis”, sobre o seu querido Botafogo. Esse convívio mostrava o seu lado de grande contador de casos, de fino analista dos assuntos navais e brasileiros, mas sempre com a atitude de contida e ponderada crítica, especialmente se fossem temas de sua querida Marinha cuja realidade atual, insistia ele, sabia com dados superficiais para opinar de modo definitivo ou negativo.

Apesar de a Sra. Sonia Miranda, sua esposa, sempre me dizer que eu era “o filho que ele não teve na Marinha”, minhas observações não são tismadas pela amizade, mas reflexo de minha profunda admiração por esse Chefe Naval, que muito fez por nossa querida Marinha, e de gratidão pelo muito que contribuiu para a minha formação e para o meu desempenho futuro na carreira naval.

*João Afonso Prado Maia de Faria*  
Almirante de Esquadra

## **RENATO DE MIRANDA MONTEIRO**

### **Almirante de Esquadra**

#### **– Um Testemunho**

Após comandar o Navio-Varredor *Abrolhos* e servir na Base Naval de Aratu (BNA) por breve período de tempo, tive a sorte de receber o convite do Almirante de Esquadra Renato de Miranda Monteiro, então Comandante de Operações Navais (CON), para ser seu Assistente.

Foi assim, então, que conheci o Almirante Miranda; primeiramente, pelo telefonema que ele mesmo me fez, diretamente, para a Gerência de Navios-Varredores, instalada no mezanino da Oficina Mecânica da BNA, onde servia como Gerente de Reparos.

Nunca havia servido com ele anteriormente e foi, a partir de setembro de 1989,

que pude então conhecê-lo, quando me apresentei no ComOpNav para substituir meu antecessor, o então Capitão de Corveta Carlos Marcello Ramos e Silva, que fora indicado para servir no Navio-Escola *Brasil*.

Recebi o serviço no detalhe, numa precisa passagem de função, como deveria ser para quem iria, a partir de daí, servir sob as ordens de quem sempre foi muito rigoroso e exigente com a maneira de se fazer todas as coisas.

Em que pese a fama de durão do Almirante, principalmente, “quando coçava, simultaneamente, seus cotovelos, com os braços cruzados”, fui percebendo, aos poucos que, se ele não elogiava alguém

publicamente, pelo menos nada emitia quando o serviço tinha andamento normal ou até bem feito.

Facilitava muito para quem era ainda um aprendiz na Assistência a uma autoridade de relevo, como é o CON, a rotina metódica seguida pelo Almirante. Assim sendo, praticava sua caminhada todas as manhãs e, com isso, proporcionava um tempo sagrado para que pudéssemos, antecipadamente, preparar os documentos e mensagens que abriam o dia, seguindo para seu despacho, logo após a reunião matinal que fazia com os demais Almirantes do ComOpNav.

Saudável, da mesma forma que se esmerava nas caminhadas e práticas físicas em academia, era seguidor de uma rigorosa dieta, preparada diariamente pelo seu cozinheiro, composta basicamente de saladas, legumes, carnes magras – de preferência as brancas.

Todas essas características mostram um pouco de como era o perfil do Almirante Miranda, uma pessoa bastante aplicada e convicta na sua maneira de ser: “sempre buscando pelo trabalho fazer tudo muito bem feito”.

Ah! Para quem conseguiu se amoldar a seu estilo de vida, tudo então deixava de ser “grandes preocupações” para se tornar uma rotina estimulante na busca de um trabalho produtivo.

Para quem, como eu, jovem Capitão-Tenente, e outros seus auxiliares, ainda modernos na carreira, ter contato direto com quem guardava em sua personalidade e demonstrava em suas atitudes a retidão de uma autoridade austera, com performance de grande líder e detentor de exímio tirocinio, eram vantagens que não poderíamos sequer almejar, àquela altura, como escola de graduação maior que nossa Instituição poderia nos proporcionar.

E como aprendemos... Nas mais diversas situações, tivemos a chance de discernir,

pelos seus ensinamentos, o que era certo do que era errado, com tal certeza, que qual-quer ponderação estava fora de cogitação.

Para aqueles que gozaram de uma maior aproximação com o Almirante Miranda, estava claro que, por detrás de seu aspecto severo, ali se encontrava um homem sempre pronto a ajudar quem quer que fosse que, reconhecidamente, merecesse ajuda.

Não posso negar que recebi ajuda do Almirante, em situações pessoais ou profissionais. Não só eu, mas todos os que ele pôde alcançar e verificar que necessitavam de seu auxílio, principalmente, para se fazer justiça, uma tônica facilmente evidente em sua trajetória de vida.

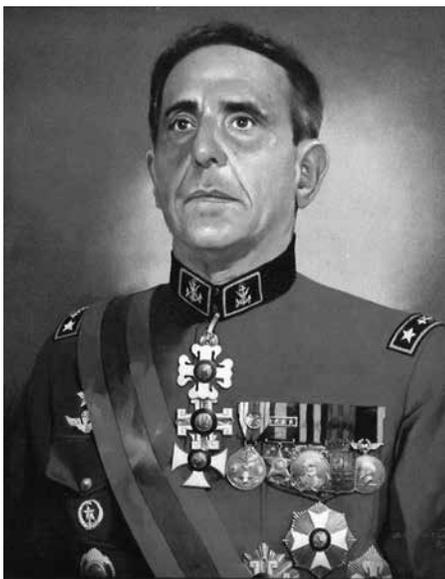
Para granjear alguma confiança junto ao Almirante, também, não nego, que tive que passar por alguns espinhos nesse caminho. Não era fácil para mim ou para os demais, mas o resultado final é, ainda hoje, inesquecível. Somente para ilustrar, após quase um ano de convivência diária, na transição do cargo do CON para o de Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), ocorreu uma cena bastante inusitada, numa oportunidade em que realizávamos umas das tantas viagens em que eu pude acompanhá-lo até Brasília e que perduraram por cerca de quatro meses, já que, nesse período, respondeu pelos dois cargos. Estávamos sentados em poltronas contíguas uma a outra, no voo de volta ao Rio de Janeiro, quando percebi que o Almirante me observava. Acendi o sinal de alerta, pois isso deveria ser sinal de que ele teria percebido algo de errado em mim. Até que, passados alguns minutos, tive a grata satisfação e honra, quando revelou que buscava se certificar do que diziam seus familiares a meu respeito, de que eu tinha uma aparência de quem poderia passar como seu “filho”.

Isso foi um pouquinho do que se pode resumir nessas poucas linhas do Almirante de Esquadra (Ref<sup>2</sup>) Renato de Miranda Monteiro e do que ele representa para mim,

ainda hoje, quando pude alcançar o posto de Vice-Almirante, já na reserva. Muito mais teríamos para falar dele, um livro talvez não sei se bastaria para descrever todos os seus atos eivados de ensinamentos, modelo de pessoa e de Oficial de Marinha, com que tivemos a chance de poder conviver. Aliás, foi graças a essa rica e feliz convivência que, mesmo após sua passagem para a Reserva, seus ex-auxiliares diretos se reuniam com ele, mensalmente, num almoço festivo e com a legítima satisfação de quem tem a

plena consciência de ter servido a um verdadeiro líder, a quem oferecemos nossa voluntária adesão e crença no seu Comando, porque nunca nos faltou a certeza de que ele conduziria “nosso navio sempre por águas seguras”, expressão figurada, mas vital para quem se faz ao mar. Isso representa tudo o que se espera de um verdadeiro Chefe Naval, como ele o foi.

*Domingos Savio Almeida Nogueira*  
Vice-Almirante



**LUIZ CARLOS DA SILVA CANTÍDIO**  
**Almirante de Esquadra (FN)**

Nascido no Rio Grande do Norte, filho de João Cantídio de Oliveira e de Ildérica da Silva Cantídio.

Promoções: a segundo-tenente em 10/1/1956; a primeiro-tenente em 10/7/1957; a capitão-tenente em 24/9/1959; a capitão de corveta em 24/4/1963; a capitão de fragata em 2/10/1968; a capitão de mar e guerra em 30/4/1975; a contra-almirante em 31/3/1983; a vice-almirante em

25/11/1986; e a almirante de esquadra em 25/11/1990, quando foi transferido para a reserva remunerada.

Em sua carreira exerceu sete comandos: Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade; Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília; Tropa de Reforço; Centro de Instrução e Adestramento do Corpo de Fuzileiros Navais; Força de Fuzileiros Navais da Esquadra; de Apoio do Corpo de Fuzileiros Navais; e Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.

Comissões: Grupamento de Fuzileiros Navais de Uruguaiana (imediate); Batalhão Riachuelo; Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais; Escola Superior de Guerra; Estado-Maior das Forças Armadas; e Junta Interamericana de Defesa (Estados Unidos).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Medalha Militar e Passador de Platina – 4º decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; Ordem do Rio Branco – Grã Cruz; Ordem do Mérito Judiciário Militar – categoria distinção; Ordem do Mérito da Defesa – Grande Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande Oficial.

À família do Almirante Luiz Carlos da Silva Cantídio, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## ALMIRANTE CANTÍDIO, UMA USINA DE IDEIAS

Das poucas coisas em minha vida que tenho a lamentar é não ter conhecido mais cedo determinadas pessoas e privado de suas amizades. Uma delas, com certeza, foi o Almirante Luís Carlos da Silva Cantídio.

Desde jovem oficial, na praça-d'armas do Batalhão Riachuelo e ao longo da carreira, sempre ouvia referências positivas a este especial chefe naval. Para os de minha geração, ele era como um personagem lendário. Conhecíamos apenas seus feitos. Sua fama o precedia.

Exceção feita a raríssimas oportunidades, só passei a conhecê-lo mesmo ao concluir o Curso de Política e Estratégia Marítimas na Escola de Guerra Naval. Nessa ocasião, o Almirante Cantídio era o comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN).

Pouco antes da conclusão do curso, em dezembro de 1991, recebi o honroso convite para ser seu chefe de Gabinete, em substituição ao então Capitão de Mar e Guerra (FN) Marcelo Gaya Cardoso Tosta, designado para comando.

Já no desempenho das funções, fui surpreendido pelo convite para acumular o cargo com outro de elevada responsabilidade, o de imediato do Comando-Geral do CFN, em substituição ao CMG (FN) Carlos Augusto Costa, recém-promovido ao posto de contra-almirante. Ou seja, em pouquíssimo tempo eu coordenava não só os trabalhos de Gabinete que, prioritariamente, diziam respeito à imagem do Almirante Cantídio, como toda a estrutura administrativa para apoiar o Almirante na condução do cargo maior do CFN.

E foi graças a esse intensíssimo convívio diário por quase três anos que a admiração pelo chefe e a amizade pelo homem se consolidaram.

Há muito para se escrever sobre esse extraordinário fuzileiro naval e o seu le-

gado. Para atender à necessária concisão que a revista impõe, vou destacar apenas duas de suas muitas realizações e para as quais contribuí.

### O COMBATENTE ANFÍBIO

O Almirante Cantídio tinha uma postura muito crítica em relação à organização e ao emprego operativo das forças de fuzileiros navais. Tinha convicção de que deveria o CFN buscar o desenvolvimento doutrinário para a projeção de poder, consoante com a realidade brasileira, especialmente a da Marinha. Em nosso adestramento, achava ele que fazíamos muitas concessões à realidade, por dimensionarmos as forças de desembarque acima das capacidades dos meios navais, de fuzileiros navais e aeronavais de então.

Para alterar esse quadro, realizou um “estudo sobre a evolução dos fuzileiros navais na Marinha do Brasil (MB), objetivando adequar seu preparo para atender às necessidades do Poder Naval brasileiro nas próximas décadas”.

Tal estudo ele batizou de “O Combatente Anfíbio”, um texto fundamentado na história do CFN, que se inicia com a chegada da Brigada Real de Marinha ao Brasil em 7 de março de 1808, data em que se comemora o aniversário da criação do CFN.

A partir dessa fundamentação histórica, que vai até o ano da publicação do estudo (1991/92), o autor analisa as fases pelas quais passou o CFN.

Um aspecto valioso desse estudo são as abordagens das influências doutrinárias: inicialmente, do Exército Brasileiro (EB), predominantemente de força terrestre e do United States Marines Corps (USMC), a partir do final da Segunda Guerra Mundial, quando despertou definitivamente o

CFN para as operações anfíbias. Encerra fazendo a interação das diversas vocações e vivências a que foi submetido o CFN em sua história e projeta o futuro e os novos tempos.

Esse estudo introduziu conceitos e provocou sensíveis mudanças de rumo na doutrina de emprego das forças de fuzileiros navais. Merece destaque a conceituação da Brigada Anfíbia Leve, anteriormente já considerada pelo Ministro Mário César Flores para atender aos compromissos do Poder Naval. Entendia o Almirante Cantídio ser a Brigada o nível de força de desembarque a ser perseguido. Recomendava estudar o emprego dessa força em jogos de guerra, exercícios de quadros na carta ou no terreno. Mas entendia que se deveria fixar o nível de Unidade Anfíbia compatível com a disponibilidade de meios da Esquadra, para cumprir os programas de adestramento.

Outra importante consequência do estudo foi a alteração nos regulamentos dos grupamentos de fuzileiros navais, unificando-os quanto à missão e às tarefas por eles executadas. Exceção feita aos grupamentos ribeirinhos que, anos depois, foram organizados como batalhões, todos os chamados grupamentos marítimos e o de Brasília, com características especiais, e passaram a executar prioritariamente as tarefas de proteção de instalações de interesse do Poder Naval nas respectivas áreas de atuação. Poderiam ainda, em algumas ocasiões, atuar em suplementação às necessidades da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE).

## **A REINserÇÃO DO CFN NA MARINHA**

Assunto recorrente em quase todas suas conversas era o acentuado espírito de intollerância e preconceito mútuos que existia entre setores do CFN e da própria Marinha,

nos diversos níveis organizacionais. Isso muitas vezes até afetava o relacionamento pessoal entre oficiais da nossa Marinha. O Almirante Cantídio assumia para os fuzileiros a culpa maior por esse indesejável estado de coisas. E propôs-se a corrigi-lo.

Creditava às influências provenientes do acentuado convívio de oficiais FN com o EB a causa principal daquelas incompreensões.

Na fase de predominância doutrinária como força terrestre, nossos oficiais especializavam-se e realizavam o curso de aperfeiçoamento nas escolas do EB. Esse quadro perdurou até meados dos anos de 1980. Até a década de 1950 a Marinha não dispunha de meios anfíbios, e o preparo do CFN era o de uma força de infantaria nos moldes do Exército.

Por fim, acrescenta-se que apenas em 1939 é que foi criado o curso para formar oficiais fuzileiros navais na Escola Naval.

Tudo isso provocou a absorção, por oficiais e praças, de procedimentos e terminologias do EB em nossas unidades, o que incomodava muito o Almirante.

Por um memorando a todas as unidades de fuzileiros navais, determinou que se adotassem os termos navais em substituição a algumas denominações correntes no EB, tais como: contramestre, em vez de adjunto; salão de recreio em vez de cassino; capitão-tenente em lugar de apenas capitão e algumas outras.

Alterou os nomes das unidades-tipo da FFE, acrescentando a eles a extensão "...de Fuzileiros Navais". Exemplo: 1º Batalhão de Infantaria para 1º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais. Fundamentado na história, rebatizou unidades como o Batalhão de Artilharia e Batalhão Naval, em lugar de Grupo de Artilharia e Guarnição do Quartel-General do CFN. Determinou que as bandas, nas cerimônias, só tocassem dobrados navais.

Foram muitas as modificações, mas destaque uma, que causou alguma polêmica: a troca dos uniformes branco e azul abertos na frente e com gravata pelos uniformes dos demais Corpos e Quadros da MB.

Entendia o Almirante que não fazia sentido militares da Marinha usarem uniformes de representação distintos. Isso só seria válido em uniformes de uso interno. Ademais, insistia que o CFN havia nascido na Marinha, e disso muito se orgulhava.

Para consolidar esse novo pensamento, montou uma palestra com base no “Combatente Anfíbio”, incluindo esses aspectos, e apresentou-a em todas as unidades de fuzileiros navais, inclusive as distritais.

Não temo em afirmar que, graças a todas essas medidas, algo absolutamente indesejável, sob o ponto de vista de relacionamentos entre oficiais, já não existe mais em nossa Marinha.

## O DIA A DIA

Por volta das 9 da manhã, ele chegava. Os oficiais de Gabinete o recepcionavam. Nessa oportunidade, tratávamos de atualizá-lo sobre providências tomadas, compromissos para aquele dia etc. Nada de extraordinário, tratando-se de relações funcionais em qualquer gabinete.

Nessas ocasiões, quase sempre ele aproveitava para discorrer sobre seus planos para o CFN, o que tornava, às vezes, essas reuniões um tanto longas. E, antes de encerrar, ele ainda nos brindava com deliciosas histórias sobre sua vida em Mossoró e sua chegada quase menino ao Rio de Janeiro para se apresentar à Marinha, ou mesmo com pitorescas passagens da história do CFN.

Não raros eram os dias em que, após esse primeiro contato comigo, quando eu já estava me dedicando à coordenação dos

assuntos departamentais, ele entrava em meu gabinete para discutirmos doutrinas de emprego de forças de fuzileiros navais, seu tema favorito. Como aprendi com aquelas conversas.

Luis Carlos da Silva Cantídio era realmente um homem à frente de seu tempo. Descreveu uma trajetória vitoriosa em sua vida. Honra-me ter convivido com esse chefe naval especial que, seguramente, está inscrito na história da Marinha e do Corpo de Fuzileiros Navais.

Desde sempre percebi que, a par de outras qualidades, ele era diferenciado por ser dono de incessante e volumosa produção intelectual que o impelia a estar sempre propondo variadas discussões de alto nível, impossíveis de serem represadas.

Uma verdadeira usina de ideias.

*Paulo Frederico Soriano Dobbin*  
Vice-Almirante (FN-Ref<sup>2</sup>)



Almirante Cantídio em palestra no Rotary Club



**HELIO LEONCIO MARTINS**  
Vice-Almirante

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Alberto Leoncio Martins e de Laura Cernicchiari Martins.

Promoções: a segundo-tenente em 23/1/1936; a primeiro-tenente em 26/8/1937; a capitão-tenente em 3/10/1941; a capitão de corveta em 31/12/1947; a capitão de fragata em 15/12/1952; a capitão de mar e guerra em 20/1/1959; a contra-almirante e a vice-almirante em 12/6/1964. Foi transferido para a reserva remunerada em 12/6/1964.

Em sua carreira exerceu seis comandos: Caça Submarinos *Juruena*; Reboador *Tritão*; Contratorpedeiro *Mariz e Barros*; Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*; Centro de Instrução de Tática Antisubmarino; Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha da Gama*; Diretoria do Pessoal da Marinha; Cruzador *Rio Grande do Sul*; Encouraçado *São Paulo*; Navio-Auxiliar *José Bonifácio*; Navio Hidrográfico *Rio Branco*; Navio Hidrográfico *Jaceguai*; Monitor *Paraguassu*; Contratorpedeiro *Santa Catarina*; Navio Mineiro *Cananeia*; Base Naval de Natal; Caça-Submarinos *Goiana* (imediate); Estado-Maior da Armada; General Live School (Estados Unidos da América); Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro; Encouraçado *Minas Gerais*; Escola de Guerra Naval; Diretoria de Hidrografia e Navegação; Estado-Maior das Forças Armadas; Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (presidente); Comando do 3º Distrito Naval; e Escola de Aprendizagem-Marinheiros do Ceará.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Medalha Naval do Mérito de Guerra – Serviços de Guerra – 2 estrelas; Medalha Força Naval do Nordeste – Prata; Medalha Força Naval do Sul – Bronze; Ordem do Mérito Naval – Oficial; Medalha Militar e Passador de Ouro – 3º decênio; Medalha de Campanha do Atlântico Sul; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha-Prêmio Almirante Jaceguay; Medalha-Prêmio Conde de Anadia; Legião do Mérito (Estados Unidos da América); Ordem de Orange de Nassau (Holanda); Medalha Naval de Serviços Distintos.

À família do Almirante Helio Leoncio Martins, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## LEONCIO, “MEU INSTRUTOR”

Era 1944: o Mundo em guerra, o Brasil colaborando com os Aliados no seu esforço para derrotar o nazismo, a Marinha Brasileira no

mar, escoltando seus comboios e, no comando de um minúsculo e heroico “caça pau”, o Capitão-Tenente Helio Leoncio Martins!

Era 1944, um glorioso ano para mim: fui aprovado no concurso de admissão à Escola Naval. Era um sonho acalentado desde os meus cinco anos de idade que se realizava!

Como calouro, guarnecia um dos camarotes do quinto pavimento, conseqüentemente, subia e descia, de dois em dois degraus, a escadaria que nos levava aos nossos afazeres diários. Quanto vigor, quanta mocidade!

Durante o horário para estudo, minha atenção era desviada frequentemente para o canal de acesso à Baía de Guanabara por onde “desfilavam para mim” as corvetas e caças-submarinos brasileiros no afã de proteger nosso comércio marítimo. Pensava, profundamente, como seriam aqueles valentes marinheiros enfrentando a borrasca e o inimigo? Como seria a vida deles no mar? Como seria permanecer alerta à espreita de um inimigo mortal, galgando ondas enormes de um mar às vezes tempestuoso?<sup>(1)</sup>

Era uma imagem que não saía da minha cabeça: como seriam aqueles homens?

E eis que um novo ano escolar se iniciou, um novo 1945, novas disciplinas, novos professores e instrutores e entre elas a Navegação Estimada.

Para nós, jovens futuros marinheiros era aprender a navegar! E quem viria a ser nosso instrutor? O Capitão-Tenente Helio Leoncio Martins, aquele mesmo que há bem pouco tempo ocupava a minha imaginação no pequeno convés de madeira do caça pau, um herói de guerra!

Mas, Helio Leoncio Martins não era somente um herói de guerra, era um oficial chefe de classe, competente e com aguçado espírito prático.

Até aquela época, a Escola Naval pecava com um excessivo teoricismo e era rigorosa

em excesso no seu sistema de dar notas de aproveitamento: três questões valendo três pontos cada uma, ficando o dez para o cate-drático; o aspirante não recebia a nota pelo que acertava mas pelos erros que cometera (erro grave menos dois pontos). Era uma sistemática muito injusta!

E agora éramos alunos de Helio Leoncio Martins, nada de três questões teóricas mas aulas e provas objetivas, era navegação “real” em cima das cartas náuticas; cada aspirante com sua carta em cima da sua mesa! Oh, que maravilhosa mudança! Uma verdadeira revolução no ensino da Escola Naval!

O herói dos mares também era um excelente instrutor, fazia com que nós aprendêssemos Navegação Estimada para nunca mais esquecer!

Era Helio Leoncio Martins!

O tempo passou, e passou muito mesmo, até que, na reserva me tornei responsável pela *Revista Marítima Brasileira* e, decorrente de meu trabalho, entrei em contato com vários colaboradores com seus artigos para serem publicados.

Foi nesta época que Helio Leoncio Martins e eu, nos aproximamos.

Foi um desses prêmios funcionais eu ter tido a oportunidade de lidar com Helio Leoncio Martins, um herói de guerra, um historiador notável, um erudito ... como escrevia bem!!! ... como era agradável a sua companhia!!!

E é este Leoncio que guardo bem vivo na minha memória, um homem excepcional em tudo que fazia, mas nem por isto deixava de ser simples e amigo.

Um exemplo nunca esquecido!!!

*Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*  
Vice-Almirante

(1) Sugiro ao leitor que conheça o artigo *Os Cacilhas da Armada Brasileira em Ação*, publicado na *RMB* do 3º trimestre de 1998, escrito por Leoncio descrevendo um pouco da vida do marinheiro tripulante de um caça pau.

## ALMIRANTE LEONCIO

Conhecer o Almirante Helio Leoncio Martins foi uma oportunidade inigualável. Sinto-me privilegiado de ter escutado suas histórias, lembranças de uma mente aguçada, que refletia uma experiência de vida rica e variada com muitas realizações e participações em acontecimentos notáveis do passado.

O Almirante Leoncio chegou aonde poucos chegam, completando seus 101 anos de nascimento produzindo um trabalho intelectual de excelente qualidade e contribuindo para a História Marítima brasileira, que muito lhe deve pelo que escreveu.

Soube dele pela primeira vez quando, ainda jovem, acompanhei, com admiração, seus artigos na mídia explicando a necessidade de um porta-aviões para o Brasil, que então adquirira o *Minas Gerais*, do qual foi o primeiro comandante. Como sua tarefa era difícil! Era uma época em que os brasileiros ainda viviam acomodados com os acordos de cooperação com os Estados Unidos da América, que traziam uma boa economia em Defesa, mas também muita dependência. Como ensinar que a defesa dos interesses de um país não se pode deixar para os outros, que não necessariamente têm os mesmos interesses nacionais? Como explicar que é preciso preparar no presente a Marinha, para que ela tenha a capacidade de manter a paz, tal como o País a deseja, em um futuro que é sempre incerto? Resumidamente, foram estes alguns de seus desafios.

Meio século depois, fui apresentado ao Almirante Leoncio e pude conhecê-lo melhor, pessoalmente. O que mais me encantou nele, além das excepcionais capacidades de análise e de síntese, foram seu otimismo e sua alegria de viver, sabendo tirar prazer da vida, mesmo das coisas simples e triviais do dia a dia.

Publicou quase uma dezena de livros e muitos artigos, principalmente sobre História e Hidrografia, e também divulgou suas opiniões em jornais e revistas.

De todos os seus livros, provavelmente o que teve maior satisfação em escrever foi *Gloriosas Amantes*, publicado em 2005, aos 90 anos de idade. Nele, lembra ao leitor que o amor também influi na História. Como quem publica expõe seu pensamento – o que tem de mais íntimo e indevassável –, pode-se tentar penetrar em sua mente e perceber o lado sentimental que convivia com sua razão. No texto, analisa a história de quatro mulheres – Eva Braun, Clareta Petacci, Elisa Alice Lynch e Anita Garibaldi – e, no capítulo “Algumas Considerações sobre o Amor”, comenta: “Quando as derrotas, o caos, o declínio político, moral e físico de seus amantes, e o fim se aproximando disseram ‘fuja!’, todas desprezaram as oportunidades e ficaram até a morte e a tragédia. E atingiram a glória que as colocou na História”. Seguiram, portanto, segundo novamente ele, “uma regra de Clarissa que completa o quadro: ‘Amar significa permanecer quando tudo o mais diz fuja’”.

Com excepcional dedicação e amor por tudo que fez, o Almirante Leoncio se distinguiu na vida. Na Escola Naval, foi o primeiro de sua turma, e depois destacou-se em uma carreira brilhante na Marinha.

Durante a Segunda Guerra Mundial, após exercer a função de Oficial de Operações do Grupo Patrulha Sul, participou, a bordo de caça-submarinos, da Campanha do Atlântico, também chamada pela mídia de Batalha do Atlântico – a mais longa e uma das mais importantes campanhas dessa guerra –; e fez parte da escolta dos comboios, protegendo o tráfego marítimo brasileiro. Foi, portanto, um dos que

evitaram o desabastecimento das grandes cidades e até o colapso da economia do País – que dependia totalmente da exportação de matérias-primas e agrícolas e da importação de combustíveis. Serviu inicialmente a bordo do Caça-Submarinos *Goiana* e, depois, comandou o Caça-Submarinos *Juruena*, durante as operações de guerra. Eram navios pequenos, desconfortáveis em mar agitado, algumas vezes escoltando um comboio até a Ilha de Trinidad, no Caribe, permanentemente alerta com o eco do sonar – mesmo dormindo, como dizia –, que poderia detectar a presença de um submarino inimigo.

Após a guerra, passou os conhecimentos aprendidos para as novas gerações de oficiais de Marinha, como instrutor em cursos e como Diretor do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão.

Especializou-se em Hidrografia. Depois, participou de levantamentos hidrográficos necessários para a elaboração de cartas náuticas, nas costas dos Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. O conjunto de documentos originais desses levantamentos hidrográficos da costa brasileira, produzidos para a Diretoria de Hidrografia e Navegação, por ele e por outros realizado, recentemente foram propostos por mim e nominados para a Memória do Mundo da UNESCO (*MOW-Brasil*, UNESCO) com o título de “Abrindo Estradas no Mar” – metáfora criada por ele mesmo em um de seus livros.

Comandou o Contratorpedeiro *Mariz e Barros* e chefiou o Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada e, mais tarde, o do Ministro da Marinha.

Foi designado, em seguida, para receber, na Holanda, e depois comandar o primeiro porta-aviões brasileiro, o *Minas Gerais*. Esse navio não era igual aos que a Marinha conhecia anteriormente e exigia uma manu-

tenção com uma qualidade diferente da qual estava acostumada a prover a seus navios; era um conceito ainda novo, que ele se esforçou para que fosse adotado no Brasil.

Logo após completar o período de comando do *Minas Gerais*, o então Capitão de Mar e Guerra Leoncio deixou o Serviço Ativo da Marinha, passando para a Reserva, no posto de Vice-Almirante.

Na vida civil, trabalhou inicialmente em uma companhia de dragagens. Depois, cursou Gerência Geral, Financeira e de Produção na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC). Mais tarde foi Diretor do Instituto de Administração e Gerência (IAG) dessa Universidade e em seguida, de várias empresas.

Quando definitivamente se aposentou, iniciou sua profícua colaboração com o então Serviço de Documentação-Geral da Marinha, que, em 2008, se tornou Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Continuou essa colaboração voluntária até a data de seu falecimento, participando de atividades culturais da Marinha e produzindo livros e artigos que ajudaram a expandir a História Marítima Brasileira.

É reconhecido por ter publicado textos baseados em pesquisa de qualidade historiográfica notável sobre fatos históricos e personagens importantes, como: *A hidrografia das costas brasileiras no século XIX*, *Almirante Lorde Cochrane*, *A Revolta da Armada*, *A Revolta dos Marinheiros de 1910*, *A Marinha Imperial*, *A Marinha Republicana* e muitos outros. Realizou palestras e publicou artigos nas revistas editadas pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, a *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil* e a *Revista Marítima Brasileira*.

Por sua obra e conhecimento de História, foi eleito membro efetivo do Instituto

Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e membro de outras instituições congêneres de História.

Todo o saber viver do Almirante Leoncio e o prazer que ele tirou da vida forma-

ram, em minha opinião, a base em que se apoiou sua sabedoria e longevidade.

*Armando de Senna Bittencourt*  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN)

## CARO ALMIRANTE LEONCIO

Quem teve o privilégio de conviver com o Almirante Leoncio pôde observar cultura, lucidez, alegria, ensinamentos de várias ordens. O relacionamento era fácil, ele conversava com objetividade e se colocava com a idade do interlocutor, não fazendo sentir que tinha vindo ao mundo 20, 40, 60 ou até mesmo 80 anos antes. Era cordial e solícito – em verdade um magnífico contador de histórias, e como gostava de contá-las. Pouco usava a primeira pessoa do singular – o “eu” que tanto gostam de ressaltar –; pelo contrário, ressaltava os outros, dando a estes o protagonismo.

Conheci o Almirante, quando eu já estava na *RMB*, em reunião sobre a construção de monumento em homenagem à Força Naval do Nordeste, sendo ele o único que participara das operações de guerra. Apreciei o que falavam e constatei o que havia de lucidez e objetividade nas suas colocações. Mudo entrei e assim saí da reunião.

Algum tempo depois, encontrei-o no corredor da Diretoria e ele me perguntou o que tinha achado daquela reunião. Não lembro o que eu disse, mas recorro que ele começou a discorrer sobre matéria que estava escrevendo a respeito de paz, de guerra, da Marinha, do sentimento do povo. Quis saber o que eu achava. Ora, ora, logo eu! Manifestei alguma coisa, creio. Alguns dias depois, enviou-me o texto, e eu pedi para que alterasse o título para “Paz e guerra”, já que Dostoiévski escrevera o esplêndido *Guerra e Paz*. Leoncio aceitou a sugestão e, a partir daquele dia, passou a me enviar

vários textos, com abordagens diversas, todos merecedores de figurar em qualquer publicação. Obviamente, solicitei encarecidamente para que os publicássemos na *Revista Marítima Brasileira*. Assim, ele foi brindando a Marinha e a sua revista com peças de valor até o fim da sua vida.

Tivemos, minha mulher Maria do Rocio e eu, também o privilégio de participar de reuniões com amigos em sua casa ou em restaurantes. Ele reclamava quando esses encontros não aconteciam com frequência mensal.

“Determinava” que eu comparecesse à sua residência para “trocar ideias” e receber textos que havia elaborado para a revista. Sobre *Gloriosas Amantes*, muito apreciei e manifestei a intenção de publicá-lo. Após a recusa de uma editora consultada, ele mandou editar por conta própria. Naquela ocasião, apresentou-me sua filha Vitória, tão simpática e cativante quanto o pai.

O Almirante disse-me, um dia, que pretendia escrever sobre os ensinamentos que nossa Marinha tivera após a Segunda Guerra, pois, quando foi para a Reserva, ainda não havia experiência na operação com os contratorpedeiros *Fletcher*. Queria alguém que pudesse contribuir nessa empreitada. Trouxe-lhe José Luiz Feio Obino, vice-almirante, meu chefe de classe, submarinista e que tivera experiência com os navios de superfície, a bordo e em órgãos de comando e direção. Obino e eu passamos a comparecer à sua residência para encaminhar sugestões para o artigo, mas,

apesar dos primeiros esforços, as reuniões transformaram-se em bate-papos sobre política, esporte e tudo mais. Outros amigos vieram se juntar a nós e, antes de encerrar os queijos, vinhos e uísques, oferecia-nos saborosa sopa ou apreciáveis quitutes.

Leoncio deixou amigos nos círculos que frequentou, nas associações históricas e culturais, nos clubes de que fez parte, nos almoços do ex-NAeL *Minas Gerais*, nas

confraternizações do Restaurante Degrau, no Leblon, em sua Diretoria de Hidrografia.\*

Como homenagem, que acredito não deve ser a última, a *RMB* está preparando o lançamento, ao final deste ano, de uma coletânea com todos os textos de Helio Leoncio Martins.

*Milton Sergio Silva Corrêa*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)

## ALMIRANTE HELIO LEONCIO MARTINS – 101 ANOS DE VIDA

Aos 101 anos, faleceu recentemente o Almirante Helio Leoncio Martins. Com uma brilhante carreira e extensa folha de serviços prestados no comando de vários navios, nos últimos anos destacou-se como historiador naval, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e autor de varios livros e textos. O Almirante Leoncio deixa uma lacuna na historiografia naval brasileira por sua viva inteligência, invulgar conhecimento profissional e cativante capacidade narrativa.

Em sua idade, mantinha-se perfeitamente lúcido e atualizado sobre os mais diversos temas de interesse corrente. Dotado de fácil expressão oral, era também um excelente contador de “estórias navais”, sempre com passagens pitorescas, fazendo sua conversa ser agradável e de bom papo para todas as idades e antiguidades

Vamos sentir, e muito, sua falta nos almoços da “Marinha do Leblon. Este almoço, realizado mensalmente no restaurante Degrau, reúne um grupo de oficiais, de diferentes antiguidades e turmas, moradores no Leblon e da Zona Sul, todos unidos pelo traço comum de amor à Marinha e pelas melhores recordações marinheiras de cada um. O Almirante Leoncio, assíduo parti-

cipante, a cada almoço nos brindava com histórias vivenciadas por ele na Marinha de outrora e da época da guerra, sempre pautadas pelo seu ineditismo e contadas de forma vibrante e espirituosa.

Em todos os momentos deste delicioso convívio mensal entre velhos companheiros, chefes e antigos subordinados, o almoço era transformado em uma prazerosa praça d’armas repleta de recordações de nossos tempos de Marinha.

Em nossos encontros, o Almirante Leoncio sempre demonstrou sua preocupação em perguntar e ficar atualizado sobre a Marinha de hoje, com seus programas e falta de recursos adequados para mantê-la à altura de suas responsabilidades. Nos últimos tempos, mencionava com frequência e debatia com ardor e entusiasmo a necessidade de termos uma Marinha com continuidade em seus programas de construção e obtenção de meios.

Com o Almirante Leoncio, meu guru, mentor e excelente instrutor de várias turmas, aprendi a navegar e amar a Marinha. Nossa ligação começou nos Estados Unidos (EUA), quando eu, com oito anos de idade, pegava carona com ele, que na época fazia um estágio na US Navy, embarcado no Cruzador *Little Rock*, baseado em Boston.

\* Era frequentemente convidado para proferir palestras e conferências e para participar de debates, mercê de sua memória invejável e nata lucidez.

Naquela ocasião, ele viajava toda semana de Boston para Newport, onde estava meu pai, seu colega e amigo da Escola Naval, também cursando na Marinha dos EUA. Como seu carona nas viagens até Newport, me empolgava em ouvir suas histórias de guerra no comando do Caça-Submarino *Juruena* em operações de patrulha no Nordeste. Não tenho dúvidas de que nossas viagens tiveram grande influência para meu ingresso no Colégio Naval e, posteriormente, na carreira, ao escolher a Aviação Naval como minha especialidade.

Dotado de aguçada inteligência e de preparo profissional e conhecimento acadêmico invulgares, foi primeiro lugar na Escola Naval e nos cursos de especialização de Hidrografia e Superior da Escola de Guerra Naval (EGN), sendo considerado um “tríplice coroado” no jargão do Exército Brasileiro.

No mar era um nauta “traga vagas”, com total intimidade com o passageiro e facilidade de manobra. Comandou no mar em todos os postos de sua brilhante carreira: como capitão-tenente, o Caça-Submarino *Juruena* (em operações de guerra). Como capitão de corveta o Rebocador *Tritão*; como capitão de fragata, o Contratorpedeiro *Mariz e Barros* e, finalmente, como capitão de mar e guerra, foi o primeiro comandante do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e responsável pelo seu recebimento na Holanda.

Na Hidrografia, participou do início da sua nova fase e da sua modernização, merecendo ser ressaltada sua participação em quase oito anos de campanhas hidrográficas, sendo, até seu falecimento, o hidrógrafo mais antigo vivo e laureado com o Mérito Hidrográfico e membro da Confraria do Bode Verde.

No comando do *Minas*, primeiro porta-aviões de nossa Marinha, foi responsável pela sua difícil e complexa inserção em uma Esquadra orientada para a mentalidade de cruzadores, requerendo, naquela fase

inicial, muita sensibilidade e firmeza no trato com o setor operativo.

Como comandante e resistindo a todas pressões políticas e navais, foi contra a decolagem do avião TBM pelos seus inúmeros riscos, considerados inaceitáveis para o navio. Ademais, foi contra o embarque dos oficiais da Força Aérea Brasileira para exercerem postos de chefia funcionais no Departamento de Aviação, que, no seu entender, eram privativos da Marinha. Por ter assumido estas e outras posições, foi exonerado do cargo de comandante, tendo sido levado para terra em escaler com os remos guarnecidos por seus oficiais, como homenagem e reconhecimento a suas atitudes em prol da Marinha e sua Aviação Naval. O tempo se encarregou de comprovar que suas posições estavam corretas.

Ao longo de sua carreira, sempre lutou para que a Marinha tivesse sua Aviação de asa fixa orgânica, tendo participado ativamente em todos os movimentos pró Aviação Naval. Assim, apoiou a Revoada de São Pedro, realizada contra a ordem do Presidente João Goulart que proibia o voo dos aviões da Marinha, tendo participado, como conferencista, da histórica palestra pró-revoada realizada no Clube Naval.

Pela sua importância para o Setor Operativo, merece ser destacada sua relevante participação na criação e implementação do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, o “Camaleão”, segundo ele sua maior contribuição à Marinha e motivo de um dos seus maiores orgulhos.

Atestando sua versatilidade profissional, na vida civil exerceu com sucesso cargos na Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul (diretor), na Companhia Brasileira de Dragagem e na Pontifícia Universidade Católica. Nos últimos anos de sua vida, seu grande amor pela Marinha levou-o, com total dedicação, ser membro ativo da historiografia naval, com diversos e importantes trabalhos literários publicados.

Bom de papo, cultivava a atenção e o interesse de todos pelo seu conhecimento de causa, adequando a forma de conversar e os assuntos às idades de seus ouvintes. Assim, trafegava com a mesma desenvoltura entre turmas de diferentes antiguidades, em especial com a minha turma (Dedo), e entre seus amigos, netos, sobrinhos e bisnetos.

Nos últimos tempos, circulava na praia de carrinho elétrico para assistir ao pôr do sol no Arpoador e tomava seu uísque diário das 5 horas. Inteiramente à vontade, dava entrevistas à Globonews, encantando os telespectadores com suas histórias e seu profundo conhecimento marítimo.

Almirante Leoncio, meu instrutor de Navegação, meu guru e mentor, companheiro e conselheiro mais velho, meu querido amigo

e tio, muito obrigado pelo nosso gratificante convívio de mais de 70 anos, repleto de momentos, ensinamentos e memórias prazerosas que jamais serão esquecidas.

Tenha certeza de que sua falta será sentida nos próximos almoços do Degrau. Sem sua alegre presença e sem termos seu papo inteligente, diversificado e sempre interessante, restará o consolo de saber que está feliz junto aos seus, em especial a sua esposa Yolanda, contando suas “estórias”, rodeado pelos seus inúmeros amigos que o antecederam no seu precoce desembarque aos 101 anos. Vamos sentir, e muito, sua falta!

*Pedro Augusto Lynch*  
Capitão de Mar e Guerra

## **O ADEUS AO ALMIRANTE LEONCIO O Último Almoço de um “Velho Marinheiro”**

Ontem, em um almoço no Restaurante Degrau, no Leblon, infelizmente, tivemos a oportunidade de estar com o Almirante Helio Leoncio Martins (1914-2016) pela última vez. E não sabíamos. Alegre, nos contou e narrou várias passagens ao longo da sua carreira, emitindo opiniões, às vezes engraçadas de nos fazer rir.

Foi o primeiro comandante do nosso NAeL *Minas Gerais*, com diversos participantes do almoço que serviram naquela saudosa belonave. Precursor, no Camaleão, nas operações de Guerra Antissubmarino (GAS), fruto de seus cursos nos EUA e aplicados em seus comandos de caças na Segunda Guerra Mundial, quando participou ativamente das operações da Força Naval do Nordeste, um veterano da Segunda Guerra Mundial.

Um hidrógrafo de mãos cheias, deixou seu nome, também, na Hidrografia, onde ainda participava ativamente das Reuniões do “Bode Verde”.

Por fim, um grande Historiador Naval, tendo deixado várias obras escritas, entre livros e artigos. Articulista permanente da *Revista Marítima* e da *Revista do Clube Naval*.

Nos deixa, nesse triste momento, uma ilustre figura da Marinha e do cotidiano da vida Naval. Logo nesse ano, do Centenário da Aviação Naval, do qual participaria como um de seus ilustres formadores, trazendo para a nossa Aviação Naval a experiência da operação embarcada em navio-aeródromo.

Ao nos despedirmos no final do almoço, ontem, 26 de julho de 2016, confirmou, com veemência, que estaria presente na 15ª Reunião da Praça d’Armas do NAeL *Minas Gerais*, que foi realizada no dia 09/8, onde, também, era nosso Decano, e com as honrarias de ter sido o Primeiro Comandante do NAeL *Minas Gerais*, chamado carinhosamente de *Mingão*. Nunca faltava a esse evento anual da praça d’armas do navio que



Fotos marcante do almoço do dia 26/7/2016 – Almirante Leoncio conversando com Capitão de Mar e Guerra Paulo Freire, seu Encarregado de Navegação no recebimento do NAeL *Minas Gerais*

“Forjou a Alma e seu Sucesso Contínuo” em sua vida operativa na Armada brasileira. Ainda nos falava muito, ao final do almoço, das suas experiências, dificuldades e sucessos durante a modernização do navio na Verolme United Shipyards, em Roterdam, na Holanda, e no seu recebimento durante as provas de mar, navegação e provas aéreas com o Esquadrão 700 da Aviação Naval da Royal Navy, com suas aeronaves Gannets AS-4, Sea Hawk e S-55 Westland Whirlwind, até o dia 21/10/1960, quando o navio assumiu totalmente o controle das Operações Aéreas. Era uma grande vitória sua e dos departamentos de Aviação e de Operações, enfim, de todo o navio. Depois vieram: a Incorporação à Marinha do Brasil, em 06/12/1960 e a chegada no Brasil em 12/2/1961, adentrando a Baía de Guanabara,

em dia de “Embandeiramento em Arco”. Poderia ficar citando aqui os grandes momentos de sucesso naquela árdua missão que tinha recebido do Ministro da Marinha – o recebimento do primeiro Navio-Aeródromo do Brasil.

Deixará lembranças saudosas esse “Velho Marinheiro” que foi o Almirante Helio Leoncio Martins. Descanse em paz, eterno comandante do Nael *Minas Gerais*.

É a nossa homenagem a este ilustre homem da História Naval Brasileira, dos seus amigos do Restaurante Degrau e da Praça d’Armas do NAeL *Minas Gerais*.

Rio de Janeiro, em 27 de julho de 2016

*Fernando Antonio Borges Fortes de  
Athayde Bohrer*  
Capitão de Mar e Guerra

## MEU AMIGO ALMIRANTE LEONCIO

Conheci o Almirante Leoncio quando meu pai chegou da Holanda em 1961. Tinha seis anos de idade. Ele era o Comandante do NAeL *Minas Gerais* e meu pai Capitão-Tenente. Muitos anos depois travei contato com os seus dois livros mais significativos, sob o ponto de vista da Historiografia Naval brasileira, o “Revolta dos Marinheiros” e o “Revolta da Armada”. Excelentes livros, precisos, isentos e detalhados.

Quis o destino que eu o conhecesse com mais intimidade quando assumi a função de Diretor do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), em 2005. Logo após assumir a direção, o Almirante me visitou solicitando o apoio do SDM em suas pesquisas sobre a História Naval brasileira. Disse-me que se considerava oficial do Serviço “sem remuneração”. Tinha na ocasião 90 anos de idade. Fiquei encantado com sua

modéstia e amor à Marinha. Determinei, então, aos meus oficiais que o apoiassem em tudo o que ele necessitasse. A partir daí, tornamo-nos grandes amigos.

Por cerca de 11 anos mantivemos estreito contato. Mesmo depois de sair do SDM e servir na Escola de Guerra Naval (EGN), eu o visitava pelo menos uma vez ao mês simplesmente para conversarmos. Saía da EGN às 16 horas e me dirigia ao seu apartamento em Copacabana e lá conversávamos sobre tudo, principalmente suas três grandes paixões, a família com seus filhos, netos e bisnetos, a Marinha e a História. Eu ficava encantado com sua lucidez, precisão e memória. De lá saía às 20 horas, imaginando se eu chegaria àquela idade com tal vigor e energia. Quando lá não ia, ele me ligava dizendo que havia reservado um refrigerante para as nossas conversas. Ele gostava mesmo era de uísque e grapa, à *cowboy* sem gelo. Brincava comigo dizendo que refrigerante não era bebida de oficial de Marinha.

A cada dois ou três meses um grupo de amigos almirantes e comandantes da reserva e esposas, a qual eu e Maria Helena nos agregávamos frequentemente, saía com o Almirante para jantar, normalmente no Artiggiano ou no Pomodorino. Ele adorava esses jantares. Era o centro das atenções. Dizia que essas esposas eram as “suas garotas”. Ele era sempre jovial, alegre e cheio de vida. Gostava de conversar e muitas vezes éramos os últimos a sair do restaurante. Era uma alegria sair com o Almirante.

Compareci a todas as suas festividades de seus 100 anos em 2015, tanto o almoço

no Clube Naval como a festa no Piraquê, oferecido pela família. Disse-me a sua filha Vitória que ao escolher os convidados, a lista ia só crescendo, pois seus amigos contavam-se pelas centenas. O Almirante queria todos juntos de si. Ainda me lembro as “suas garotas” sendo com ele fotografadas e “suas oficiais” do SDM a sua volta tirando “selfies”. Foi uma festa inesquecível e ele, como sempre, alegre e espirituoso.

Fui então cursar o pós-doutoramento em Portugal e me despedi do meu amigo Almirante. Ficamos os dois emocionados. Não pelo o que poderia acontecer, mas por não podermos nos encontrar naquele ano de afastamento.

Recebi pelo Almirante Ozório, um de seus grandes amigos, a notícia pelo telefone de seu falecimento, quando estava aqui em Lisboa. Não nego que chorei. Era um dos meus grandes amigos e a ele fiquei ligado os últimos onze anos. O pior de tudo será a volta ao Brasil. Não mais o visitarei em Copacabana. Não mais conversaremos sobre família, Marinha e História.

A família perdeu a sua grande referência como pai, tio, avô e bisavô. A Marinha perdeu um dos seus grandes expoentes na Hidrografia. A História Naval Brasileira perdeu o seu principal historiador e o Alves de Almeida perdeu um dos seus grandes amigos e exemplo de caráter, retidão, alegria, lucidez e jovialidade.

Adeus meu amigo Almirante Leoncio.

*Francisco Eduardo Alves de Almeida*  
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

## ADEUS AO MEU *PERSONAL CRITIC*

Na quarta-feira, dia 27 de julho, após haver almoçado no Bistrô Vilarinho, subi ao 5º andar do Clube Naval, a fim de saber

notícias, com o nosso diretor cultural, sobre o infausto acidente ocorrido com dois dos nossos caças, *AF-1B* e *A4-Skyhawk*.

Como sempre fidalgamente recebido pelo Comandante Gil Ferreira, não tive tempo de lhe dizer o propósito de minha visita, surpreendido que fui e chocado que fiquei com a notícia da morte do meu querido amigo, ex-professor, ex-comandante e sempre amigo Almirante Helio Leoncio Martins.

Havia entre nós duas particularidades: sempre o saudava com a sua frase incisiva, dita durante os idos de 1945, quando nos encantou ao revolucionar o ensino de navegação estimada – “Rumo não é linha de posição”; e ele se autoconsiderava o meu *personal critic* de tudo o que eu escrevia. Conheci o então jovem capitão-tenente recém-chegado da guerra no mar, onde comandou um caça pau (o cacinha *Juruena*), destacando-se pelo excelente instrutor que foi e pela forte voz ao comandar o “Em continência, arria!” do antigo passadiço, junto ao campo de esportes, no Cerimonial do arriar da Bandeira, com a presença de todo o Corpo de Aspirantes. Em 1946, contribuiu, com sua orientação, para a realização da 1ª Regata Escola Naval. Depois que deixou Villegagnon, jamais o encontrei, sabendo apenas notícias de sua brilhante carreira quando criou o Centro de Instrução de Tática Antissubmarina (Citas), embrião do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), carinhosamente chamado de “Camaleão”.

Somente voltei a vê-lo em 1960, sendo eu secretário do chefe do Departamento Técnico do Estaleiro Verolme United Shipyard, o então Capitão de Mar e Guerra Arnaldo Jannuzzi, em Roseburg, Holanda. Ele fora então nomeado por ordem superior do então ministro da Marinha, comandante do nosso recém-adquirido Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais (Ex-Vengeance)* e presidente da Comissão Naval de Construção de Navios na Europa, situada não no estaleiro, mas em Rotterdam. Este detalhe de sua nomeação lhe criou problemas difíceis de

resolver quanto à liberação de verbas para o pagamento do seu pessoal subordinado, o que, a par dos problemas de prontificação do navio, atormentou a sua missão.

Graças ao seu espírito jovial, acompanhava seus oficiais comandados na vida noturna de Haia, onde residíamos, indo ao, como ele dizia, *making the town*, dando-nos a intimidade da convivência de lazer.

Após a chegada do navio ao Brasil, pouco depois de ser exonerado do comando, àquela altura, diante do seu exame de situação, o meu antigo mestre pediu transferência para a reserva, não aguardando o seu julgamento para a promoção ao Almirantado, surpreendendo a todos que com ele conviveram. Foi elevado ao posto de vice-almirante por força de lei e pelos seus méritos de guerra. Na iniciativa privada, brilhou no corpo docente da Pontifícia Universidade Católica e na direção de várias grandes empresas, sendo a se destacar, por sua atitude retilínea de conduta, a presidência da Companhia Brasileira de Dragagem, de onde se exonerou por discordar da ordem do ministro, ao qual a sua presidência era subordinada, de comprar uma draga, o que pela avaliação de seus assessores, seria inútil.

Foi neste período de sua vida que, por meio dos nossos escritos, nos reaproximamos. Trocávamos telefonemas todas as semanas, e eu sempre me identificava com frase: “Rumo não é linha de posição”. Tivemos a honra, minha esposa e eu, de o recebermos para almoço em nossa casa, onde também compareceram os comandantes Danton Lopes de Oliveira (seu secretário na Holanda) e Carlos Cordeiro de Melo, seu ex-aluno e hidrógrafo apaixonado como ele. Na ocasião, seu cavalheirismo se fez presente com a oferta de linda cesta de flores para a anfitriã, filha de almirante.

Passei também a ser o seu fornecedor de uísque com mais de 40 anos, herança das adegas de meu pai e de meu sogro, pois esta

era sua bebida diária de fim de tarde. Por causa deste hábito, meu filho mais velho, ao encontrá-lo em uma reunião extra-Marinha e elogiar sua aparência física, apesar de sua avançada idade, recebeu dele esta resposta inteligente e gozadora: “Graças ao uísque de seu avô”. Ainda tivemos a oportunidade de almoçar juntos, por várias vezes, nos encontros comemorativos da Turma de 43, dos Veteranos de Guerra, dos ex-integrantes da tripulação do *Minas Gerais* e, ainda, num inesquecível almoço promovido no Piraquê pelo meu amigo Almirante Karan, que me honrou com seu convite, e onde o nosso querido almirante não perdoou uma boa “caipirinha” para abertura dos trabalhos.

Quis o destino que, no meu último artigo para a *Revista do Clube Naval*, intitulado *Traditions*, eu o homenageasse. Mereci um telefonema agradecido do meu *personal critic*. Quis também o destino que eu não pudesse lhe entregar uma garrafa cinquentenária do Lauder’s Royal Northen Cream Scotch Whisky agora, ao digitar o seu título, minha boca encheu d’água. Foi talvez, quem sabe, uma reação com pura influência dele, Almirante Leoncio.

Compareci contristado ao seu velório e pude constatar a enorme frequência de

seus colegas de várias gerações e assistir as honras militares impecáveis a que fez por merecer. Estava tranquilo, cercado de flores em seu ataúde, o que deixava somente seu rosto à mostra.

Para encerrar este preito de saudades, não encontro imagem mais bela do que, considerando a importância para o ressurgimento da nossa já centenária Aviação Naval pelo o nosso aqui relembado mestre insigne, ao visualizar a sua chegada à presença do Criador, ser ele lá recebido pelo Capitão de Corveta AVIADOR NAVAL, (assim mesmo, com letras maiúscula), Igor, “Mártir no Altar da Pátria” a comandar o cerimonial composto por uma Guarda de Anjos, ao som não do apito marinho ou do toque de corneta, mas pelos cantos celestiais a que faz jus este novo morador do Reino de Deus que, neste “Vale de Lágrimas”, soube cumprir à risca a Sua vontade.

Descanse em paz, meu querido *personal critic*, e lamento, não tê-lo mais aqui para comentar esta minha despreziosa homenagem.

*Celso de Mello Franco*  
Capitão de Fragata (Ref<sup>o</sup>)

## **Helio Leoncio Martins** **O Homem**

Em 1985, conheci o Almirante Helio Leoncio Martins, quando o mesmo já na reserva e com toda certeza saudoso dos ares marinhos, dirigiu-se ao então Serviço de Documentação-Geral da Marinha, colocando-se à disposição de seu Diretor Comandante Max justo Guedes, para qualquer serviço em que ele pudesse ser útil. Até então, nossos destinos jamais haviam se cruzado, apesar de compartilharmos o mesmo gosto pela História, que viria a nos unir até o fim de sua vida.

O Comandante Max deu-lhe logo uma difícil tarefa que, em um primeiro momento, ele mesmo duvidou ser capaz de cumprir. Escrever um capítulo para a *História Naval Brasileira*, que começava a tomar forma, com a colaboração de tantos outros escritores nacionais e estrangeiros. Cumpriu a tarefa tão bem que seu trabalho não ficou só em um capítulo, mas em alguns outros volumes, dos quais além de colaborador, foi também coordenador.

Para auxiliá-lo, o Comandante Max Justo Guedes, colocou-me à sua inteira disposição e foi assim que fiquei, literalmente, à sua disposição por mais de 30 anos que, pelo menos para mim, foram extremamente prazerosos e passaram rápido demais.

Quando o conheci, sua família era formada pelo casal Helio e Iolanda, três filhos, Alberto, Patrícia e Vitória e quatro netos e durante esses 30 anos de convivência, vi-a aumentar consideravelmente, com a chegada de seus seis bisnetos, dos quais ele falava, todas as vezes em que nos encontrávamos para um jantar em algum restaurante da cidade ou um bom vinho em sua residência, com o maior orgulho. Conversas que invariavelmente terminavam, quase sempre depois da meia-noite. Mas sua família não era formada somente pelos filhos, netos e bisnetos. Tinha também, é claro, os agregados que, como eu, adoravam sentar com ele em um final de tarde, para longos bate papos, quase sempre acompanhados de seu malte puro diário.

E foi assim que, por mais de 30 anos, ouvi o Almirante Leoncio falar de sua vida profissional, bem como de sua vida pessoal e de, abusada como sempre fui, dar meus pitacos, com os quais ele nem sempre concordava.

Sempre que ligava para ele e o telefone estava ocupado, ele dizia que era D. Iolanda, que por ser descendente de Graham Bell, adorava um telefone mas, mesmo após o falecimento dela, o telefone continuava ocupado. Não seria porque era ele quem adorava uma conversa, mesmo que fosse por telefone, principalmente quando por algum motivo, deixava de procurá-lo, mesmo que fosse por um breve período de tempo?

Quando ficava doente, ele era o primeiro a ligar para saber como eu estava passando e se custasse a passar, ligava todos os dias, até saber se já estava completamente resta-

belecida e pronta para mais umas rodadas de conversas.

Até mesmo a médicos fui por indicação dele, após uma séria enfermidade, que me deixou em casa por dois meses.

Até hoje, não conheci nenhum homem que apreciasse tanto conversar com gente inteligente, para as quais ele, em sua sabedoria centenária, tinha sempre algo a acrescentar. Também não conheci nenhum outro homem que apreciasse e respeitasse tanto as mulheres como ele.

Este era o Leoncio que eu tive enorme prazer em conhecer e conviver por mais de 30 anos. O marinheiro que amava como ninguém a Marinha, que o recebeu na Escola Naval, com a condição de conseguir mais 20 kg de músculos, o que, claro, ele conseguiu, terminando o curso em primeiro lugar. O historiador naval mais conhecido e respeitado, dentro e fora da Marinha, pelas brilhantes obras produzidas. O conferencista inigualável. O pai de família que, incansável, defendia seus filhos, netos e bisnetos como ninguém. Dizem que as mulheres defendem suas crias como uma leoa, ele tinha prazer em cuidar de todos, como um leão. O amigo, com quem se podia contar a qualquer hora do dia ou da noite, mesmo que fosse por uma bobagem qualquer. O meu amigo de mais de 30 anos, que agora me deixou um pouco órfã. Órfã de seu carinho, atenção, respeito e principalmente de seus conhecimentos de história e da vida.

A sua alegria de viver, contagiava a todos que com ele conviviam, até mesmo os que não tiveram a oportunidade de privar de sua companhia por um longo tempo.

Tenho certeza que ele agora está contando suas inesquecíveis histórias, para os amigos que partiram antes dele e que devem ter feito uma enorme festa ao vê-lo chegar.

*Angela Fonseca Souza Assis*  
Técnica em Assuntos Culturais



**RODOLPHO ARPON MARANDINO**  
**Contra-Almirante**

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Rodolpho Marandino e de Marilda Arpon Marandino.

Promoções: a segundo-tenente em 31/8/1981; a primeiro-tenente em 31/8/1983; a capitão-tenente em 31/8/1986; a capitão de corveta em 31/8/1992; a capitão de fragata em 30/4/1998; a capitão de mar e guerra em 30/4/2004; e a contra-almirante em 31/3/2010. Foi transferido para a reserva remunerada e reformado em 19/6/2012.

Em sua carreira exerceu três comandos: Centro de Análise de Sistemas Operativos; Rebocador de Alto-Mar *Triunfo*; e

Colégio Naval. Dirigiu a Assistência Social da Marinha.

Comissões: Navio de Transporte de Tropa *Custódio de Mello*; Rebocador *Triunfo*; Centro de Instrução Almirante Wandenkolk; Contratorpedeiro *Marcílio Dias*; Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*; Comando em Chefe da Esquadra; Grupo de Recebimento de Navios nos Estados Unidos da América; Contratorpedeiro *Paraná*; Comando da Força de Contratorpedeiros; Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão; Escola de Guerra Naval; Comando do 1º Distrito Naval; Comando do Grupamento Naval do Sudeste; Fragata *Rademaker* (imediate); Comando do 7º Distrito Naval; Navio-Escola *Brazil* (imediate); Comando da 2ª Divisão da Esquadra; Diretoria-Geral do Material da Marinha; Adido Naval na França e na Bélgica; e Gabinete do Comandante da Marinha.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito Naval – Comendador; Medalha Militar e Passador Prata – 2º decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 âncoras; Medalha do Pacificador.

À família do Almirante Rodolpho Arpon Marandino, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## ALMIRANTE MARANDINO

A vida nos apresenta algumas imposições com relação às quais não temos a opção de escolha ou, simplesmente, de dizer não.

Muitos de nós nascemos com uma condição socioeconômica da qual não temos como

nos livrar enquanto não pudermos trabalhar muito. E, na maioria das vezes, essa realidade vai nos limitar até mesmo a encontrarmos uma saída para um futuro melhor.

Temos defeitos! Os mais diversos. Alguns de nós nascemos com deformidades,

com intolerâncias, com restrições, com limitações e com deficiências de toda a ordem.

Além de tudo isso, ainda estamos expostos aos ditames do destino, que podem mudar tudo aquilo que planejamos por boa parte de nossas vidas, num piscar de olhos.

Mas dentre as muitas coisas que temos a completa autonomia para escolher está aquela em que entregamos alguns de nossos mais preciosos sentimentos, as mais restritas confidências e o incondicional apoio – a verdadeira amizade.

Temos o costume de usar a palavra amigo para designar aqueles com quem partilhamos algumas horas do dia, da semana, do ambiente de trabalho, no clube, na academia. Mas “amigo” é muito mais que isso!

Amigo é aquele que se preocupa em dividir o pouco que tem, mesmo que aquele pouco tenha sido obtido com um enorme esforço. É aquele que procura saber do seu problema e se empenha para ajudar a resolvê-lo. É aquele que fica feliz pelo teu sucesso!

Amigo é aquele que, apesar de ter sofrido acidentes graves, tomado tiros e ter enfrentado grandes desilusões na vida, é

capaz de olhar para você, com um meio sorriso na boca, numa hora complicada e dizer: pode contar comigo!

Particularmente, quando se vive um período de formação militar, no qual todos nós fomos submetidos ao regime de internato, essas amizades se fortalecem. Passamos a compor uma grande irmandade, e a importância de contarmos com os verdadeiros amigos fica evidente. São amizades para sempre!

Amigo é como você Marandino! Nosso amigo Gordo!

Foi mais um desses inexoráveis desígnios da nossa existência, aquele que não poupará nenhum de nós, que nos privou muito cedo da sua companhia: a morte.

De fato, a derradeira das imposições da vida fez cristalizar em todos nós aquilo que um dia tivemos a felicidade de escolher – “sermos seus amigos”. E, paradoxalmente, ao contrário de tudo o que nos foi imposto, essa opção se eternizou em nossos corações.

*Turma Almirante Saldanha da Gama*

# 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 (internet: [rmbmateria@dphdm.mar.mil.br](mailto:rmbmateria@dphdm.mar.mil.br) e intranet: [dphdm-083@dphdoc](mailto:dphdm-083@dphdoc)).

---

## TUIUIÚ – ALBUQUERQUE

Em março de 1987, foram trocados os comandos da flotilha e os dos navios. Todos eram “marinheiros de primeira viagem” sem experiência na navegação fluvial. O *Parnaíba*, então o mais distinto, era o maior e mais peculiar dos navios da flotilha, com máquinas alternativas a vapor e eixos e hélices protegidos por túneis moldados no casco. As máquinas alternativas são especialmente robustas, confiáveis, contudo os túneis de proteção dos eixos e hélices quase anulavam o efeito de “conjugado” feito com máquinas. Logo iriam aprender...

A grande comissão da Flotilha de Mato Grosso, aguardada com ansiedade por todos que a integravam, era a anual viagem a Assunção do Paraguai, no mês de maio. Às vezes, a viagem ainda se estendia até a Argentina. Em 1987, seria o caso, iríamos

a Santa Fé. Então, logo vi que as viagens de adestramento dos meses de março e abril seriam as chances de obter alguma adaptação ao cenário pantaneiro antes da “Grande Viagem”.

Dois viagens bem curtas antecederam a ida ao Paraguai, sem novidades para os veteranos. Ambas transcorreram nas cercanias de Ladário. Uma para montante, até Boca do Tuiuiú, e outra para jusante, até Morrinhos.

O comandante do 6º Distrito Naval fazia quase todas as viagens. Assim, no meu primeiro suspender “em solitário”, para Boca do Tuiuiú, tínhamos a bordo “toda” a minha experiência submarinista, o almirante, o oficial de Operações e Informações do Comando do 6º DN e o comandante da Flotilha de Mato Grosso (ComFlotMT). Nada mal para começar.

Os exercícios foram simples, leve aquecimento do Programa Anual de Ades-  
tramento. O *Parnaíba* subindo o rio. Eu  
olhando para aquelas margens “tão pró-  
ximas”, imaginando como seria possível  
retornar. Na Cancha do Piuval chegamos  
ao fim do martírio e, com passadiço lotado  
de autoridades e mais antigos, houve a in-  
versão de rumo. O *Parnaíba*, lentamente,  
iniciou sua guinada para boreste e pronto:  
logo encontrou a margem esquerda do rio.  
No padrão conhecido de manobra, máqui-  
nas e leme foram empregados para trazer  
o navio a ré ao mesmo tempo em que um  
conjugado de máquinas pretendia colocar a  
proa no rumo de retorno. Nada. O *Parnaíba*  
só ia para frente e para trás. Ao mesmo tem-  
po, a correntada plácida do Rio Paraguai  
o levava, atravessado, em direção a Boca  
do Tuiuiú. Nunca pensei que um pássaro  
tivesse uma goela tão assustadora, ainda  
que a verdadeira ave possuísse um bico,  
por certo, perigoso. No passadiço, “muitas  
sugestões”, que o pobre comandante agra-  
decia com uma automática concordância,  
na verdade sem prestar muita atenção.

Enfim, nada aconteceu, não matamos o  
tuiuiú entalado. Tomamos o rumo certo e  
voltamos para casa. O *Parnaíba*, mais tarde  
aprendi, havia preparado a “peça” e a encer-  
rava no último momento. Havia iniciado o  
período de testes do novo comandante para  
saber se o ajudava ou o esfolava.

Bem perto, outro personagem obser-  
vava, silencioso, o ocorrido: o prático de  
bordo, um suboficial com nome de filósofo  
grego, último e único integrante do Quadro  
de Práticos Militares, em extinção. Mais  
tarde ele se pronunciaria...

Passados uns poucos dias na Base Flu-  
vial de Ladário (BFLa), suspendemos para  
realizar uma Operação Ribeirinha na região  
de Albuquerque. A situação descrevia cri-  
se, Fuzileiros Navais, FlotMT e figurativo  
inimigo.

Descemos o rio em direção à área do  
exercício, cumprindo o programa de even-  
tos elaborado. De minha parte, persistiam  
as preocupações com as guinadas do navio.  
Só via locais exíguos. Incomodava-me a  
prática consagrada na região de condicio-  
nar o “movimento da força” às imposições  
da calha navegável, mormente quando a  
manobra urgia em decorrência das im-  
posições táticas. Pior ainda era ignorar o  
“atenção executar” até que os comandantes  
sentissem, cada um por si, o momento da  
manobra. Bom, tinha de haver um jeito. Os  
progressos não eram rápidos nem suficien-  
tes, até que o prático do navio, com muita  
humildade e respeito, falou mansamente:  
“O *Parnaíba* não gosta de fazer assim”  
(sobre as guinadas). Percebendo que o co-  
mentário transcendia o homem, indaguei:  
“E como o *Parnaíba* gosta de fazer?” E ele,  
com poucas palavras, me ensinou. Simples  
como a água. Leme, parada e adequada  
partida das máquinas. A partir de então, o  
*Parnaíba* não teve mais, sob meu comando,  
qualquer dificuldade para inverter rumos,  
girando sobre si mesmo, onde quer que se  
encontrasse.

Em Albuquerque, chegamos um pouco  
atrasados. Já era noite quando atingimos a  
posição de onde lançariamos o movimento  
navio-terra. Não havia luar, a noite estava  
absolutamente escura. Nossos radares,  
voltados para a navegação de lazer, eram  
inadequados para a navegação fluvial.  
Assim mesmo efetuamos os movimentos  
pré-desembarque a contento.

A registrar, as dúvidas sobre a validade  
de mais uma prática consagrada na FlotMT:  
não navegar à noite, considerada, “por  
razões de segurança”, perigosa. A origem  
da decisão estava perdida na história (pen-  
sando com meus botões, isso haveria de  
ser mudado).

Lançada a tropa de assalto, tomados  
os objetivos, avançávamos com os navios

para prestar o apoio aproximado. Havia infiltrações do figurativo inimigo nos hotéis da região. Sempre que descobertos, fazíamos “fogo” sobre os hotéis. Só que o *Parnaíba* fazia fogo mesmo, de salva é claro, aproveitando a confortável dotação de que dispúnhamos. Olha que assustamos muita gente porque, ao verem os navios tão próximos, os hóspedes se aproximavam da

barranca, para serem recebidos com o canhão do *Parnaíba*. Como submarinista, o comandante do navio estava se mostrando um aficionado artilheiro. Coisas do *Parnaíba*, que começava a incutir no comandante a identidade do seu espírito.

*Gilson Antonio Victorino da Silva\**  
Capitão de Mar e Guerra

## CRUZEIRO DE GUERRA

Iniciávamos o ano de 1988. Aproximava-se a data em que passaria o comando do *Parnaíba*. O comandante nomeado já se encontrava a bordo. O navio estava ótimo. O Período de Manutenção Geral (PMG) restaurara as forças do *Parnaíba* como há muito não era feito. O chefe de máquinas foi incansável na recuperação das máquinas, e o navio, literalmente mexido e pintado da quilha ao tope do mastro. A Inspeção de Eficiência foi bem-sucedida e nela o *Parnaíba* introduziu o uso do macacão de combate no Pantanal.

Um novo comandante do 6º Distrito Naval havia assumido. A Flotilha de Mato Grosso (FlotMT) se preparava para viajar a Cáceres. *Parnaíba* e *Potengi* seriam desincorporados na Lagoa Gaiva, onde o Rio Paraguai passa ter características impróprias para a navegação desses dois navios. O rio se encontrava com águas baixas, iniciando o regime de cheia.

O novo comandante do 6º DN chegou com ideias operativas inovadoras. Desse modo, logo soubemos (sempre se sabe de tudo) que pretendia inserir “surpresas” nas operações, de modo a testar a prontidão da Força Distrital e das Organizações Militares (OM) de apoio.

No dia previsto, suspendemos para Cáceres cumprindo diretiva pertinente.

No Programa de Eventos nada havia sobre trânsito sob oposição permanente e nem era esse o escopo dos exercícios naquela viagem. Estávamos apreensivos, suspeitando que enfrentaríamos situações em que as regras de engajamento não estavam claramente definidas. O comandante do 6º DN embarcou no *Parnaíba*. O comandante da Flotilha de Mato Grosso, no *Paraguassu*.

O quartel do 17º Batalhão de Caçadores do Exército Brasileiro (17 BC) se situa num forte logo a montante da Base Fluvial de Ladário (BFLa), plantado sobre uma alta “barranca” calcária, à beira da margem direita do Rio Paraguai, de tal modo que, tão logo suspendêssemos, estaríamos passando por ele. Um ponto muito bom, portanto, para a primeira das “surpresas”. E não nos decepcionamos. O tempo todo sob observação, logo foi percebido um “ninho de metralhadora” calibre .50 posicionado para engajar os navios. Fingimos nada ver, para prosseguimento do jogo.

Ao passar pelo forte, a metralhadora iniciou o seu trabalho utilizando cartuchos de festim e ... foi solenemente ignorada. Indagados pelo comandante do 6º DN sobre o que se passava, respondemos que o EB devia estar aproveitando a passagem da

\* Foi comandante do Navio-Varredor *Atalaia*, do Monitor *Parnaíba*, da Flotilha de Mato Grosso e Capitão dos Portos do Espírito Santo. Foi também Adjunto de Adido Militar na República Popular da China. É aperfeiçoado em Submarinos e Mestre em Ciências Navais (EGN).

FlotMT para fazer algum exercício. Vendo que nada faríamos, fomos avisados de que estávamos sob ataque. Sendo assim, foi tocado Postos de Combate, e o *Parnaíba* guinou para clarear a bateria principal, enquanto a coluna de navios passava sob sua proteção na máxima velocidade. Calada a metralhadora, voltamos à formatura. Do melhor jeito que se pode agir nessas horas, ponderações foram feitas sobre a necessidade de os eventos dessa natureza terem consideração de possibilidade em diretiva. No mais, esse forte não perderia por esperar.

E assim seguiu a viagem, ora esse ou aquele navio sendo surpreendido pelo “secreto” Programa de Eventos Paralelo.

O moral não ficou bom. A falta de equilíbrio nas oportunidades acabou por unir a FlotMT contra o “inimigo comum mais próximo”. As atenções foram redobradas. O pessoal do Com6ºDN embarcado passou a ser controlado de perto, para que qualquer evento surpresa pudesse ser detectado e informado. Conforme a situação, até garrafas com mensagens foram lançadas ao rio para serem recolhidas pelos navios que vinham mais a ré. O moral subiu.

Quando nos aproximávamos de Amolar, fomos avisados de que o navio tivera uma explosão na caldeira (simulada) e que dois tripulantes fuzileiros navais estavam seriamente feridos, com traumatismo craniano, perda de massa encefálica, precisando de evacuação aeromédica. Agora era hora de testar o pessoal do Hospital Naval de Ladário (HNLa), da Base Fluvial de Ladário (BFLa), do Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário (GptFNLa) e da equipe de salvamento da Base Aérea de Campo Grande (Aeronáutica). Preparamos mensagens informando os fatos para as OM de Ladário e para o Serviço de Busca e Salvamento (SAR) de modo que pudessem tomar as cabíveis providências de apoio e atender os feridos, identificados por homônimos de

dois fuzileiros navais falecidos, da turma do Com6ºDN. O uso do nome desses militares mortos tinha a expectativa de não alarmar familiares e alertar os comandantes das OM de apoio de que “algo” estava estranho e que, portanto, um exercício estava em execução.

A bordo tudo foi preparado para a evacuação aeromédica. O helicóptero da Força Aérea Brasileira nos localizou sem muita dificuldade (ainda não existia o GPS a bordo). “Hoverando”, baixou um tripulante na proa do *Parnaíba*. Içou as vítimas, levando-as para o HNLa.

Em Ladário, as providências estavam sendo tomadas conforme o relato disponível. As comunicações eram difíceis, os equipamentos de rádio impróprios. Perante a gravidade do acidente, contatos foram realizados com hospitais de Corumbá. A impossibilidade de se achar os nomes das vítimas entre os integrantes do GptFNLa causou preocupações que logo ultrapassaram os muros da BFLa para chegar aos ouvidos das famílias, que queiram informações. O fato de o *Parnaíba* haver perdido recentemente um tripulante afogado na Lagoa Gaíva aumentava a credibilidade de novo infortúnio. Enfim, um pequeno caos que não fugiu do controle porque o mal-entendido pôde logo ser esclarecido. Além disso, a mídia local era bastante restrita.

Chegamos a Lagoa Gaíva e fundeamos nas proximidades da Ilha do Morro (ou do Rato). O comandante do 6ºDN passou para o *Paraguassu* de modo a prosseguir viagem até Cáceres. Fomos desincorporados para voltar a Ladário.

O Rio Paraguai, a montante das Três Bocas, se torna bastante estreito, de modo que mal permitia ao *Parnaíba* fazer inversões de rumo (por vezes fazia “cabeço” na margem). O *Potengi* encontrava-se fundeado na popa do *Parnaíba*. O *Parnaíba* foi mandado suspender. Enquanto fazia o seu giro para descer o rio, inadvertidamente, o

*Potengi* também suspendeu, expondo o seu costado de boreste à proa do *Parnaíba*. Para evitar o abalroamento, o *Parnaíba*, àquela altura já descendo o rio, diminuiu máquinas, enquanto o *Potengi* dava máquinas atrás para abrir caminho. O cruzamento, afinal, se deu sem problemas, todavia a redução da velocidade agravada pela corrente do rio pela popa impediu que o *Parnaíba* tivesse governo para fazer curva de 90° logo a jusante do ponto de fundeio. Como consequência, o navio foi de encontro à margem, numa “perfeita” atracação por boreste.

Árvores em profusão entraram pelo navio. Aparelhos de ar-condicionado foram arrancados das anteparas, a balaustrada foi amassada e, de repente, grande gritaria com a guarnição correndo pelo convés, entrando pelas escotilhas para as cobertas. Do passadiço, imaginei uma grande emergência, quiçá um furo no casco. Ansioso, buscava por informações sobre as avarias. Os estragos, afinal, foram pequenos. A correria se devia ao ataque de abelhas que, incomodadas pela rude chegada do *Parnaíba*, caíram em cima da guarnição. Olha que abelha é o que mais vi matar no Pantanal, mas confesso ter ficado aliviado em constatar que eram “apenas” abelhas.

O navio abarrancou em uma curva, vedando completamente a boca de um arrombado, que continuava a passar sob o navio. Foi preciso que o *Potengi* nos ajudasse para sair daquela humilhante imobilização, nos puxando pela alheta de bombordo. Depois de tudo controlado, fez uma “guerra danada” e enviou charges da situação.

Emergência controlada, agora vamos à retribuição de cortesia ao forte do 17 BC. Nas proximidades de Corumbá, fundeamos para preparar a passagem pelo 17 BC. Ainda que houvesse possibilidades, eram remotas as chances de ele ter preparado alguma

coisa para a nossa volta, ainda mais porque o comandante do 6ºDN não estava a bordo. Era costume levarmos morteiros juninos para dar realismo sonoro aos nossos engajamentos. Juntamos todos os disponíveis. Passamos alguns ao *Potengi*. Combinamos que atacaríamos o forte. Só isso.

Suspendemos em Postos de Combate, guarnição individualmente “armada” com rojões. Passamos Corumbá. Eram cerca de 12 horas, a guarnição do 17 BC deveria estar no rancho, nada a vista, nenhum movimento na barranca. Chegamos bem perto, surpresa total. Tora, tora, tora.

E sob “bandeira pirata”, abrimos fogo sobre o forte com os canhões de 76 mm e os de salva. Como estávamos bem perto da parede de calcário, cada tiro retumbava em uma sequência magnífica de ecos. A barulheira infernal se misturava com o ruído dos rojões disparados por ambos os navios. A guarnição do 17 BC acorreu em grande número para ver o *show*. E o *Parnaíba* seguiu de alma lavada.

A FlotMT não conseguiu chegar a Cáceres. O Rio Paraguai, já enchendo, se tornou um obstáculo intransponível devido ao acúmulo de camalotes e balseiros. Os navios pareciam presos em terra firme. A superfície do rio sumiu sob a vegetação flutuante. Restou voltar mais cedo.

Tão logo os navios atracaram, vimos o coronel comandante do 17 BC entrar bufando na sala do comandante do 6ºDN. Em seguida, fui chamado para responder por que havia atacado o 17 BC. Respondi que não sabia se ele tornaria a nos atacar e que não queria ser surpreendido de novo e que, assim, tomei a iniciativa. Minha explicação deve ter sido convincente, posto que ali o assunto se encerrou.

*Gilson Antonio Victorino da Silva*  
Capitão de Mar e Guerra

## USO DO BELICHE

Há várias décadas, em tempos mais românticos, alguns militares da Marinha cultivavam o hábito de manter animais de estimação nas Organizações Militares (OM). Transformados em mascotes, recebiam atenções e regalias impensáveis aos membros da tripulação.

Em certa OM localizada em uma ilha, dentre as diversas aves que povoavam os jardins, um casal de pavão constituía-se em ilustres “personagens”, alvo de esmerado zelo do subcomandante que lá servira em determinada época.

Na mesma unidade militar, competindo com o colorido casal, existia um jumento também possuidor de respeitável número de admiradores, fato que até então não provocara rivalidade entre as espécies.

Porém, depois de algum tempo de convivência pacífica e amigável, até parecendo caso de ciúme, o jumento passou a encenar com o distinto casal. Nos solitários passeios pela ilha, bastava avistar as aves e empreendia feroz perseguição, apossando-se da área. O fato causava tremendo rebuliço nas áreas ajardinadas. A situação tornou-se insustentável. Era motivo de preocupação dos oficiais de serviço, com registro no livro de ocorrências e frequentes chamadas de atenção pelo subcomandante, exigindo que os oficiais tomassem providências para dar fim às discrepâncias.

Um tenente dos tempos antigos, frequentemente repreendido, decidiu dar fim à constrangedora situação. Ao assumir serviço ao meio-dia, tratou de implementar a linha de ação que planejava: determinou ao sargento-polícia que prendesse o quadrúpede. Pensando tratar-se de brincadeira, o sargento fez ar de riso.

– Que cara é essa, sargento? O que está esperando?

– Mas chefe...

– Chefe nada, não entendeu? Cumpra a ordem.

O sargento não teve dúvida: conforme a prática militar, ordem dada é ordem cumprida.

Durante o justo e merecido descanso em casa, repassando a atribulada rotina do expediente, o subcomandante estava incomodado com a sensação de ter falhado em algo. Faltava algum detalhe, algo relevante ocorrera, durante o expediente, que não conseguia recordar. Perdeu o sono. Haja preocupação. Estava “pegando” alguma coisa. O que deixara de esclarecer, decidir, determinar? Em vão. Não lembrava de nada, mas a ansiedade continuava.

Dormiu tarde e acordou cedo. Corpo pesado, sonolento. O incômodo da noite retornou: o que acontecera? Não fazia a mínima ideia – o estresse aumentava. Repentinamente veio-lhe uma lembrança: a tarde do dia anterior tinha sido incomum, tranquila demais. Poucos aborrecimentos, assuntos corriqueiros, nada de problemas sérios, um mar de almirante. Por fim, acalmou-se, sentiu-se leve. Vestiu-se, pegou o carro e estacionou no pátio à beira do cais.

Embarcou na lancha. Incontinenti, deu-se conta do que o atormentara a noite toda: nenhum problema com as aves. Não era possível, as preocupações voltaram multiplicadas. Será que estavam doentes? Algum incidente? Ficou aflito; e a bendita lancha na lentidão de sempre, toc, toc, toc, não saía do lugar. Precisava chegar a bordo para certificar-se do estado das coisas.

Mal a lancha atracou e a autoridade já estava com o pé no cais da OM. Dispensou o cerimonial de praxe.

– Oficial superior de pernoite, acompanhe-me!

Dirigiu-se ao gabinete sem emitir nenhuma palavra, fato estranhado pelo oficial

de pernoite. Entrou no gabinete e interpe-  
lou: O que aconteceu, algum problema?

– Nada, chefe, tudo na mais perfeita  
ordem.

– Não é possível! Sempre acontece. Liga  
para o oficial de serviço e manda vir aqui.

Chegando, o oficial de serviço cumpri-  
mentou-o:

– Bom dia, chefe.

– Como estão as coisas, oficial? Como  
foi o serviço, tudo bem?

– Tudo bem, comandante.

– E as aves, os pavões?

– Ah, chefe, eles estão ótimos. A  
alimentação e a água foram trocadas, se  
alimentaram bem.

– Tem certeza? E o jumento?

O tenente quase desmaiou! Essa per-  
gunta não estava em seu programa. Por  
que os chefes sempre perguntam o que  
não se espera? Por azar, tinha esquecido  
de tirar o jumento da prisão. Tinha de dizer  
a verdade:

– Chefe, as aves não tiveram nenhum  
problema.

– Como assim?

– Eu prendi o jumento.

– Você fez o quê? Como, onde?

– Prendi-o no bailéu.

O subcomandante aloprou:

– Você enlouqueceu? Lá é lugar de  
prender jumento? Não tinha marinheiro  
preso no bailéu?

– Não, chefe, não tinha nenhum mari-  
nheiro preso.

– O jumento dormiu no beliche?

– Acredito que não, chefe, mas...

– Mas coisa nenhuma, você está preso,  
pernoitará no bailéu. Mande tirar o beliche  
de lá.

– Chefe, eu vou dormir sem beliche?

– Você quer dormir no beliche com o  
jumento? Dá certo não. Tire o beliche!

– E o jumento vai ficar comigo, chefe?

– Claro, os dois estão presos!

P.S.: Não dormiram juntos. O subco-  
mandante achou a situação tão inusitada  
que não perdeu a oportunidade de zoar o  
tenente, ou seja, “fazer guerra”, como é  
costume na Marinha. Cancelou a pena do  
tenente e relaxou a prisão do jumento.

*Manoel Cardoso da Silva*  
Capitão de Corveta (Ref<sup>o</sup>-T)

# DOAÇÕES À DPHDM JUNHO A SETEMBRO DE 2016

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

## DOADORES

Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>) Armando de Senna Bittencourt  
Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>) Ney Dantas  
Maria Augusta Evangelista Fernandes  
Centro de Inteligencia da Marinha – Rio  
Fundação Alexandre Gusmão  
Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)  
Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército (DPHCEX)

## LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

### CHILE

*Revista de Marina* – nºs 4 e 5, 2015; nº 1, 2016

### CUBA

*Revista Bimestre Cubana* – nº 42, jan./jun. e jul./dez. 2015

### ESPANHA

*Cuaderno de pensamento naval* – nº 19, 2º semestre – 2015

*Revista de História Naval* – v. 33, nº 131 – 2015; suplemento 22, v. 33, nº 131 – 2015

*Revista General da Marina* – jul./out./nov./dez. Tomo 269 – 2015; abr. Tomo 270, 2016

### ESTADOS UNIDOS

*Naval War College Review Winter* – v. 69, nº 1 – 2016

### FRANÇA

*Études Marines* – Outre-Mer nº 9, dez. 2015

### PORTUGAL

*Revista de Marinha* – mar./abr. 2016

### ITÁLIA

*Rivista Marittima* – nº 2, v. 148, fev./2015; nº 7, v. 148, jul./ago., 2015; nº 8, v. 148, set./2015; nº 9, v. 148, out./2015; nº 10, v. 148, nov./2015; nº 1, v. 149, jan./2016; nº 3, v. 149, mar./2016; nº 4, v. 149, abr./2016

**BRASIL**

- Cadernos do CHDD* – v. 14, nº 26, 1º semestre – 2015; v. 14, nº 27, 2º semestre – 2015
- Tecnologia Militar* – v. 37, nº 3 – 2015
- Anais do Clube Militar Naval* – v. 145, tomos 1 a 6, jan./jun. – 2015
- Tecnologia & Defesa* – v. 33, nº 145 – 2016; v. 33, nº 15 Ed. Especial 18 – 2016; v. 33, nº 29 Suplemento Especial – 2016
- Revista do Clube Naval* – v. 124, nº 378, abr./mai./jun. – 2016
- Revista Mare Nostrum* – v. 18, nº 72, jun./2016
- O Anfíbio* – v. 33 – 2015
- Revista da Cultura* – v. 15, nº 26, mar./2016
- Segurança & Defesa* – nº 109 – 2013
- Revista Verde-Oliva* – v. 41, nº 223, abr./2014
- Noticiário – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* – nº 309, jan./fev./mar. – 2016
- Flap Internacional* – v. 53, nº 526
- Fuzileiros Navais – Da praia de Caiena às ruas do Haiti*
- Amigos das Artes* – 2010
- Boletim internacional de bibliografia Luso-Brasileira* – 2015
- Diário de bordo: A história da indústria naval brasileira* – 2010
- Retratos D’Dumont*
- Heróis dos céus – A iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália 1944-1945*
- Caixa de Construção de Casas para o Pessoal da Marinha 75 anos* – 2011
- A história da SOAMAR-RIO 1979-2006* – 2010
- Artista da Associação Profissional de Artista Plástico de São Paulo APAP 2015* – 2015
- Pedro Teixeira, a Amazonia e o tratado de Madri* – 2016, 2 Exs. 1 Exs. BM (1 doação)
- Tua voz* – 2016 (volante)
- A última saga do NF José Bonifácio* – 2015

# 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.

---

## **A GUERRA NO MAR\*** (*RMB, jul/ago 1916, p. 19*)

*Muito embora sejam exiguos os documentos reaes sobre a actual guerra no mar, escriptores e technicos tem havido que não trepidam em tirar dos factos superficialmente conhecidos deducções e ensinamentos que reputam provados á luz do bom criterio militar.*

*Ainda agora, o proposito do combate no Mar do Norte, entre inglezes e allemães, conhecido por batalha da Jutlandia, apparecem conclusões e deducções diversas, que só têm como ponto de apoio as hypotheses livremente formuladas pelos escriptores ou creadas pelos technicos.*

*A nosso ver, ainda é cedo para se formar solido julgamento sobre a grande guerra que actualmente tala dos ricos campos da Europa e despoeva os mares. Com relação á guerra maritima, principalmente, todo o julgamento é prematuro.*

*Não se póde ter com segurança juizo sobre a maior ou menor effcacia das armas e condições de seu emprego. Menos ainda sobre a composição das esquadras, o valor dos diversos typos de navios, o modo de combater no mar.*

*Os estados-maiores em guerra nada têm dito que nos habilite a julgar com acerto. Por emquan-*

---

\* Transcripto do "O Paiz" de 26 de julho ultimo.

to, elles têm toda a sua attenção voltada para a guerra e o melhor uso a fazer dos elementos que possuem, e que estão dando excellentes provas.

Póde-se, de um modo geral, architectar supposições, mas o que os factos demonstram é que até este momento não se operou no mar nenhuma transformação radical nos meios e processos de guerra, naquelles que mereciam, no periodo de paz, a approvação geral.

A grande e sem duvida brilhante campanha submarina, que neste momento acaba de se enriquecer com o seu fasto mais audaz, e na qual a Allemanha depositava enorme confiança, tem sido, sob o ponto de vista do resultado militar, o maior insuccesso desta grande guerra.

A acção dos submarinos, tanto allemães como alliados, tem estado aquem da expectativa. Delles esperava-se qualquer coisa de mais efficaz, no terreno da lucta naval. Agora mesmo, a presença no mar do Norte da esquadra ingleza prova nossa asserção.

Arma terrivelmente destruidora, encontra-se ainda em sua infancia, ou, quando muito, na

adolescencia. Nella nenhuma potencia maritima póde depositar exclusivamente a sua defesa. Causa damnos extraordinarios, mas não colhe proveitos de seus actos.

E na guerra não basta destruir, é mister saber utilizar o resultado da destruição.

É uma excellente arma auxiliar, cuja funcção na tactica de combate ainda não se acha perfeitamente determinada, não obstante já ter, como tem actualmente, um relevante, mas não principal, papel na estrategia.

**Na guerra não basta destruir, é mister saber utilizar o resultado da destruição**

É uma arma de surpresa e como tal não póde figurar nas acções de guerra regular.

O melhor exemplo disto acreditamos que nos fornece a propria marinha allemã, não a utilizando na batalha da Jutlandia, conforme reiteradas declarações do seu estado-maior. Fossem os submarinos uma arma de emprego certo e o almirante não a deixaria de lado numa operação experimental como a referida. Empregal-a na destruição do commercio maritimo do inimigo é recurso de defesa, mas não de guerra para que com elle se possa constituir a força naval de um paiz.

(...)

**A FUSÃO DOS QUADROS DA MARINHA**  
*Conferencia realisada do Club Naval pelo*  
*Capitão de Corveta Frederico Villar*  
*(RMB, set/out 1916, p. 99)*

Senhores:

A honra insigne que me cabe, fazendo esta conferencia sobre a **fusão dos quadros na Armada Nacional**, causa-me uma sensação extraordinaria de orgulho e de intima alegria, porque o assumpto escolhido constitue um ideal que me apaixona, reveste-se de uma importancia capital para os destinos da Marinha e já me parece escapar ás raias das discussões academicas para transformar-se numa das mais bellas conquistas realisadas pelos Poderes Publicos em proveito de muitos altos interesses do Brazil.

Á gravidade do assumpto e á sua apparente complexidade, vem juntar-se a exigencia absoluta de celebrar os seus beneficios, que irradiarão illuminando com clarões de apothese o edificio sublime de uma verdadeira Marinha de Guerra; como sonhamos realisar com os nossos esforços e extrema dedicação a bordo dos navios da Esquadra.

A solução do problema da fusão dos quadros da Armada está entregue ao patriotismo do Governo e do Congresso Nacional.

É, porém, justamente, como elemento de estudo, facilitando as suas deliberações, que nos julgamos na obrigação de illustrar

o espirito dos homens de responsabilidade no paiz e dos nossos companheiros na Marinha, com respeitosos e opportunos esclarecimentos, de modo que lhes sobrem recursos para a mais acertada das soluções e julgamentos.

Tratando-se de uma questão que interessa tão profundamente á Marinha e ao paiz, não póde ser visto sem grande benevolencia o facto de occupar a vossa attenção um official entusiasta e apaixonada pelas cousas da sua carreira, a que ha cerca de 30 annos se dedica de toda su'alma, e se julgue elle no direito de assumir semelhante attitude, sem nenhum interesse individual em jogo, sem calculo preconcebido e sem pretender impor as suas opiniões a quem quer que seja: mas com a coragem e o desempenho da elegancia moral de um espirito recto, profundamente convencido da causa que defende e animado pelo fogo sagrado que o amor pela Marinha accende com ardor perenne em seu coração.

(...)

N'esta conformidade, Senhores, a absoluta confiança que nutro na capacidade dos meos colegas; o exacto conhecimento que tenho do seo grande amor e dedicação á Marinha nos diversos ramos da actividade naval; a certeza de que elles

darão ao país a mesma satisfação e o mesmo orgulho experimentados pelos ingleses e americanos depois que estes fizeram das “machinas” uma especialidade como as outras do “Corpo tecnico” da Armada, me conduzem ás seguintes afirmativas categoricas:

1) A fusão é inevitavel e será um grande bem para a Marinha.

2) A fusão trará colossal economia para os cofres publicos.

3) A fusão é possivel, nos moldes do mais simples bom senso pratico!

4) A fusão se impõe immediatamente!

Nada será capaz de impedil-a, porque ella é consecuencia da lei fatal da evolução dos homens e das cousas na Marinha!

Mas como não baste afirmar para convencer, demonstremos o que afirmamos:

Senhores!

A fusão é inevitavel, porque a força das circumstancias está restringindo as funções do “Engenheiro Machinista” dos nossos quadros actuaes á **administração superior e conducta das machinas exclusivamente motoras, das auxiliares que dizem respeito a essas motoras, e das machinas electricas que não pertençam ás incumbencias actualmente entre-**

**A fusão é inevitavel,  
porque negal-o seria  
negar a luz solar,  
numa Marinha onde  
officiaes “combatentes”  
e “machinistas” já são  
oriundos de uma mesma  
Escola**

**gues aos “Officiaes de Marinha” a bordo dos navios da Esquadra; e a consciencia dos nossos governantes ha de fatalmente comprehender que nada justifica a manutenção de um quadro aparte para serviços que cada vez mais se ligam e se confundem com todos os demais – principalmente quando o que diz respeito aos reparos feitos a bordo, elles já são exclusivamente entregues aos “mecanicos”, organisados com previdencia e sabedoria, desde 1908, em nossa Marinha, e**

que, devidamente orientados, estão dando a mais ampla satisfação aos fins para que foram creados.

A fusão é inevitavel, porque desde que se não abra aos novos Guarda-Marinha os mesmos horisontes e garantias de futuro, nas especialidades de “machinas”, de que gozam os que abraçam as de “artilharia”, “torpedos”, etc., eu não sei como evitar a repugnancia a semelhantes encargos, nem como remediar tamanhas difficuldades, sem retrogradar aos processos de recrutamento, instrucção e organização, que foram condemnados por marinhas typos e por nós mesmos!

**“I think that to abandon the amalgamation feature would be to take a step backward which**

*would soon have to be retraced and I am strongly opposed to any such vacillating policy”* – diz o Commander W. F. Worthington da M.A.

A fusão é inevitável, porque negal-o seria negar a luz solar, numa Marinha onde officiaes “combatentes” e “machinistas” já são oriundos de uma mesma Escola, sujeitos a um mesmíssimo curso, tendo a mesma escala de antiguidade marcada pelas aprovações dos mesmos exames e, depois de promovidos, igualmente, postos sob um mesmo regimen a bordo dos navios da Esquadra Nacional. A fusão é inevitável, porque ella praticamente, sob o ponto de vista profissional, já existe – nem poderia deixar de existir – restando aos Poderes Publicos apenas reconhecer-a, promover o desenvolvimento de todo o seu cortejo de beneficios, regulamentando-a de modo a facilitar á superior administração da Marinha a sua conveniente organização definitiva, accelerando assim o aperfeiçoamento do pessoal e evitando difficuldades em um tão interessante periodo de transição!

A fusão é inevitável, porque só as leis divinas, Senhores, são eternas! As leis humanas evoluem fatalmente com as conquistas da civilização e do trabalho, sempre progredindo, sempre caminhando para uma mais absoluta perfeição!

Si o espirito rotineiro ou sensibilidades conservadoras preterderem manter codigos eternos, as

instituições, como as sociedades, os obrigarão a reformal-os **com os simples argumentos irresistiveis dos factos consumados!** Além disso, Senhores, a fusão será um grande bem para a Marinha, porque ella virá pôr termo a desintelligencias, acaso existentes, entre “officiaes de marinha” e “machinistas”, estabelecendo definitivamente esses nobres sentimentos de solidariedade e de affecto reciproco **que só podem existir entre homens com o mesmo cultivo e com os mesmos horisontes!**

A fusão virá trazer a solução de um outro não menos opportuno problema na Marinha – o accumulo excessivo de officiaes, a bordo dos destroyers – por exemplo – accumulo a que presentemente somos forçados pelas exigencias da actual divisão das “**incumbencias**” e dos “**quartos**” n’aquelles pequenos navios, onde a vida transforma-se, por vezes, n’um excessivo sacrificio!

(...)

N’esta conformidade, Senhores, não acho difficuldades que honestamente se possam oppôr á realisação immediata da fusão dos quadros, principalmente si fizermos passar para o **quadro unico**, mediante estudos complementares, como já ousei lembrar anteriormente, e como está no programma do Governo, os actuaes engenheiros machinistas que cursaram a Escola Naval de 1907 em diante, que continuariam **ma-**

*chinistas até o posto de capitão de corveta, devendo os outros, e os que não satisfizessem ás exigencias de exame da lei da fusão, continuar no actual Corpo de Machinas até á sua natural extincção.*

*Senhores!*

*A fusão será, ao mesmo tempo, uma medida de grande alcance economico: uma vez totalmente realisada, trará aos cofres publicos uma economia minima de mil e quinhentos contos annuaes!*

*Logo depois de decretada, se fará sentir a diminuição das despezas, porque os quadros da Armada não precisarão ser augmentados, pois serão, ainda então, sufficientes para as nossas necessidades, o quadro de machinistas irá rapidamente desaparecendo.*

*Isso, Senhores, além dos grandes serviços reaes que os Poderes Publicos prestarão á Armada com o “Quadro Unico”, simplificando consideravelmente a administração naval, definindo insophismavelmente as responsabilidades, unificando os serviços, elevando o nivel profissional, alargando os horisontes a todos os officiaes devidamente especializados em todos os ramos das nossas actividades na Marinha e solidificando, de modo indissolúvel, os sentimentos de affecto e de reciproco apreço entre companheiros de uma mesma classe!*

*Não teremos jamais gratidão bastante para com o Governo e o Congresso que realisarem esse*

*grande, justo e nobre ideal, que com tanto enthusiasmo acariciamos!*

*Senhores:*

*A fusão dos quadros com a especialização corresponde magnificamente ás mais legitimas aspirações da Marinha do Brazil: O quadro unico impõe-se! E nessa reforma, de tanta utilidade e alcance para a defeza naval do paiz, já está perfeitamente delineada pelo Governo, de modo a trazer uma somma extraordinaria de beneficios para a Marinha e para a Republica!*

*Possa caber-me a honra de haver para ella concorrido com a melhor de minhas energias e com esse sincero enthusiasmo que o grande amor pela Marinha me inspira!*

*Os meus votos mais sinceros são para que o Snr. Ministro tenha a gloria de levar a effeito essa grandiosa reforma, vencendo brillantemente todas as difficuldades que acaso se lhe antepuzerem.*

*Eu não creio que haja forças humanas capazes de impedir a victoria da fusão dos quadros na Marinha!*

*Os adversarios da grande idéa poderão – talvez – retardar, por um instante, a sua marcha, difficultando a immediata realisação do programma traçado; mas detel-a definitivamente, isso é que nunca!*

*“La vérité est en marche, rien ne l’arretera!”.*

**A TACTICA DE COMBATE\*****(RMB, set/out 2016, p. ?)****Pelo Lieut. R. A. Dawes da Marinha Americana****Generalidades**

As *Instruções Navaes Americanas de 1913* definem a *tactica* do seguinte modo: “A *tactica applica-se* a todos os movimentos e operações navaes realizadas depois do contacto com as forças do inimigo. O termo “**contacto**” na sua mais ampla accepção, significa uma aproximação do inimigo tal que, affectando a formatura da esquadra, torna o combate imminente”.

Os escriptores que tratam da *tactica* e arte da guerra, definem aquella de diferentes modos. Clausewitz a define como o emprego das tropas na batalha, e Jomini como a arte de combater no campo de batalha, emquanto que Von Moltke diz, que a *tactica* ensina o methodo de se empregar as diferentes armas no combate, ella diz como se deve combater. O General Bonnal, escriptor francez, considera a *tactica* como a sciencia da execução. Os varios movimentos e evoluções, feitos pelos navios de uma esquadra em exercicios, são muitas vezes denominados

de “**tactica**”. Esta parece ser uma definição muito restricta, pois que não incluye as relações que devem ter, os differentes typos de navios de uma esquadra.

Durante as guerras do periodo da marinha a vela, depois que desapareceram os brulotes, estes movimentos e evoluções, constituam praticamente o conjuncto da **tactica**. Na futura guerra, a *tactica* de combate consistirá sómente de simples evoluções da esquadra de couraçados. O commandante em chefe na proxima guerra, terá que manobrar, além da esquadra principal de combate, com flotilhas de destroyers e de submarinos, com ala rapida e provavelmente com os aeroplanos; e o chefe victorioso será aquelle que conhecer como cada um desses typos de navios deve se portar na acção, o que conhecer os seus limites, valor e fraqueza e o que puder manobral-os no combate tirando delles o maior partido.

(...)

\* Este artigo foi escripto em 1914, antes da realisação de qualquer desses combates da presente guerra européa. (Nota do Autor)

## **HISTORICO OFFICIAL ALLEMÃO DA BATALHA NAVAL DE SKAGERRACK**

*(Da Jutlandia segundo os ingleses)  
(RMB, set/out 2016, p. 213)*

No correr de uma de suas habituaes manobras no Mar do Norte, effectuadas como todas as operações anteriores deste character, com fins estrategicos, achando-se no Skagerrack, a nossa esquadra de alto mar sob o commando do Vice-Almirante Scheer e composta de tres esquadras de couraçados, cinco cruzadores couraçados dos typos “Derfflinger” e “Moltke”, um grande numero de novos e velhos pequenos cruzadores e varias flotilhas de torpedeiros, esteve empenhada em uma acção no dia 31 de Maio.

Proximamente ás 4h30m da tarde, a umas 90 milhas a oeste de Hanstholm, nossa vanguarda composta de pequenos cruzadores inesperadamente descobre oito pequenos cruzadores da classe “Caliope” acompanhados por 15 ou 20 dos mais novos e maiores destroyers da classe N.

Emquanto nossas forças ligeiras, seguidas pelos cruzadores couraçados do 1º grupo de exploração, sob o commando do Vice-Almirante Hipper se concentram sobre os Ingleses e enquanto estes se retiram para o NE, nossos cruzadores couraçados avistam

para W duas columnas de grandes navios, formando em linha para o SE. Breve se reconhece ser a 1ª esquadra de cruzadores de batalha sob o commando do Vice-Almirante Beatty, composta de seis navios, sendo quatro da classe “Lion” e dois da classe “Indefatigable”.

Nossos cruzadores couraçados empenham-se immediatamente com o inimigo, correndo ao SE, com tempo claro, um vento ligeiro do NW e mar calmo, elles formam em linha e ás 5h49m pm em uma distancia de 13.000 jardas, elles abrem fogo sobre uma força superior do inimigo. Depois de cerca de 15 minutos de acção, nosso fogo causa uma explosão tremenda a bordo do ultimo cruzador de batalha da linha inimiga – o “Indefatigable” – destruindo o navio. Ás 6h20m proximamente, a linha inimiga composta então de só 5 navios (cruzadores de batalha), é reforçada por uma forte esquadra vinda de W e composta de 5 navios da classe “Queen Elizabeth”, armada com os novos canhões de 38 centímetros.\*

Estes navios entram logo em linha com os cruzadores de batalha

\* Por um observador do fogo do “Outfriesland”, da 1ª esquadra, as columnas d’agua d’estes projectis elevavam-se a cerca de 130 metros.

*e depois de uma rápida acção com os nossos grupos exploradores, a esquadra inteira assim formada abre fogo sobre os nossos cruza-*

*dores couraçados, aos quaes agora se oppõe a força esmagadora de 10 grandes navios.*

*(...)*

## REVISTA DE REVISTAS

JULHO/AGOSTO – 1916

*AGULHAS GYROSCOPICAS – Na “Revista de Marina” de Janeiro e Fevereiro preteritos, lê-se:*

*“Em uma conferencia feita no Instituto de Engenheiros da Marinha dos Estados Unidos pelo sr. E. Kilburn Scott em 5 de Outubro de 1914, sobre os inconvenientes graves apresentados actualmente pelos navios de aço no uso da agulha magnetica, a qual já é inadequada, porque, se é certo que se podem compensar os desvios ao minimum, isto se faz enfraquecendo consideravelmente a influencia magnetica terrestre como força directriz.*

*Depois de bem compensada uma agulha magnetica nunca vem a ficar em condições satisfactorias. Nos navios actuaes de combate as agulhas magneticas são susceptiveis de variação, devido ás grandes massas de aço, como os canhões e torres, os quaes têm que estar em movimento e que alteram o magnetismo sub-permanente e induzido. No que diz respeito aos submersiveis são tantos os inconvenientes que se tornam impraticaveis as agulhas magneticas para esses navios.*

*Por esses motivos a “gyroscopica” vae fazendo desaparecer dos navios de aço a agulha magnetica porquanto a primeira é independente do magnetismo tellurico e já substitue a bordo os serviços valiosissimos que a agulha magnetica tem apresentado até aqui, substituindo essa antiquada agulha magnetica que ha mais de quatro seculos tem prestado serviços á humanidade.*

*Sabemos que a “gyroscopica” tão simples no seu aspecto physico e tão complexa na sua parte theorica basea-se na lei experimental de Foucault que diz: todo o corpo dotado de rotação, sujeito a uma nova força de rotação, tende a collocar o seu proprio eixo parallelamente ao novo eixo de rotação pelo caminho mais curto, de maneira que as duas rotações tenham logar no mesmo sentido.*

*Por este principio é que o eixo do gyroscopio dirige-se sempre para o norte e conserva-se indicando sempre essa direcção.*

*O gyroscopio possui, pois, uma força directriz analoga, sob outro aspecto, á da agulha magnetica, e é curioso saber-se que depende da rotação da terra, que se faz sentir na velocidade do eixo de uma roda.*

*Além das vantagens enumeradas, emprega-se como repetidor das agulhas, pelo que o gyroscopio padrão colloca-se em uma posição que fique bem firme e nenhuma substancia metallica o perturba, pelo que se pode usal-o nas suas immediações.*

(...)

## SETEMBRO/OUTUBRO

**BUSCA E DESTRUIÇÃO DE MINAS SUBMARINAS** – Na “Iberica” de 13 de maio ultimo, lê-se:

“O professor Parker e o engenheiro Hatch, de Nova York, planejaram um aparelho para descobrir minas submarinos cujos experimentos têm logrado bom exito, conforme o **Electrical Experimenter**, citado na ‘Les Inventions Illustres’.

Esse instrumento basea-se no emprego de um gaz luminoso produzido por um poderoso fóco electrico e projectado horizontalmente no interior da massa liquida, através de um tubo vertical provido de lentes e espelhos reflectores; este tubo póde gyrar em todas as direcções e subir ou descer á vontade do operador, até que a mina que se procura fique illuminada pelo gaz. Outro tubo solidario com o primeiro, por meio de um dispositivo muito parecido com um periscopio, vem projectar a imagem da mina no diaphrag-

*ma existente no camarim do que manobra o aparelho. Por esse artificio podem-se descobrir as minas a uma distancia bastante consideravel. Mede-se a distancia a que se acha o angulo, por meio de instrumentos analogos aos do tiro de canhão, e levados estes dados a um artilheiro, dispara este um projectil á semelhança de um torpedo. Esse projectil não explode senão quando muito proximo da mina, para o que conduz um fio conductor por meio do qual se envia uma descarga electrica que actua sobre o detonador do projectil.”*

A necessidade de se destruirem esses terriveis engenhos de guerra submarinos vae-se tornando tanto maior quanto mais crescem as tonelagens das diversas unidades de combate que se mais recommendam pelo seu valor militar.

Essa necessidade sobe de ponto quando se tem em vista cercar o grande couraçado moderno das indispensaveis garantias afim de que não seja fulminado por um aparelho belico de tão facil aquisição como sóe acontecer com a mina de cuja eficiencia militar não se póde, nem mesmo ao de leve, duvidar.

Impõe-se conseguintemente a organização completa de um serviço com o fim de inspeccionar o seio dos mares e fazer desaparecer delles as terriveis minas, capazes de tão funestas consequencias.

## NOTICIARIO MARITIMO

JULHO/AGOSTO – 1916

## MARINHA NACIONAL

*FUSÃO DOS CORPOS DE OFFICIAES DE MARINHA E DE ENGENHEIROS MACHINISTAS – Á comissão de Marinha e Guerra da Camara dos Deputados foi enviada pela respectiva mesa para dar parecer, uma mensagem do Dr. Presidente da Republica, com exposição de motivos do Sr. Ministro da Marinha, acompanhada do seguinte projecto:*

*“Art. 1<sup>o</sup> – Os officiaes do Corpo da Armada e do Corpo de Engenheiros Machinistas, da data dessa lei em diante, passam a constituir um só corpo da Armada.*

*Art. 2<sup>o</sup> – Os officiaes do Corpo de Engenheiros Machinistas admittidos neste Corpo em virtude de regulamentos anteriores ao baixado com o decreto n. 10.788 de 25 de Fevereiro de 1914, continuam a formar um Corpo a parte até a sua gradual e completa extincção.*

*§ 1<sup>o</sup> – Estes officiaes continuam sujeitos ás disposições das leis adoptadas e promulgadas para o serviço do Corpo de Engenheiros Machinistas e no desempenho das funcções inherentes á sua especialidade.*

*§ 2<sup>o</sup> – Conservarão as mesmas honras e regalias e terão os mesmos vencimentos e uniformes actuaes.*

*(...)*

MARINHAS ESTRANGEIRAS

## ESTADOS UNIDOS

*HYDROPLANOS – O cruzador “North Carolina” vai ser provido de hydroplanos, que pela primeira vez tomarão parte nas grandes manobras navaes deste anno.*

## UM NOVO TYPO DE NAVIO

*– Na marinha americana tem sido empregado, em serviços auxiliares uma embarcação de um traçado completamente novo, que os americanos denominaram “sea-sled” (trenó marítimo), cuja velocidade se pode comparar á dos hydroaeroplanos. Tem a apparencia de uma barça de fundo chato com as amuradas verticaes e a proa e popa cortadas. No fundo ha, porém, um cavado longitudinal, cujas secção transversal é a de um V invertido, morrendo para a popa; á proa o vertice do V nasce á altura do convez. A boca diminue gradualmente de vante para ré, o que evita que a pancada d’água na proa alague o navio; a espuma produzida por essa pancada é encaminhada pelo cavado de fundo, do que resulta que a embarcação anda sobre uma especie de almofada de ar.*

*As suas condições marinheiras ao que se diz, são excellentes.*

*A propulsão é obtida por duas ou quatro helices, conforme os modelos, cujos eixos estão na altura da superficie da agua quando para-*

*dos, mas mergulham em marcha, devido a onda da popa e á inclinação longitudinal da embarcação.*

*A direcção é dada por dois lemes nas alhetas, dos quaes só um actua de cada vez; a posição das madres é inclinada, com o fim de originar uma pressão da agua de cima para baixo do lado interior da rotação, que contrarie a inclinação para fora devida a acção da força centrífuga.*

## SETEMBRO/OUTUBRO 1916

### MARINHA NACIONAL

*O PREMIO “IMPrensa” – Ao sr. capitão de mar e guerra Felinto Perry, commandante da divisão de “destroyers”, foi entregue no dia 24 de Setembro o premio “Imprensa”, constituido por um rico e artistico bronze intitulado Honra e Patria, offerecido pelos directores do vespertino A Rua e destinado a ser disputado annualmente entre os destroyers, de accordo com as condições do concurso estabelecidas pelo Estado Maior da Armada.*

*Á solemnidade da entrega do premio compareceu toda a officialidade da divisão de destroyers.*

*O premio Honra e Patria será disputado entre os destroyers, pela primeira vez, em 1917.*

*ILHA DA TRINDADE – Foi installada na ilha da Trindade uma estação radiotelegraphica, de cuja montagem foi encarregado o 1º tenente Alberto Lucena.*

*O vapor “Carlos Gomes”, do commando do capitão de corveta Motta Ferraz, regressou daquelle ilha no dia 14 de Outubro, tendo partido do porto desta Capital no dia 24 de Setembro e trouxe a seu bordo o pessoal que lá estava ha cinco mezes e que foi substituido.*

*O pharmaceutico civil que lá esteve durante todo esse tempo, a procura dos thesouros encantados na solitaria ilha, dos quaes possui documentos que lhe deviam servir de guia nas pesquisas que fez, tambem voltou, mas sem ter alcançado descobrir os mysteriosos thesouros.*

*Tambem regressaram no “Carlos Gomes” os Drs. Pedro Pinto Peixoto Velho e Domingos Santos Filho, naturalistas do Museu Nacional que alli se achavam em commissão scientifica, e o capitão de fragata Joaquim Ribeiro Sobrinho, commandante da ilha.*

*O “Carlos Gomes” levou para a Trindade 26 toneladas de carga representada por mantimentos, animaes e todo o material para a montagem da estação radio-telegraphica.*

*No dia 30 toda a carga havia sido desembarcada nas melhores condições, com o auxilio de uma jangada construida com recursos de bordo.*

### MARINHAS ESTRANGEIRAS

#### RUSSIA

*NOVA DIVISÃO NAVAL NO MEDITERRANEO – O governo russo adquiriu do Japão pela quantia*

*de 15.500 yén, os couraçados Tango (ex-Poltava) e Sagami (ex-Peresviet) e o cruzador Saya (ex-Variag); estas unidades juntas ao cruzador Askold formaram uma nova divisão naval para o Mediterraneo.*

*Os tres primeiros navios tinham sido aprisionados pelo Japão du-*

*rante a guerra, e agora, por motivo de sua volta ao pavilhão russo, realizaram-se festejos em que confraternisaram os marinheiro das duas nações outr'ora adversarias e hoje ligadas nas pelepas sangrentas que se travam no outro hemispherio.*

# 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 na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### COMUNICAÇÕES

#### *COMUNICAÇÕES*

Não perca contato – Links de dados no mar (274)

### FORÇAS ARMADAS

#### *PODER NAVAL*

Outras Marinhas (274)

Reflexões sobre o dimensionamento de uma Marinha média (280)

### POLÍTICA

#### *POLÍTICA DA VENEZUELA*

Especial Venezuela (281)

### RELAÇÕES INTERNACIONAIS

#### *ACORDO*

O acordo de associação transpácífico (281)

## NÃO PERCA CONTATO LINKS DE DADOS NO MAR

Norman Friedman\*

(*Naval Forces*, nº IV/2016, vol. XXXVII, p. 22-25)

Neste artigo, Norman Friedman analisa a evolução dos links de dados e suas aplicações em operações no mar e compara tipos existentes, abordando suas diferenças com as aplicações de internet.

Em sua conclusão, afirma que as Marinhas do mundo reconhecem a importância de que as forças no mar sejam apoiadas por

inteligência baseada em redes de dados. Segundo ele, as operações assim conduzidas permitem a identificação e transmissão de dados de alvos para que órgãos de Comando e Controle apropriados possam agir ou reagir com maior rapidez. “Links de dados táticos desempenham papel vital nesse esquema”, finaliza Friedman.

### OUTRAS MARINHAS\*\*

(*Études Marines*, França, nº 10, junho/2016)

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

Ao apresentar esta edição da *Études Marines*, o Almirante Thierry Rousseau, diretor do Centre d'Études Stratégiques de la Marine, frisa, a amplitude, o papel e a importância do domínio marítimo da França a partir de seu ultramar, propondo uma reflexão sobre outras Marinhas. Para ele, o mar é lugar de encontro daqueles que compreendem que ele é o centro de questões geopolíticas e econômicas futuras e que se deve dar espaço às ambições navais. “É com esse pensamento que a Marinha francesa multiplica sua presença e sua visibilidade, navegando por quase todos os espaços marítimos.” O almirante observa que, “ao se olhar além, é possível perceber as profundas evoluções dos po-

deres navais pelo mundo, com políticas marítimas coerentes, boas estratégias e ações diplomáticas e militares”.

Sobre estratégias navais, Rousseau defende a sua necessidade para a proteção de um Estado ou Nação, o que engloba pessoas, bens, valores, economia local e soberania. Ele ressalta, ainda, que, na atualidade, “a variedade de possíveis modos de ação existentes permite que um responsável político possa testar potenciais adversários com um risco reduzido de erro e avaliar, do ponto de vista militar ou político, a estratégia de confronto mais agressiva”.

Esta edição reúne os seguintes artigos: Os Estados Unidos – os primeiros, e por que o são?; China – em direção a uma ambição

\* Colaborador frequente da *Naval Forces* e de outros periódicos especializados em temas navais/marítimos. Autor do *Naval Institute Guide to World Naval Weapons, Fifth Edition* (Guia de Sistemas de Armas Navais do Instituto Naval, Quinta Edição) e do *Network-centric warfare: How Navies Learned to Fight Smarter Through Three World Wars* (Guerra centrada em rede: como as Marinhas aprenderam a lutar mais inteligentemente por meio das três guerras mundiais). Dentre seus outros livros, encontram-se *The U.S. Maritime Strategy – 1988* (A Estratégia Marítima dos EUA – 1988) e *Seapower as Strategy: Navies and National Interests – 2001* (Poder Naval como Estratégia: Marinhas e Interesses Nacionais – 2001).

\*\* Tradução e adaptação: Primeiro-Tenente (T) Fernanda Deminicis de Albuquerque, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

mundial?; As ambições navais de Vladimir Putin; A política marítima indiana: novos impulsos, mas para quais objetivos?; A estratégia marítima do Japão diante da nova expansão chinesa; Brasil: uma ambição marítima emergente; Marinhas emergentes: nascidas ou renascidas e A dificuldade europeia em manter sua potência naval.

Por sua relevância, transcrevemos a adaptação do artigo “Brasil: uma ambição marítima emergente”\*.

“O Brasil mostrou, nos últimos anos, uma presença marítima inédita. Essa ambição se manifestou simultaneamente na economia, no direito, no controle militar e na política. O surgimento desse novo ator em terreno em que até então era ausente naturalmente surpreendeu as potências navais.

O Brasil é fruto das grandes descobertas marítimas europeias dos séculos XV e XVI. Nascido do sonho de príncipes navegantes e fundado à beira de um oceano, o Atlântico, o País foi construído como um acontecimento continental. A conquista do seu interior, em particular da Amazônia, mobilizou seus geopolíticos, responsáveis políticos, economistas e o imaginário literário. Esta Amazônia, conhecida nos dias de hoje como Amazônia Verde, e após uma dezena de anos acoplada à Amazônia Azul, materializa uma nova fronteira tão global quanto a sua predecessora.

### ***Um ambicioso programa de modernização das Forças Navais***

A Marinha ganhou um papel central após a virada do milênio. O fim do governo militar deu, progressivamente, poder ao componente civil. As Forças Armadas foram reorganizadas, postas sob autoridade de um ministro civil, sob ordens de um Estado-Maior Geral. A Estratégia Nacional de Defesa (END), de

2008, e o Livro Branco de Defesa Nacional, de 2012, formaram as bases de uma concepção moderna da defesa nacional.

A END define para a Marinha três objetivos estratégicos e táticos, em torno de duas zonas apresentadas como de atenção especial: a costa de Santos a Vitória, posta sobre a responsabilidade de uma primeira esquadra; e a foz do Amazonas, que deve ter uma esquadra de caráter particular. Os objetivos são: negar o acesso de Marinhas inimigas ao Brasil; controle do espaço marítimo nacional; e manutenção de uma capacidade suficiente de projeção para assegurar a defesa de espaços marítimos importantes para a economia e a estratégia militar, bem como de águas interiores e linhas de comunicação marítima. Concretamente, trata-se de defender as plataformas petrolíferas, as ilhas oceânicas do Brasil, seus portos e as rotas comerciais brasileiras e estar prontamente capaz de participar de operações marítimas de paz sob os auspícios das Nações Unidas, em coalizão com outros países da região.

### ***Brasil: uma Amazônia Azul***

O Livro Branco delinea consequências a partir de diretrizes gerais. Os projetos de aparelhamento da Marinha estão inscritos no Plano de Articulação e Equipamento de Defesa (Paed), que fixa sete objetivos: recuperação da capacidade operacional; implementação de um programa nuclear marítimo; construção de um núcleo de poder naval; implementação de um sistema de gestão da Amazônia Azul; criação de um complexo naval com uma segunda esquadra e de um segundo Corpo de Fuzileiros Navais que lhe será atribuído; melhorias para o pessoal da força; e segurança das vias navegáveis interiores.

\* Autoria de Jean-Jacques Kourliandski.

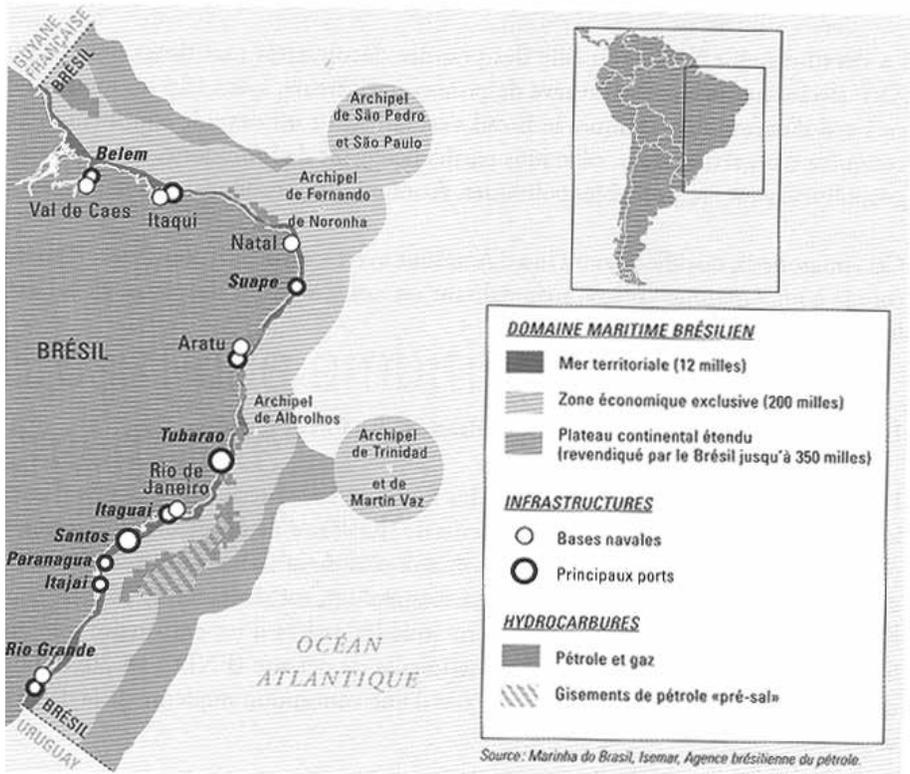
Esta reorganização desejada pelas autoridades políticas está inserida em uma nova orientação de prioridades da política externa. A reconciliação das relações, até então difíceis, com a Argentina pôs em prática uma cooperação regional transamazônica, que com efeito reduziu as preocupações dos sul-americanos. Por outro lado, a independência das antigas colônias africanas de Portugal abriu ao Brasil um novo campo de influência que foi bem-vindo, já nos últimos anos do governo militar. Os contatos foram efetivados, e até mesmo uma cooperação internacional foi criada no ano de 1986, a Zopacas (Zona de Paz e Cooperação de Atlântico Sul). Ainda assim, as negociações ficaram adormecidas durante os anos de transição democrática e pela crise financeiri-

ra da década de 90. O contexto econômico e eleitoral de 2000 a 2010 trouxe de volta a oportunidade de recomeçar as negociações, e certamente a Marinha foi instrumento natural do processo.

Um outro plano foi lançado em 2009, o Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (Paemb), que prevê modernização da frota até 2030. Paralelamente, há o Programa de Obtenção de Meios de Superfície (ProsUPER) e o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (ProSUB).

O ProsUPER prevê a construção, no próprio Brasil, de cinco fragatas, cinco patrulhas oceânicas de 1.800 toneladas e um navio de suporte logístico. Está prevista também a construção, também no Brasil, de 27 navios-patrulha de 500 toneladas.

### Brésil: un Amazone bleu



Brasil: uma Amazônia Azul

Após a recente aquisição de um navio-doca multipropósito, o *Bahia*, programa-se a obtenção de uma brigada anfíbia assim que forem adquiridos, ou eventualmente construídos em parceria, dois porta-aviões destinados a assumir o lugar do ex-*Foch*, integrado à Marinha do Brasil em 2001 com o nome de *São Paulo*.

A Marinha do Brasil adquiriu, em 2012, três navios-patrolha fabricados pela BAE System (Reino Unido), originalmente construídos para Trinidad e Tobago, e a MBDA desenvolveu, junto à brasileira Avibras, um míssil Exocet destinado a equipar as corvetas existentes e as em projeto. As empresas BAE System, Damen (Holanda), DCNS (França), DSME (Coreia do Sul), Fincatieri (Itália), Navantia (Espanha) e TKMS (Alemanha) se candidataram para construir navios de superfície.

O Prosub, já mais avançado, foi posto em prática com a cooperação francesa. Um acordo estratégico, assinado entre os dois países em dezembro de 2008, prevê a venda, pela DCNS, junto com a transferência de tecnologia e construção local, de quatro submarinos *Scorpène*, assim como a construção de um submarino de propulsão nuclear. O programa prevê também a fabricação local de um reator e o desenvolvimento do ciclo de fabricação de combustível. Para tal, seria construído um laboratório de geração de energia nuclear e está planejada a expansão do Centro Tecnológico da Marinha, situado em São Paulo, além de melhorias nas suas instalações. O primeiro local de fabricação de submarinos foi oficialmente inaugurado em 1º de março de 2013, em Itaguaí (RJ).

### ***Um programa de rearmamento marítimo a serviço de uma ambição***

A ascensão da Marinha do Brasil é coerente com os novos horizontes do País. O

Brasil possui uma faixa atlântica de 7.500 quilômetros, cara a cara com a costa africana. Ao norte, o Brasil está aberto ao espaço caribenho e ao acesso ao Canal do Panamá. Essa ambição é também consequência de uma súbita tomada de consciência. As concentrações humanas e econômicas do Brasil situam-se principalmente nas proximidades do Atlântico: cerca de 80% da população, 85% do consumo elétrico e 93% da produção industrial se encontram a menos de 100 quilômetros do oceano.

A emergência brasileira nos anos 2000 se deu com base no desenvolvimento agrícola, mineral e por vezes industrial, orientada para o mercado regional e para as mudanças mundiais. O mar passa a ter nova dimensão e importância, pois é canal vital para o comércio no exterior. A Amazônia e os Andes já não são mais capazes de absorver as importações e exportações entre o Brasil, de um lado, e Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Chile de outro – a Argentina é, evidentemente, mais fácil de se acessar, o que é feito pelo porto de sua capital, Buenos Aires. Isso também se aplica às relações com os principais parceiros políticos brasileiros: a China, os Estados Unidos da América e os grandes países da Europa. Cerca de 95% do comércio exterior do Brasil é feito por mar. Em 2014, cerca de 1.400 navios mercantes cruzaram as águas territoriais do Brasil diariamente.

Tudo isso permite que se compreenda melhor a participação das empresas brasileiras no processo de alargamento do Canal do Panamá. Cabe também citar os grandes investimentos feitos pelo Brasil em Mariel, porto de zona franca e plataforma de distribuição de contêineres atualmente em construção em Cuba, e o desenvolvimento de redes rodoviárias transandinas que permitem aos produtores brasileiros de soja chegar diretamente aos portos peruanos do Pacífico e, assim, ao mercado chinês.

A descoberta do petróleo ao largo da costa brasileira, no Rio de Janeiro e no Espírito Santo, reforçou a necessidade de o Brasil obter controle e monitoramento de qualquer aproximação. A Petrobras, a companhia nacional de petróleo, estima poder extrair algo em torno de 10 milhões de barris por dia das reservas situadas em águas profundas sob uma espessa camada de sal, chamada de pré-sal.

O mar fornece também recursos alimentícios com a pesca e oferece um grande potencial de geração elétrica, explorada pela Agência Nacional Brasileira de Energia Elétrica, que em 2012 desenvolveu um protótipo. Diversos órgãos passaram a cooperar com a finalidade de explorar, de forma racional, científica e ecológica, os potenciais minerais do fundo marinho.

Essa tomada de consciência da importância marítima se fundamenta na necessidade de boa gestão dos interesses econômicos e comerciais e se cruza com outro fator: a identidade que compõe o País foi revisada para melhor integrar sua dimensão africana. A relação com a África, reforçada em 2003, foi concebida por interesses econômicos e pela proximidade geográfica, como um instrumento de consolidação para a Nação. O comércio com a África se multiplicou por sete de 2000 a 2013. De fato, as autoridades brasileiras deliberadamente buscaram reforçar laços com um continente considerado como parte constitutiva de sua identidade.

O mar tornou-se, desse modo, um elemento de ampliação do olhar brasileiro sobre o mundo, proporcionando consciência das ligações naturais existentes entre a realidade nacional, a existência do país e o mar. Essas evidências foram verdadeiramente ignoradas anteriormente por duas grandes razões. A primeira vem do paradoxo que se origina em um local onde há mar e que foi colonizado. O Brasil nasceu

de uma ambição europeia do século XVI. Franceses, holandeses e portugueses, com suas rivalidades, legaram uma cultura de resistência a tudo o que chegava pelo mar. A independência não mudou efetivamente a perspectiva. O Reino Unido interditou o controle do Rio da Prata ao Brasil. Os americanos tentaram obter livre acesso à Amazônia. Os rios foram explorados por aventureiros vindos da América espanhola. Tudo isso criou um espírito de isolamento. Os brasileiros se recolheram de suas cidades costeiras para o interior, desenvolvendo de forma paradoxal uma geopolítica de avanço sobre os territórios de seus vizinhos.

O segundo paradoxo vem também pelo mar. A economia do Brasil Colônia e dos anos do Império, precocemente mundializada, se apoiava sobre o comércio triangular com a Europa e os Estados Unidos, em que se vendia açúcar da cana, e sobre a África, fornecedora de mão de obra escrava. O Brasil foi o país da América que mais importou escravos africanos, sem dúvida um número entre 3 e 4 milhões. Esse passado é uma dívida da história nacional que pesa na mentalidade do povo e em seus cotidianos. O Brasil poderia ser classificado de país do “racismo cordial”.

A geopolítica brasileira cultivou seus valores continentais. Sua literatura é urbana e terrestre. Jorge Amado escreveu romances que se passam à beira das águas, em Salvador, na Bahia, porta principal de chegada dos escravos africanos. Um de seus livros traz um título esclarecedor dessa aproximação com o mar, *Mar Morto*. No espírito de seus inventores, a geopolítica brasileira possui instinto de preservação de um território ameaçado por invasores externos, vindos por mar ou além-Amazônia. De forma significativa, a única epopeia de destaque da Marinha brasileira se refere às batalhas fluviais ganhas sobre o Paraguai em 1865.

## *Invenção de uma geopolítica marítima*

Essa cultura de isolamento redundou em uma transposição de dimensão. Por razões dos elementos materiais, econômicos e comerciais, bem como culturais, já citados anteriormente, a Amazônia foi usada como referência e o mar, definido como uma nova fronteira, foi batizado de ‘Amazônia Azul’. Um programa de monitoramento das costas, nos moldes do lançado para a floresta amazônica, foi implementado, colocando em prática um sistema que combina satélites, radares, aeronaves, drones, navios e submarinos.

Uma política africana foi criada, a fim de assegurar a partilha da segurança no Atlântico Sul. Junto à Zopacas e com a segurança dividida da zona, uma relação contratual de um componente marítimo foi posta em prática com membros da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP). A CPLP organiza, a cada dois anos, desde 2008, simpósios de Marinhas militares dos países membros. Essa dimensão africana foi discutida de forma bilateral. O Brasil abriu novas embaixadas em países africanos, em particular naqueles que estão frente a frente com o Atlântico. A África do Sul, que passou a integrar o grupo Brics em 2010, mantém boas relações com o Brasil em diversos assuntos, incluindo os marítimos. Vários acordos de cooperação militar, alguns sobre venda de armamentos, foram assinados pelo Brasil com estados africanos, em particular com Cabo Verde (1994), Namíbia (1994), África do Sul (2003), Guiné-Bissau (2006), Moçambique (2009), Angola (2010), Senegal (2010), Nigéria (2010), Guiné Equatorial (2010 e 2013) e São Tomé e Príncipe. Uma corveta foi vendida para a Guiné Equatorial. O Brasil é o parceiro de referência para a Marinha da Namíbia, e uma missão naval foi aberta em Cabo Verde.

Desejoso de afirmar sua presença tanto diante dos poderes marítimos de outrora e em relação às iniciativas recentes dos Estados Unidos, o Brasil teve papel ativo na criação de uma rede compartilhada de meios militares com seus vizinhos. A União de Nações Sul-Americanas (Unasul) originou, em 2008, essa preocupação. A Unasul possui um conselho de cooperação militar, e o Brasil se comprometeu a colaborar com projetos industriais. Sendo praticamente o único construtor aeronáutico militar do continente sul-americano, o Brasil se aliou à Colômbia para produzir um avião de transporte de tropas que abriu portas para um novo campo, o de patrulhas fluviais.

Poder econômico emergente, único Estado latino-americano dotado de navios de projeção de força e poder, o País assumiu papel internacional mais ativo, inclusive aumentando seu apoio às operações de paz das Nações Unidas. O Brasil integra, ainda, a estrutura marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (Finul) e também explorou diplomaticamente suas capacidades marítimas, oferecendo seus serviços à ONU em 2004 para garantir a paz no Haiti. Enviando centenas de soldados àquela nação, como integrantes da Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (Minustah), foi o primeiro país da América Latina a quem se confiou uma operação de paz.

Enfim, a partir de reinterpretação marítima e pretendendo inverter os fluxos de influência, o Brasil tem explorado as migrações voluntárias dos séculos XIX e XX. De fato, se construiu uma política de influência brasileira com aqueles países com grande fluxo de imigrantes, como Japão, Líbano, Espanha, Itália e países árabes. É em torno das comemorações da chegada, em 1907, do primeiro navio de imigrantes japoneses que se construiu uma nova cooperação entre os dois países. O mar teve papel

igualmente importante para se colocar em prática uma nova política com a Itália, por exemplo.

### ***Crise econômica, crise do projeto de modernização marítima***

O crescimento do País era extremamente dependente da demanda exterior de produtos primários, agrícola e minerais. A China prejudicou o crescimento brasileiro, assim como de vários outros Estados africanos e latino-americanos, trazendo graves consequências conjunturais à região. As atividades de valores agregados sofreram forte queda com a nova demanda chinesa em produtos brutos. O real foi supervalorizado, criando condições competitivas difíceis para os industriais brasileiros. Outra reação à demanda chinesa foi que o aumento da exploração do xisto provocou um colapso nos preços do barril de petróleo. Assim, a exploração do petróleo *offshore* brasileiro não é mais tão rentável. Hoje em dia, todo o setor petrolífero marítimo está em dificul-

dades: 30 navios de suporte logístico de alto mar, cerca de 8% da frota total, estavam ancorados ao fim do ano de 2015.

A economia brasileira entrou em recessão. As receitas fiscais já não são favoráveis, e o governo não possui mais os meios de respeitar o calendário ambicioso dos planos de modernização de suas Forças Armadas e de sua Marinha. Na pior das hipóteses, os planos estão suspensos e, na melhor, se prolongam por anos em seus estágios iniciais. A crise política que se instaurou ao lado das dificuldades econômicas agravou a situação. Não somente o governo perdeu total capacidade de iniciativa, como a Justiça se pôs a examinar responsabilidades políticas e executivos de empresas envolvidas nos programas de modernização das Forças Armadas e da Marinha. O calendário para o início das obras das corvetas, de dois porta-aviões e do submarino nuclear e a continuação da construção dos submarinos estão necessariamente sujeitos à conjuntura da crise que vive hoje o Brasil.”

## **REFLEXÕES SOBRE O DIMENSIONAMENTO DE UMA MARINHA MÉDIA**

Almirante (Chile) Edmundo González Robles\*  
(*Revista de Marina*, Chile, Edição nº 3 – 2016, p. 14-19)

O autor, que possui passagem pela alta administração naval da Marinha de seu país por cerca de dez anos, apresenta neste artigo considerações sobre o papel e o dimensionamento de Marinhas de guerra de tamanho mediano, como a chilena, à luz das comuns dificuldades orçamentárias e políticas.

Para expor suas reflexões, o Almirante optou por apresentar cada inquietude por meio de uma pergunta e, a cada resposta correspondente, sua opinião. Assim, por

exemplo, à questão “Como se resolve o tema da eficácia e da eficiência?”, ele responde: “Na tarefa de defesa de nosso território não cabe outro conceito que não seja o da eficácia, letal e contundente. Aqui o custo não é um fator a considerar: só a vitória nos serve. Nas outras duas tarefas, emprego internacional e marítimo, se deve aplicar eficiência máxima...”.

Da forma acima descrita, o autor percorre 15 questionamentos e as respectivas

\* Curso ou U.S. Naval War College em 1997. Mestre em Ciências/Administração pela Universidade Salve Regina, dos Estados Unidos da América. Colaborador da *Revista de Marina* desde 2014.



considerações, apresentando claramente seu pensamento, que pode ser aplicado a qualquer Marinha de tamanho médio, como a brasileira.

Entre suas conclusões, afirma que uma esquadra balanceada e multitarefa com capacidade de projetar poder sobre terra e que possa subsistir em meio marítimo com múltiplas ameaças parece ser a solução adequada ao problema tratado no tema.

Para Robles, a projeção de poder sobre terra é a melhor contribuição que o Poder Naval pode trazer às operações conjuntas e combinadas, e seu núcleo central deve ser composto por fragatas multitarefa apoiadas por aviação de patrulha armada (asa fixa ou rotativa), além de forças especiais com capacidade de participar em todo o espectro de combate.

## ESPECIAL VENEZUELA

Carlos E. Hernández\*

(*Tecnología Militar*, ano 38, nº 2/2016)

Esta edição da *Tecnología Militar* dedica a maior parte de suas páginas a uma análise da Força Armada Bolivariana, da Venezuela. Apresenta ao leitor, separadamente, o status quo da Defesa Nacional, do Exército, da Marinha, do Poder Aéreo e da Guarda Nacional e os projetos e programas existentes.

Inicialmente, por meio de editorial, o autor apresenta retrospectiva histórica na qual busca identificar nos últimos 17 anos as origens das profundas transformações

ocorridas naquele país. Explicita que o processo de mudanças se iniciou com a assunção de Hugo Chávez na Presidência e que o país se encontra hoje imerso em “grave crise política, econômica e social”.

Passa então Hernández a apresentar separadamente a forma como a defesa nacional está organizada, bem como cada uma das forças armadas e a Guarda Nacional da Venezuela, Força Militar responsável pela ordem interna.

## O ACORDO DE ASSOCIAÇÃO TRANSPACÍFICO

Rodrigo Astudillo Améstica\*\*

(*Revista de Marina*, Chile, Edição nº 3 – 2016, p. 22-25)

Após cinco anos de negociação, foi firmado o Acordo Transpacífico de Cooperação Econômica (TPP). Segundo o autor,

se experimenta pela primeira vez integração regional que abrange as economias mais dinâmicas da Ásia com importantes sócios

\* Correspondente da *Tecnología Militar* na Venezuela.

\*\* Engenheiro comercial e diplomado em Negócios Internacionais pela Universidade de Valparaíso.



Participantes da TPP

no continente americano, com o propósito de aprofundar negociações tradicionais e transcender as definições da Organização Mundial do Comércio (OMC).

O TPP busca uma integração econômica de livre comércio na região Ásia-Pacífico reunindo cerca de 40% da economia mundial em um só pacto – são 800 milhões de pessoas, 11% da população mundial. Inte-

gram o bloco 12 países: Estados Unidos, Japão, Austrália, Nova Zelândia, Malásia, Brunei, Cingapura, Vietnam, Canadá, México, Peru e Chile.

Neste artigo, Rodrigo Améstica explica o que é o TPP e aborda detalhadamente seus propósitos e os benefícios para seu país, além de compará-lo ao acordo dos Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul).

# 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

#### *CERTIFICADO DE QUALIDADE*

LFM recebe certificação (286)

Museu Naval ganha certificado de excelência (286)

#### *COMEMORAÇÃO*

Aniversário de criação do Comando da Marinha (286)

Farol Ilhéus – 100 anos (287)

Marco alusivo ao Centenário da Aviação Naval é inaugurado (288)

#### *DOAÇÃO*

Doação do livro *Memórias da Turma Cruz (1959)* (288)

MB recebe terreno em Brasília (289)

#### *HOMENAGEM*

Homenagem à Memória dos Mortos da Marinha em Guerra (289)

#### *INAUGURAÇÃO*

Inauguração do Museu da Imigração da Ilha das Flores (293)

Inaugurado o Centro Cultural da Marinha em Santa Catarina (295)

Marinha inaugura prédio em Águas Claras (296)

**INCORPORAÇÃO**

Marinha incorpora lancha para atendimento e evacuação médica (296)

**POSSE**

Assunção de cargos por almirantes (297)

**PRÊMIO**

Vencedora nacional da Operação Cisne Branco 2015 é premiada (297)

Vencedor da Operação Cisne Branco é premiado em Salvador (298)

**VISITAÇÃO**

Equipe Brasileira de Vela visita o NVe *Cisne Branco* (299)

**APOIO****BASE NAVAL**

BNRJ realiza içamento inédito (299)

**ATIVIDADES MARINHEIRAS****BUSCA E SALVAMENTO**

CFPA coordena resgate de náufragos (300)

CPCE resgata pescadores na Enseada do Mucuripe (301)

Esquadrão HS-1 realiza Evam no *Trustin Trader II* (301)

HS-1 realiza resgate noturno de náufragos (302)

MB realiza evacuação aeromédica de tripulante filipino (303)

Tripulantes de saveiro resgatados na Bahia (304)

Veleiro argentino desaparecido mobiliza busca no 5º DN (304)

**CIÊNCIA E TECNOLOGIA****PESQUISA**

Corveta *Caboclo* apoia pesquisas na Ilha da Trindade (305)

**CONGRESSOS****CONGRESSO**

XIII Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional (306)

**EXPOSIÇÃO**

Exposição Patrimônio Cultural Subaquático Brasileiro: Naufrágios Históricos (307)

**REUNIÃO**

68ª Reunião Anual da SBPC (309)

**SEMINÁRIO**

Segurança Marítima no Atlântico Sul (310)

**PAINEL**

30 Anos de Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (311)

**EDUCAÇÃO****CURSO**

Oficial da MB apresenta trabalho na Grã-Bretanha (312)

*ESPORTE*

50ª Navamaer (312)

Militar da MB bate recorde em corrida em Brasília (313)

**FORÇAS ARMADAS**

*OPERAÇÃO*

Operação Ágata 11 (313)

**PODER MARÍTIMO**

*APRESAMENTO*

Marinha doa pescado e madeira apreendidos (314)

*SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO*

Acidentes envolvendo motos aquáticas diminuem 60% (315)

**PSICOSSOCIAL**

*ASSISTÊNCIA SOCIAL*

Aciso no Arquipélago do Bailique (315)

*LANÇAMENTO DE LIVRO*

*Aspectos Logísticos da Guerra do Paraguai* (316)

*Narrativas, biografias e fontes da Guerra da Tríplice Aliança* (317)

Pedro Teixeira, a Amazônia e o Tratado de Madri (318)

*PREVIDÊNCIA SOCIAL*

Sistema de Proteção Social dos Militares (318)

**VALORES**

*SÍMBOLO*

Canção das Comunicações Navais (319)

## LFM RECEBE CERTIFICAÇÃO

O Laboratório Farmacêutico da Marinha (LFM) recebeu, em julho último, certificação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) como indústria farmacêutica que atende aos mais rigorosos procedimentos para fabricação e controle de qualidade de seus medicamentos. Tal distinção foi reconhecida com a emissão do Certificado de Boas Práticas de Fabricação (CBPF).

As áreas certificadas pela Anvisa foram as de: Sólidos Orais (cápsulas, comprimidos simples e revestidos), Semissólidos (cremes e pomadas) e Líquidos Orais (suspensões, soluções e xaropes). O CBPF possui validade de dois anos e atesta que o LFM assegura a qualidade dos produtos ofertados no mercado em conformidade com a legislação sanitária em vigor.

(Fonte: Bono nº 569, de 10/8/2016)

## MUSEU NAVAL GANHA CERTIFICADO DE EXCELÊNCIA

O Museu Naval, sede da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, localizado na cidade do Rio de Janeiro, conquistou mais uma vez o Certificado de Excelência do TripAdvisor, uma das páginas eletrônicas mundiais mais importantes sobre viagens. O TripAdvisor registra atualmente 340 milhões de visitantes mensais.

O Certificado de Excelência 2016 para o Museu Naval é o reconhecimento de um trabalho que envolve a constante disseminação da consciência marítima e a divulgação do Poder Naval por meio de uma equipe profissional, com grande diversidade técnica.

(Fonte: Bono nº 539, de 28/7/2016)



## ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DO COMANDO DA MARINHA

Foi comemorado, em 28 de julho último, o 280º aniversário de criação do Comando da Marinha. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, expediu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“O Comando da Marinha, que hoje completa 280 anos, tem sua origem na

promulgação, pelo Rei D. João V de Portugal, do Alvará que criou as Secretarias de Estado dos Negócios Interiores do Reino, da Marinha e Domínios Ultramarinos e dos Negócios Estrangeiros e da Guerra.

Nos períodos após a independência, seja no imperial ou republicano, a pasta da Marinha esteve sempre presente na administração

pública e, desde 1999, passou a se chamar Comando da Marinha, com subordinação ao então recém-criado Ministério da Defesa.

É com grande orgulho que, ao longo de todos esses anos, temos conseguido, geração após geração, preservar e transmitir os mais elevados valores de patriotismo e o compromisso com a defesa dos interesses nacionais e do desenvolvimento do Brasil.

Um dos sustentáculos da exitosa derrota que seguimos trilhando é a crença na relevância do mar nos destinos deste País e em sua potencialidade como fator de consolidação da grandeza da Nação. Através de nossos mares e vias navegáveis interiores, realizamos a maior parte das trocas comerciais com o mundo, além de nele encontrarmos fontes energéticas renováveis e não renováveis e da obtenção de alimentos.

A defesa desse patrimônio está vinculada à existência de uma Força Naval capaz de atuar na fiscalização das medidas reguladoras de seu interesse para exploração de recursos vivos e não vivos, para a preservação do meio ambiente e para ações coordenadas de integridade territorial e de combate às ameaças transnacionais.

Da mesma forma, nossa solidez institucional está embasada por tradições e pela cultura organizacional legada por marinheiros e fuzileiros navais que, desde a Guerra da Independência, passando por atuações na Campanha da Tríplice Aliança e nas duas Grandes Guerras, têm demonstrado comprometimento com o dever e conquistado a confiança de nossa população.

Nada mais justo que, ao celebrarmos mais um aniversário do Comando da Marinha, exortar aqueles que construíram e seguem construindo as páginas de nossa afortunada instituição, o pessoal da ativa e da reserva da Força, homens e mulheres, militares e civis, abnegados profissionais que trabalham nos mais longínquos recônditos de nosso País para que continuemos a ser reconhecidos como uma Força aprestada, honrada e identificada com as demandas da sociedade. Estou seguro de que nosso futuro é tão auspicioso quanto nosso passado e, por isso, conclamo a não esmorecermos na edificação diária dessa bela história.”

(Fonte: Bono Especial nº 535, de 28/07/2016)

## FAROL ILHÉUS – 100 ANOS

A Delegacia da Capitania dos Portos em Ilhéus realizou, em 14 de julho último, cerimônia em comemoração aos 100 anos do Farol Ilhéus. A solenidade foi presidida pelo delegado da Capitania, Capitão de Corveta (T) Luiz Carlos Mendes Juvenal, que ressaltou a importância do farol. “Hoje, apesar de toda tecnologia e modernidade, os faróis ainda se fazem necessários para orientar e confirmar a posição do navegante. Ao longo desses 100 anos, o Farol Ilhéus vem iluminando os caminhos dos navegantes que chegam ao porto desta cidade e dos que apenas passam ao largo do litoral ilheense”, disse.



Farol Ilhéus, no Morro de Pernambuco

Construído no Morro de Pernambuco, em Ilhéus (BA), o farol foi inaugurado em 14 de julho de 1916 e possui como características uma torre cilíndrica de alvenaria azulejada branca, com 10 metros de altura;

um alcance luminoso de 23 milhas náuticas e um alcance geográfico de 16 milhas náuticas, emitindo um lampejo branco de 1,3 segundo a cada 10 segundos.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MARCO ALUSIVO AO CENTENÁRIO DA AVIAÇÃO NAVAL É INAUGURADO

Foi inaugurado em 23 de agosto último, na sede do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro-RJ), o marco alusivo ao Centenário da Aviação Naval. Estiveram presentes à cerimônia o Almirante de Esquadra (Ref<sup>o</sup>) Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ex-ministro da Marinha; o diretor-geral de Navegação, Almirante de Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster; o diretor de Aeronáutica da Marinha, Vice-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo; e o comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante Sérgio Nathan Marinho Goldstein, entre outras autoridades.

A Escola de Aviação Naval (EAvN), primeira escola militar de aviação do País, foi implantada em 23 de agosto de 1916, sendo esta a data estabelecida como de criação da Aviação da Marinha do Brasil. O local escolhido inicialmente para a EAvN foi a Carreira Tamandaré, do antigo Arsenal de Marinha, a única coberta e que



Da esquerda para a direita: Vice-Almirante Primo, Almirantes de Esquadra Küster e Mauro César e Contra-Almirante Goldstein

comportava a construção de cascos de até 100 metros de comprimento. A partir da Carreira Tamandaré, foram feitos vários voos sobre a Baía de Guanabara com os novos meios. Atualmente, o lugar é ocupado pela área que se estende até o rancho do 1º Distrito Naval.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## DOAÇÃO DO LIVRO *MEMÓRIAS DA TURMA CRUZ (1959)*

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha recebeu, em agosto último, o livro *Memórias da Turma Cruz (1959)*, de autoria de Iva-

nísio Manso Maciel e Samuel Carvalho Duarte, doado por um dos membros da turma, o Capitão de Corveta (AA-Ref<sup>o</sup>) Jaime Plácido de Oliveira. A doação foi



feita recentemente, durante visita feita pelo Comandante Plácido ao diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias.

O livro é uma coletânea de depoimentos de membros ainda remanescentes daquela turma da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco, em que são narradas suas trajetórias na Marinha e em suas vidas. A obra tem o propósito de deixar um legado para futuras gerações de marinheiros.

A Turma Cruz, com 417 componentes, se notabilizou na Marinha por ter formado 23 oficiais auxiliares, feito este jamais alcançado por qualquer outra turma advinda de Escola de Aprendizes-Marinheiros.

## MB RECEBE TERRENO EM BRASÍLIA

Após negociação realizada no âmbito do Governo Federal, a Marinha do Brasil (MB) tomou posse, em 30 de junho, de um terreno de 16.200 m<sup>2</sup> localizado no Setor de Embaixadas Norte em Brasília (DF).



Representantes da Marinha e da Superintendência do Patrimônio da União no DF, durante a assinatura de posse do terreno



Terreno fica no Setor de Embaixadas Norte

O terreno, que fica próximo ao Comando do 7<sup>o</sup> Distrito Naval, foi cedido pela Superintendência do Patrimônio da União no Distrito Federal e já possui infraestrutura construída de aproximadamente 15 mil m<sup>2</sup>, podendo alcançar 32 mil m<sup>2</sup>.  
(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## HOMENAGEM À MEMÓRIA DOS MORTOS DA MARINHA EM GUERRA

Foi realizada em 21 de julho último, no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, na cidade do Rio de Janeiro, a solenidade de Homenagem à Memória dos Mortos da Marinha em Guerra, presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira. Estiveram presentes os ex-ministros e ex-comandantes da Marinha Almirantes de Esquadra Alfredo Karam, Mauro Cesar Rodrigues Pereira, Roberto de Guimarães Carvalho e Julio Soares de Moura Neto; membros do Almirantado e oficiais-generais das demais forças, entre outros convidados.

O comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Sergio Roberto Fernandes dos Santos, expediu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“No dia em que reverenciamos a memória daqueles que cumpriram seu dever com o sacrifício da própria vida, refletimos sobre os muitos marinheiros que, no curso da nossa História, tombaram nos conveses dos navios das Marinhas de Guerra e Mercante, em diversos conflitos travados no

mar, na defesa da integridade nacional, das Águas Jurisdicionais Brasileiras e do nosso transporte marítimo.

Ao reavivarmos as lembranças do nosso passado, recordamos as lutas pela consolidação da Independência, quando o Brasil necessitou se impor ao antigo colonizador, contando com a participação decisiva da Força Naval, contra governos e tropas de províncias fiéis à metrópole. Nossa Marinha também teve um papel de destaque na Guerra da Cisplatina, na Guerra contra Oribe e Rosas e na Guerra da Tríplice Aliança, resultando em inúmeras mortes de marinheiros e fuzileiros.

Nessas campanhas históricas do século XIX, marinheiros tornaram-se exemplos de comprometimento e abnegação, dentre os quais destacamos o Guarda-Marinha Grenhalgh e o Imperial Marinheiro Marcilio Dias, que, heroicamente, pereceram na Batalha Naval do Riachuelo.

No início do século XX, durante a Primeira Guerra Mundial, enfrentamos mais um conflito armado. Em outubro de 1917, após a perda do Navio *Macau*, o quarto

navio mercante afundado por submarinos alemães, a Marinha foi chamada a defender a Pátria. Na ocasião, foi constituída a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), sob o comando do Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, para realizar o patrulhamento das águas europeias e africanas, frente à ameaça inimiga. Muitos foram os desafios enfrentados



Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial

pelos navios, destacando-se a faina de abastecimento de carvão no mar, a possibilidade de ataque de inimigos submersos e a terrível gripe espanhola, que infectou tripulações inteiras, matando cerca de 150 dos nossos militares.

Na Segunda Guerra Mundial, antes que o Brasil declarasse oficialmente estado de guerra contra a Alemanha nazista e a Itália fascista, em 31 de agosto de 1942, já tinham sido atacados e afundados 18 navios da nossa Marinha Mercante. Foi a partir daí que, por meio da Força Naval do Nordeste e do Grupo-Patrolha do Sul, posteriormente denominado Força Naval do Sul, a principal tarefa da Marinha do Brasil consistiu em compor comboios e dar proteção aos navios mercantes. Na longa Campanha do Atlântico, a prioridade era garantir a segurança dos transportes marítimos, uma vez que o propósito das forças inimigas era cortar as linhas de comunicações dos aliados, impedindo que as provisões transportadas pelo Atlântico chegassem ao seu destino. O esforço de guerra realizado por nossos marinheiros foi silencioso e pertinaz, totalizando a condução de 575 comboios, nos quais 3.164 navios mercantes cruzaram o Atlântico com segurança. Entretanto, o preço pago nesses quatro anos de intensas ações também acarretou perda de meios e militares de nossa Marinha. Na manhã do dia 21 de julho de 1944, após o término de mais um comboio, uma sucessão de grandes ondas atingiu o través da Corveta *Camaquã*, provocando o seu adernamento para boreste e fazendo-a emborcar. Nesse trágico infortúnio, 33 militares da Marinha e dois civis perderam suas vidas. Anualmente, tal data é lembrada, em terra e em nossos navios, homenageando aqueles que se fizeram ao mar defendendo a soberania do País, com o sacrifício da própria vida. Além da Corveta *Camaquã*, a Marinha perdeu o Cruzador *Bahia* e o Navio-Auxiliar

*Vital de Oliveira*, totalizando a morte de 486 bravos marinheiros.

Nesse contexto, ressalto, ainda, a relevante participação da Marinha Mercante, que cumpria a importante tarefa de manter o comércio marítimo de interesse do País, e sofreu pesadas perdas com as várias ações de submarinos inimigos. Ao longo da Segunda Guerra Mundial, foram realizados 33 ataques do inimigo, resultando no afundamento de 30 navios mercantes e do Navio Pesqueiro *Changri-lá*, com o sacrifício de 982 vidas, entre passageiros e tripulantes. A capacidade de superação desses homens do mar foi extraordinária, a ponto de muitos deles, sobreviventes de torpedeamentos, continuarem navegando em outros navios até o final do conflito.

Assim, os momentos difíceis para as Marinhas de Guerra e Mercante mostraram que nossos marinheiros e fuzileiros não se furtaram ao dever de enfrentar as adversidades e as agruras sofridas nas guerras, a fim de que, hoje, a Nação brasileira possa desfrutar de sua soberania e paz.

Nesse momento em que reverenciamos a memória e a glória de todos aqueles que perderam suas vidas em guerra, em terra e no mar, a bordo de navios de guerra e mercantes, reafirmo a importância de não esquecermos o passado, de garantirmos a continuidade do nosso comércio marítimo e de defendermos os nossos importantes e crescentes interesses na Amazônia Azul. Honrando o legado de patriotismo e abnegação deixado pelos nossos heróis, mantenhamos o entusiasmo, o ardor e o espírito marinheiro, de modo a estarmos sempre aptos à defesa da Pátria.

Viva a Marinha do Brasil!”

Na mesma solenidade, discursou o presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, Comandante Alvaro José de Almeida Junior, cujas palavras reproduzimos aqui:

“Lembrar sempre, esquecer jamais!

Este poderia ser o lema da cerimônia que realizamos todos os anos, nesta cripta de saudade, mausoléu de heróis, para lembrar os nossos bravos marinheiros que pereceram no mar cumprindo a mais nobre missão que a Pátria nos impõe: defendê-la com sacrifício da própria vida.

A história nos reserva este momento.

O Brasil participou de três guerras: A Guerra do Paraguai teve como um dos motivos a apreensão, no porto de Assunção, do navio *Marquês de Olinda*, no qual viajava o presidente da província de Mato Grosso.

Nesse conflito, o Marques de Tamandaré, o Almirante Barroso e Marcílio Dias, entre outros, ascenderam ao patamar da História. A Batalha Naval do Riachuelo se insere entre os maiores feitos de nossa história militar.

A entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial teve como motivação o torpedeamento do navio *Barbacena*, do Lloyd Brasileiro, em viagem para a França. Sete navios mercantes foram torpedeados, e inúmeros tripulantes pereceram no mar. No Hemisfério Sul, a Marinha do Brasil cumpria a importante missão que lhe foi imposta.

Na Segunda Guerra Mundial, a entrada do Brasil no conflito ocorreu após o torpedeamento de inúmeros navios mercantes, alguns em plena costa brasileira e outros em viagens para o exterior. As perdas, entre tripulantes e passageiros, somaram mais de mil.

A Marinha do Brasil, não obstante as dificuldades existentes, cumpriu com bravura os compromissos que lhe cabiam: patrulhou a nossa costa, participando de escoltas importantes em comboios, e combateu como pôde os ataques de submarinos. No final, perdeu os navios *Camaquã*, *Bahia* e *Vital de Oliveira* e centenas de bravos marinheiros.

Na Segunda Guerra Mundial, o depoimento de duas destacadas personalidades dão bem a dimensão da importante participação que o Poder Marítimo de diversas nações tiveram e continuam a ter em conflitos internacionais.

Vejamos o que declarou o Marechal Montgomery, do Exército da Grã-Bretanha: ‘Os marinheiros são diferentes dos seus camaradas da Força Aérea e do Exército. Eles falam uma língua própria, fazem perguntas diferentes, dão respostas diferentes, suportam fainas pesadas com alegria e formam um clã especial’. Certamente, o grande chefe militar da Segunda Guerra esqueceu de dizer que “em túmulo de marinheiro não florescem rosas”.

A segunda personalidade a se manifestar foi o primeiro-ministro da Grã-Bretanha, Winston Churchill, possivelmente inspirado no desempenho da ponte marítima estabelecida pelos Estados Unidos da América no Hemisfério Norte, quando foram construídos 5 mil navios mercantes para socorrer as combalidas resistências da Grã-Bretanha e da Rússia.

Vejamos o que disse Churchill em 27 de janeiro de 1942:

‘É a Marinha Mercante que nos traz alimentos e munições de guerra; a situação da Grã-Bretanha seria alarmante sem ela – o Exército, a Marinha e a Força Aérea não poderiam operar’.

Os astronautas, quando no espaço sideral, vislumbraram o nosso planeta e exclamaram surpresos: ‘a Terra é azul!’. Nós, marinheiros, já sabíamos disso. É nesses mares azuis que envolvem 3/4 partes do nosso planeta que navegamos, vivemos, trabalhamos, lutamos, vencemos e, não raro, morremos, como aconteceu com os 1.500 heroicos brasileiros acima citados, que pereceram no mar e que se sacrificaram para nos legar um país mais justo, mais próspero e mais feliz.

É nesses mesmos mares azuis que hoje navegam 50 mil navios, de várias nações, entre as quais o Brasil se insere, com mais de 1 milhão de tripulantes, garantindo a segurança, a economia e o desenvolvimento de bilhões de habitantes do nosso planeta azul. Foi essa premissa que, levou o almirante

norte-americano Alfred Mahan declarar: ‘Grande é a nação que é grande no mar’.

Viva o Poder Marítimo brasileiro! Viva o Brasil!”

(Fontes: Bono Especial nº 512, de 20/7/2016, e Centro de Capitães da Marinha Mercante)

## INAUGURAÇÃO DO MUSEU DA IMIGRAÇÃO DA ILHA DAS FLORES

Foi inaugurado em 23 de julho último, no Complexo Naval da Ilha das Flores (São Gonçalo-RJ), o Museu da Imigração da Ilha das Flores. O Museu é fruto de parceria entre a Marinha do Brasil, por meio do Comando da Tropa de Reforço, e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Após a solenidade de inauguração, foi realizada a cerimônia de obliteração do selo comemorativo pelos 133 anos de criação da Hospedaria de Imigrantes da Ilha das Flores, e cada visitante recebeu um passaporte com os carimbos da Hospedaria e do Museu. Em seguida, a Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais no Pátio dos Imigrantes apresentou, na área que faz parte do *tour* da exposição do Museu a Céu Aberto, peças originárias dos países

de onde procediam os imigrantes.

O evento também foi marcado pelo lançamento de uma exposição permanente visando ampliar e facilitar a leitura dos movimentos migratórios que passaram pela Hospedaria da Ilha das Flores no final do século XIX e meados do XX. A exposição é interativa e está instalada em um espaço *indoor* com cinco telas de TV, e equipamentos de áudio. Nas telas dos monitores do Museu, são contadas diversas histórias de famílias alemãs, portuguesas, espanholas, judias e árabes, entre outras que passaram pela hospedaria.

Estiveram presentes à solenidade de inauguração o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, e militares que serviram na Ilha das Flores, entre os quais o Vice-Almirante (RM1-FN) Paulo Frederico Soriano Dobbin (atual presidente do Clube Naval) e o Contra-Almirante (RM1-FN) José Henrique Salvi Elkfury. Também marcaram presença antigos funcionários da hospedaria, moradores da Ilha e filhos e netos dos imigrantes que por ali passaram. Na ocasião, o coordenador do projeto, Professor Luis Reznik, foi agraciado com a Medalha Amigo da Marinha.



Autoridades e visitantes presentes à inauguração



Museu a céu aberto

O Centro de Memória da Imigração da Ilha das Flores ocupa o lugar onde foi fundada, em 1879, a primeira hospedaria de imigrantes do Brasil. Esta instituição funcionou até 1966, recebendo imigrantes vindos de vários continentes e que desembarcavam no porto do Rio de Janeiro. A Hospedaria de Imigrantes da Ilha das Flores foi o primeiro endereço de levadas de trabalhadores que, desde o final do século XIX, chegaram ao Brasil.

Nos últimos dois séculos, a ilha também abrigou um engenho de mandioca, foi espaço para a pioneira experiência de criação intensiva de peixes, funcionou como presidio e, atualmente, sedia a Tropa de Reforço da Força de Fuzileiros da Esquadra do Corpo de Fuzileiros Navais.

O Centro de Memória da Imigração da Ilha das Flores foi criado para disponibilizar materiais de memória e um conjunto de reflexões sobre a história da imigração no Brasil. Documentos oficiais, fotografias, documentários, mapas e depoimentos, organizados em exposições, estão disponibilizados para o público leigo, acadêmico e escolar. Para integrar este Centro de Memória, o Museu da Imigração da Ilha das Flores passou por extensa obra de revitalização. O projeto e a montagem dos

espaços do Museu da Imigração ficaram a cargo da empresa 32 Bits (a mesma que projetou o Museu do Amanhã), com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj).

Ao ingressar no espaço expositivo, o visitante recebe um passaporte carimbado, nos moldes do que ocorria com os imigrantes por ocasião da sua chegada ao Pavilhão Central da Hospedaria da Ilha das Flores. Com isso, buscou-se recriar a atmosfera da chegada de uma viagem, que começa quando se entra no espaço museológico, na sala Experiências Imigratórias, prosseguindo pela sala História da Hospedaria. A primeira é composta por um amplo painel montado com caixas de arquivo, em papelão (simbolizando as malas de cada imigrante), que formam telas gigantes, sobre as quais é projetado um filme de dez minutos de duração. À direita da sala há cinco telas de TV, com dois fones de ouvido cada, que permitem ao visitante tocar nas telas e viajar em seu próprio ritmo pelos cinco momentos da história de funcionamento da Hospedaria de Imigrantes: a grande imigração; o período entre guerras; os refugiados do pós-guerra; os migrantes; e os outros usos da hospedaria.

Na sala História da Hospedaria, sobre a superfície de caixas de papelão, descortina-



Histórias de famílias que passaram pela hospedaria

-se uma tela gigante, possibilitando ao visitante experimentar uma viagem no tempo e conhecer a história da evolução da Ilha das Flores, passando pela experiência da imigração em todos os momentos apresentados nas telas interativas. Ali também são mostradas as demais hospedarias de imigrantes do Continente Americano.

No *tour* pelo Circuito a Céu aberto, o visitante é acompanhado por monitores militares e graduandos ou mestrandos do



Sala com equipamento de áudio

Curso de História da Uerj, percorrendo cinco totens distribuídos em pontos estratégicos da Ilha das Flores. Nesse circuito, pode-se conhecer ainda mais a história da Ilha e da hospedaria.

O Museu da Imigração da Ilha das Flores funciona de terça a domingo de 9h às 17h. A entrada é gratuita. As visitas ao Circuito a Céu Aberto ocorrem em quatro horários: 9 horas, 10h30, 14 horas e 15h30. Para atendimento a grupos acima de 15 pessoas, solicita-se agendamento pelo telefone (21) 3707-9504 ou pelo *site*: <http://www.hospedariailhadaflores.com.br>.

As visitas ao Museu da Imigração da Ilha das Flores são gratuitas de terça a domingo, de 9h às 17h, com agendamento pelo *site* [www.hospedariailhadaflores.com.br](http://www.hospedariailhadaflores.com.br) ou pelo telefone (21) 3707-9504.

(Fonte: Bono nº 517, de 21/7/2016; Bono Especial no 7, de 10/8/2016; [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br); Sociedade dos Amigos da Marinha do Rio de Janeiro e [www.hospedariailhadaflores.com.br](http://www.hospedariailhadaflores.com.br))

## INAUGURADO O CENTRO CULTURAL DA MARINHA EM SANTA CATARINA

A Marinha do Brasil (MB) inaugurou, em 29 de junho último, em Florianópolis (SC), o Centro Cultural da Marinha em Santa Catarina (CCMSC). O CCMSC contribuirá para difundir a mentalidade marítima e a vocação do País para o mar, além de ser mais uma opção cultural e de lazer para os catarinenses.

O evento começou com o cerimonial à Bandeira comentado, transcorrendo com o desenlace da fita simbólica pelas autoridades, o descerramento da placa e a realização da primeira visita guiada, pelo curador do projeto e presidente do Instituto Cultural Soto, Jules



Fachada do CCMSC

Soto. Na oportunidade, estiveram presentes o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira; o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Sergio Roberto Fernandes dos Santos e o comandante do 5º Distrito Naval, Vice-Almirante Victor Cardoso Gomes, além de autoridades civis, como o vice-governador do Estado de Santa Catarina, Eduardo Pinho Moreira, e militares da reserva.

O centro cultural fica no local que abrigou o histórico Forte Santa Bárbara

e a Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina, no centro de Florianópolis, e funcionará inicialmente com visitas agendadas. O projeto é uma parceria entre o Instituto Cultural Soto (organização da sociedade civil de interesse público) e a MB, por intermédio do Comando do 5º Distrito Naval. O trabalho de restauração do prédio durou aproximadamente dois anos, e o acervo foi cedido e tutelado, sem custo, pelo Instituto.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MARINHA INAUGURA PRÉDIO EM ÁGUAS CLARAS

Foi inaugurado em 21 de julho último, em Águas Claras (DF), o Prédio Guarda-



Entrega das chaves a morador do Prédio Guarda-Marinha Greenhalgh

-Marinha Greenhalgh, com 28 apartamentos que serão ocupados por suboficiais e sargentos da Marinha do Brasil. O desceramento da placa de inauguração do oitavo bloco do conjunto de dez novos prédios residenciais foi realizado pelo comandante do 7º Distrito Naval, Vice-Almirante Marcos Silva Rodrigues.

Na ocasião, foi entregue a chave do apartamento de nº 1.002 ao Segundo-Sargento Jader James da Ponte Chagas e sua família, representando os futuros moradores. Em seguida, os convidados puderam visitar as instalações do empreendimento.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MARINHA INCORPORA LANCHAS PARA ATENDIMENTO E EVACUAÇÃO MÉDICA

A lancha de apoio médico modelo semi-UTI conhecida como “ambulancha”, da Marinha do Brasil, permaneceu de prontidão durante todo o período das Olimpíadas e das Paralimpíadas Rio 2016, apoiando a cadeia de evacuação médica disponibilizada para a população do Rio de Janeiro e para os turis-

tas que visitaram a cidade durante as competições. A embarcação foi fabricada pela Base Naval de Val-de-Cães, em Belém (PA), por solicitação do Comando em Chefe da Esquadra (ComemCh), visando incrementar o serviço de atendimento pré-hospitalar do Complexo Naval de Mocanguê (Niterói-RJ).

A ambulância foi embarcada no Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Ávila* em 11 de maio, chegando à Base Naval do Rio de Janeiro no dia 25 do mesmo mês. Após seu recebimento pelo ComemCh, foram feitas adequações na embarcação, tornando-a apta para cumprir seu propósito no transporte adequado e seguro de vítimas. A ambulância possui maca fixa, sistema de oxigênio, armários para guarda de material, pia e bancada para preparo das medicações.

Em 2 e 3 de agosto, foram realizados adestramentos com equipe de saúde da Unidade Médica da Esquadra, tripulação da ambulância e militares do Centro de Manutenção de Embarcações Miúdas



Atendimento emergencial utilizando a ambulância

(CMEM), tendo como finalidade validar e atualizar os procedimentos propostos para remoção médica de emergência de pacientes de Mocaguê.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, em 30/6;

– Contra-Almirante (Md) Luiz Cláudio Barbedo Frôes, diretor técnico de Saúde do Hospital das Forças Armadas. Em 12/7;

– Vice-Almirante Antonio Fernando Garcez Faria, diretor de Ensino da Marinha, em 28/7;

– Contra-Almirante Sergio Ricardo Segovia Barbosa, comandante da 2ª Divisão da Esquadra, em 4/8;

– Contra-Almirante Newton Calvoso Pinto Homem, coordenador da Manutenção de Meios da Diretoria-Geral do Material da Marinha, em 11/8;

– Contra-Almirante Eduardo Machado Vazquez, subchefe de Orçamento e Plano Diretor do Estado-Maior da Armada, em 23/8;

– Contra-Almirante Carlos Eduardo Horta Arentz, subchefe de Política e Estratégia do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 26/8;

– Vice-Almirante Renato Rodrigues de Aguiar Freire, comandante do 3º Distrito Naval, em 31/8;

– Contra-Almirante Henrique Renato Baptista de Souza, subchefe de Apoio e Sistemas de Cartografia, de Logística e de Mobilização do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 31/8; e

– Contra-Almirante Paulo Ricardo Finotto Colaço, comandante da Força Aeronaval, em 6/9.

## VENCEDORA NACIONAL DA OPERAÇÃO CISNE BRANCO 2015 É PREMIADA

A estudante baiana Janaína Oliveira da Cruz, do Colégio Militar de Salvador, foi premiada, em 11 de junho último, como

vencedora nacional da Operação Cisne Branco 2015 no Ensino Fundamental. A premiação foi realizada na sede do Co-

mando do 2º Distrito Naval, em Salvador (BA), por ocasião da cerimônia alusiva à Batalha Naval do Riachuelo, Data Magna da Marinha.

A estudante recebeu como prêmio principal um notebook, que foi entregue pelo comandante do 2º Distrito Naval, Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, e pelo gerente regional da Poupex (empresa patrocinadora nacional da Operação), Coronel (R1) Cassivaldo da Costa Santos.

A Operação Cisne Branco, promovida anualmente pela Marinha do Brasil, é um concurso de redação com o propósito de despertar nos estudantes e em seus pais e professores o interesse pelos assuntos ligados ao poder marítimo, ao poder naval,



Janaína Oliveira, 1ª lugar nacional do Ensino Fundamental

à Amazônia Azul e à História Naval do Brasil, contribuindo para o desenvolvimento da mentalidade marítima do povo brasileiro.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## VENCEDOR DA OPERAÇÃO CISNE BRANCO É PREMIADO EM SALVADOR

O estudante baiano Seon Augusto de Souza Ferreira, do Colégio Militar de Salvador, recebeu, em 2 de agosto último, a premiação nacional referente ao Ensino

Médio do concurso de redação Operação Cisne Branco 2015. A cerimônia aconteceu na sede do Comando do 2º Distrito Naval, em Salvador (BA).



Vencedor da Operação Cisne Branco recebe prêmio das mãos do Vice-Almirante Viveiros e do representante da Poupex

O estudante recebeu como prêmio um *notebook*, entregue pelo comandante do 2º Distrito Naval, Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, e pelo gerente regional da Poupex (empresa patrocinadora nacional da Operação) em Salvador, Coronel (R1) Cassivaldo da Costa Santos. Ao parabenizar o vencedor, o Vice-Almirante Viveiros ressaltou o valor da conquista e a importância do desenvolvimento da mentalidade marítima

ma nos jovens. “Exemplos como o deste aluno certamente contribuem para motivar outros estudantes para o entendimento das importantes questões do nosso Brasil, como as potencialidades da Amazônia Azul e a obrigação que todos temos de protegê-la. Essa proteção só pode ser feita com a presença de uma Marinha forte em suas águas, apta a defender os direitos do nosso País no mar”, disse.

A Operação Cisne Branco consiste em um concurso de redação, promovido anualmente pela Marinha do Brasil, com o propósito de despertar nos jovens e em seus pais e professores o interesse pelos assuntos ligados ao Poder Marítimo, ao Poder Naval, à Amazônia Azul e à história naval do Brasil, contribuindo para o desenvolvimento da mentalidade marítima do povo brasileiro.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## EQUIPE BRASILEIRA DE VELA VISITA O NVe *CISNE BRANCO*



Velejadores da equipe olímpica brasileira no NVe *Cisne Branco*  
(Foto: Fred Hoffmann/CBVela)

A Equipe Brasileira de Vela visitou, em 5 de agosto último, o Navio Veleiro (NVe) *Cisne Branco*, da Marinha do Brasil. A visita foi realizada horas antes da

cerimônia de abertura dos Jogos Olímpicos Rio 2016, com os velejadores sendo recebidos pelo Vice-Almirante (RM1) Bernardo José Pierantoni Gamboa e pelo comandante do *Cisne Branco*, Capitão de Mar e Guerra João Alberto de Araújo Lampert.

Estiveram presentes o coordenador técnico Torben Grael, o chefe de equipe Daniel Santiago e os velejadores Marco Grael, Gabriel Borges, Jorge Zarif, Henrique Haddad, Fernanda Decnop, Isabel Swan, Ana Barbachan e Martine Grael, além de

integrantes da comissão técnica. O *Cisne Branco* é um veleiro utilizado pela Marinha em missões diplomáticas.

(Fonte: In Press Media Guide)

## BNRJ REALIZA IÇAMENTO INÉDITO

A Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ) realizou, em 2 de setembro último, o inédito içamento ao cais de um batelão de 32 toneladas, o Batelão *Sargento Freitas*, do Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha (CMASM-10). Simultaneamente, foi feito o reparo no seco (docado/içado) também em outros nove meios navais.

Foram reparados os seguintes meios: Navio Oceanográfico *Antares*, Rebocador de Alto-Mar *Tritão*, Aviso de Patrulha *Barracuda*, Embarcação de Desembarque de Carga Geral *Camboriú*, Embarcação de Desembarque de Viaturas e Materiais (EDVM) 807, Batelão *Sargento Freitas*, EDVM 803, Chata 22 (da Base Naval do Rio de Janeiro-



Operação de içamento do CMASM 10

-BNRJ), Donut 30 (BNRJ) e Flutuante (da Base Almirante Castro e Silva).

Como Organização Militar Prestadora de Serviços Industriais, a BNRJ tem buscado a otimização dos seus diques, priorizando o cumprimento do Programa Geral de Manutenção do Comando de Operações Navais e, complementarmente, atendendo à numerosa demanda por docagens de diversos meios navais, não inseridos no aludido programa.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## CFPA COORDENA RESGATE DE NÁUFRAGOS

A Capitania Fluvial de Porto Alegre (CFPA) coordenou, em 14 de julho último, o resgate de dois tripulantes que estavam à deriva em uma embarcação de alumínio na região de Ponta Grossa, no Rio Guaíba, em Porto Alegre (RS). A operação foi realizada em conjunto com o Grupamento de Busca e

Salvamento (GBS) do Corpo de Bombeiros do Rio Grande do Sul.

A Equipe de Busca e Salvamento (SAR) da CFPA foi acionada e deslocou-se para o local do incidente, agindo em conjunto com o GBS. Após coordenação do Primeiro-Sargento (AV-MV) Luiz Gustavo Martins



Diego e sua mãe com a equipe envolvida em sua busca e salvamento

Lacerda, por meio do Centro de Operações e Controle da CFPA, a embarcação foi localizada com os seus tripulantes pela equipe do SAR do Corpo de Bombeiros.

Um dia após o acidente, um dos tripulantes, acompanhado de sua mãe, compareceu à Capitania para agradecer à equipe que atuou em sua busca e salvamento.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## CPCE RESGATA PESCADORES NA ENSEADA DO MUCURIPE

A Capitania dos Portos do Ceará (CPCE) resgatou, em 28 de julho último, cinco pescadores náufragos de uma embarcação que afundou na Enseada do Mucuripe. Após o resgate no mar, a equipe de inspeção naval os conduziu até a CPCE.

Um dos náufragos informou que não sabia nadar e que se não fosse o uso de coletes salva-vidas certamente não teria conseguido sobreviver. Ele agradeceu à Marinha por estar sempre cobrando e orientando o uso de equipamentos de segurança em suas ações de inspeção naval.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))



Chegada dos pescadores à CPCE

## ESQUADRÃO HS-1 REALIZA EVAM NO *TRUSTIN TRADER II*

Acionado pela Esquadra por solicitação do Salvamar Sueste, do Comando do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro-RJ), o 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino

(HS-1) realizou, em 2 de abril último, a Evacuação Aeromédica (Evam) de um tripulante do Navio Mercante *Trustin Trader II*, empregando o helicóptero SH-16 (Seahawk). A embarcação navegava com destino à China dentro da área de responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR) atribuída à Marinha do Brasil (MB) pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas).

O mercante se encontrava a aproximadamente 120 milhas náuticas (MN) da costa de Vitória (ES) quando a aeronave da MB, denominada “Guerreiro



O “Guerreiro 36” se aproxima para a Evam

36”, socorreu tripulante que apresentava suspeita de apendicite, com necessidade de remoção para hospital. Como o local de pouso não suportava o peso da aeronave, a maca e o resgatista foram arriados por guincho e, posteriormente, içados com o paciente. A tripulação do helicóptero era

composta por seis militares (dois pilotos, um fiel, um operador de sensores, um resgatista e um médico) A empresa Maximus, responsável pelo navio, encaminhou o paciente do aeroporto para o Hospital Santa Rita de Cássia, em Vitória.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## HS-1 REALIZA RESGATE NOTURNO DE NÁUFRAGOS

O Comando do 1º Esquadrão de Helicópteros Antisubmarino (HS-1) realizou, em 12 de agosto último, resgate dos náufragos da embarcação de apoio *Beira Mar XXV*, que se encontrava a cerca de 150 km (82 MN) ao sul de Cabo Frio (RJ). Na operação de resgate, o HS-1 recebeu apoio da Fragata *Constituição*, que já realizava buscas na região.

No dia anterior, o HS-1 era o Esquadrão responsável por prover a Aeronave de Serviço da Esquadra (ASE) quando foi acionado para cumprir uma busca e possível resgate de



Imagem térmica dos náufragos

três tripulantes da embarcação. Durante esse dia, o Esquadrão realizou três lançamentos, sendo dois no período noturno, porém sem resultados positivos.

Durante o dia 12, em continuidade às atividades de Busca e Salvamento (SAR, do inglês), o SH-16 (Sea Hawk), Guerreiro 34, decolou às 17h10, demandando a área de busca, onde receberia apoio da fragata. Porém, no traslado, foram avistados objetos flutuando no mar. Com a utilização do EOSS (*Electro-Optical Sensor System*), sensor óptico da aeronave com capacidade de obter imagem térmica, verificou-se que se tratava de um casco adernado e de um bote com três sobreviventes.



Imagem térmica da embarcação *Beira Mar* emborcada



Tripulação da aeronave e equipe de resgate

Iniciou-se, então, o procedimento de aproximação aos náufragos, que já se encontravam à deriva por mais de 36 horas sem comida, água e meios de comunicação. Os sobreviventes da embarcação foram içados do mar para o helicóptero pelos militares do Grupo de Busca e Salvamento (GSAR), que se encontravam na aeronave. O resgate ocorreu com sucesso e os sobre-

viventes foram encaminhados para a Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia, onde receberam os suportes médicos adequados.

Este foi o primeiro resgate noturno real do Esquadrão HS-1 utilizando esse modelo de aeronave, o que evidenciou a grande capacidade do meio

para este tipo de tarefa. A tripulação da aeronave era composta pelos pilotos Capitão-Tenente Munaretto e Capitão-Tenente Castanheira, pelos operadores de sensores Suboficial Noronha e Segundo-Sargento Camilo e pelos resgatistas GSAR, Primeiro-Sargento Souza Lima e Terceiro-Sargento Monteiro.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MB REALIZA EVACUAÇÃO AEROMÉDICA DE TRIPULANTE FILIPINO

O 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS) realizou, em 31 de julho último, a Evacuação Aeromédica de um tripulante filipino, de 49 anos, que estava a bordo do Navio Mercante *Lyric Sun*, de bandeira de Bahamas. O resgate foi feito por uma aeronave do 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, a aproximadamente oito quilômetros da Barra de Rio Grande (RS).

O pedido de socorro do navio ao Salvarmar Sul ocorreu por volta das 8h30, quando informaram que o tripulante necessitava de remoção devido a uma distensão abdominal e falta de ar. A aereo-



O tripulante foi encaminhado ao Hospital Santa Casa de Misericórdia de Rio Grande

nave de resgate pousou às 11h30 na área de pouso administrativo da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul e o filipino

foi encaminhado ao Hospital Santa Casa de Misericórdia de Rio Grande.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## TRIPULANTES DE SAVEIRO RESGATADOS NA BAHIA

O Salvamar Leste resgatou, em 5 de julho último, dois tripulantes do saveiro Rio Sena, que esteve desaparecido no mar de Salvador (BA) durante dois dias. Após a Marinha do Brasil ter sido informada do ocorrido, foram acionados o Navio-Patrolha *Guaratuba* e uma equipe de inspeção naval da Capitania dos Portos da Bahia (CPBA). Também foi solicitado apoio ao Grupamento Aéreo da Polícia Militar, que embarcou em uma das suas aeronaves um militar da CPBA para sobrevoo na região.

No final da tarde, a embarcação foi avistada pela aeronave e seus tripulantes resgatados em bom estado de saúde. Na



Tripulante resgatado passa por cuidados médicos

sede da CPBA, local para onde foram levados após o resgate, os tripulantes passaram por exames médicos e se alimentaram.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## VELEIRO ARGENTINO DESAPARECIDO MOBILIZA BUSCA NO 5º DN

O Comando do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS) localizou, em 22 de julho último, o veleiro argentino *Taipan*, após cinco dias de seu desaparecimento. A embarcação saiu de Florianópolis (SC) em 9 de julho com destino a La Plata, na Argentina, onde deveria chegar no dia 14 do mesmo mês.

O veleiro foi encontrado a aproximadamente 16 km ao sul de Florianópolis pelo

Barco Pesqueiro *De Matos IV*, que entrou em contato com a Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna, após a emissão de avisos radionáuticos alertando sobre o desaparecimento do *Taipan* a todas as embarcações que estavam na área marítima compreendida entre Florianópolis e Chuí (RS). A Capitania dos Portos de Santa Catarina, com a colaboração do Iate Clube Santa Catarina Veleiros da Ilha, enviou

embarcações para apoiar o reboque do veleiro até a capital catarinense.

O tripulante Carlos Marcelo Klain contou que, durante a viagem, o veleiro foi atingido por uma tempestade e fortes ventos que comprometeram o funcionamento do motor e dos aparelhos de comunicação via rádio. Ele explicou que, como estava muito afastado da costa, não conseguiu pedir ajuda por telefone celular.

Desde que informada do desaparecimento do *Taipan*, em 16 de julho, a Marinha do Brasil acionou a Rede Nacional de Estações Costeiras, que realizou chamadas via rádio VHF; emitiu aviso rádio náutico alertando todas as



Veleiro *Taipan* ficou cinco dias desaparecido

embarcações que se encontravam na área; realizou contato com todas as capitânias dos portos da região, além das marinas e iate clubes de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, solicitando informações sobre a possível entrada e saída do veleiro, e acionou os Serviços de Salvamento Marítimo do Uruguai e da Argentina.

Além disso, o Com5ºDN empregou nas buscas uma aeronave do 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral e um navio-patrolha. A Força Aérea Brasileira também auxiliou na procura da embarcação com uma aeronave P-95.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## CORVETA CABOCLO APOIA PESQUISAS NA ILHA DA TRINDADE

A Corveta *Caboclo*, navio integrante do Grupamento de Patrulha Naval do Leste, realizou, entre 29 de junho e 8 de julho, a 5ª expedição do Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (Protrindade) no ano de 2016. A viagem teve o propósito de transportar pesquisadores que realizam estudos na Ilha, localizada no Oceano Atlântico Ocidental, a cerca de 1.170 km da costa brasileira, na latitude aproximada da cidade de Vitória (ES).

A *Caboclo* desatracou da Base Naval de Aratu, na Bahia, com cinco pesquisadores a bordo e, no retorno, trouxe dez pesquisadores, que desembarcaram em Ilhéus,

no sul da Bahia. Doutor em Biotecnologia, o pesquisador Gideão Wagner Costa destacou a importância das expedições



Pesquisadores na Corveta *Caboclo*

do Protrindade. “Muitas universidades não têm condições de prestar o apoio de transporte para as ilhas oceânicas, então o auxílio da Marinha é fundamental para o conhecimento sobre a biodiversidade dos nossos mares”.

A Trindade é um bem da União administrado pela Marinha do Brasil por meio do Comando do 1º Distrito Naval, que mantém no local uma guarnição permanente para

operar o Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (Poit). O Poit fornece diariamente informações meteorológicas para diversos centros de previsão no continente e sua guarnição também presta apoio aos pesquisadores que lá realizam estudos, por meio do Protrindade, que é coordenado pela Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

### **XIII CONGRESSO ACADÊMICO SOBRE DEFESA NACIONAL**

A Escola Naval (EN) foi sede, entre os dias 11 e 14 de julho último, do XIII Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional (CADN), atividade de cunho educacional e cultural promovida pelo Ministério da Defesa, por intermédio da Secretaria de Pessoal, Ensino, Saúde e Desporto.

O evento tem o propósito de estimular a interação entre as escolas militares e as instituições civis de ensino superior,

seus alunos e professores, além de promover o debate acerca de problemas relevantes para o Brasil, contribuindo para a consolidação de uma cultura de defesa nacional.

Nesse contexto, foram proferidas palestras por autoridades militares e civis, como o chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, Almirante de Esquadra Ademir Sobrinho, e o primeiro secretário



Congressistas do XIII CADN

da Assessoria de Assuntos de Defesa do Ministério das Relações Exteriores, Roger Joseph Abboud.

Além das palestras, debates e atividades acadêmicas, os congressistas tiveram a oportunidade de participar de eventos socioculturais, como o passeio pela Baía

de Guanabara, no Rio de Janeiro, a bordo do Rebocador *Laurindo Pitta*; a visita ao planetário da EN; e a visita ao Simulador de Aviso de Instrução, além de assistirem à apresentação da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## EXPOSIÇÃO PATRIMÔNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO BRASILEIRO: NAUFRÁGIOS HISTÓRICOS

Foi inaugurada no Museu Naval (Rio de Janeiro-RJ), em 17 de agosto último, a exposição “Patrimônio Cultural Subaquático Brasileiro: Naufrágios Históricos”. A mostra reúne objetos encontrados em sítios arqueológicos no fundo do mar oriundos de naufrágios localizados na costa do Brasil, evidenciando parte da História Marítima e Naval Brasileira.

Estiveram presentes à cerimônia de inauguração o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias; o Almirante de Esquadra (Ref<sup>o</sup>) Júlio

Soares de Moura Neto (ex-comandante da Marinha); o Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN) Armando de Senna Bittencourt (ex- diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha) e o Presidente da Sociedade de Arqueologia Brasileira, Flávio Rizzi Calipo, entre outras autoridades.

A exposição mostra a história e o acervo de nove naufrágios ocorridos na costa brasileira, revelando que essas embarcações naufragadas transportavam, além de pessoas, produtos e instrumentos de guerra, vestígios de culturas diversas e costumes e hábitos pertencentes a determinada época. Esse conjunto hoje integra os sítios arqueológicos de naufrágio que compõem parte do Patrimônio Cultural Subaquático



Descerramento da fita de inauguração. Da esq para dir: VA (RM1) Mathias, Flávio Rizzi Calipo, VA (Ref<sup>o</sup>-EN) Bittencourt e AE (Ref<sup>o</sup>) Moura Neto



A Ação Educativa convida o público para entender a profissão do Arqueólogo Subaquático



Parte do circuito expositivo, com o mapa dos naufrágios ao fundo

Brasileiro. Cada naufrágio desta exposição também pode ser considerado como uma cápsula do tempo: são 108 peças que permitem um olhar sobre o passado do homem e sua relação com o mar.

A exposição reúne acervo das seguintes embarcações naufragadas:

– Nau *Utrecht* – Fazia parte da Força Naval holandesa que bloqueava a entrada da Baía de Todos os Santos, em 1648. Ao tentar abordar a Nau *Nossa Senhora do Rosário*, foi atingida pela forte explosão de sua oponente, vindo a naufragar.

– Galeão *São Paulo* – Armado pela Companhia Geral do Comércio do Brasil. Vindo de Portugal, foi surpreendido e combatido pela Força Naval holandesa na altura do Cabo Santo Agostinho, em 1652. Naufragou após explodir.

– Galeão *Santíssimo Sacramento* – Vinha de Portugal para o Brasil quando naufragou ao colidir com o Banco de Santo Antônio, a aproximadamente sete quilômetros de Salvador, em 1668. O desastre causou a morte de cerca de 400 pessoas.

– Nau *Nossa Senhora do Rosário e Santo André* – Procedente da Índia, encontrava-se fundeada no interior da Baía de Todos os Santos quando naufragou, em 1737, devido a um incêndio a bordo. Transportava valiosa carga de porcelana chinesa.

– Navio Mercante *Queen* – Armado pela Companhia das Índias Orientais Inglesa, vin-

do da Inglaterra com destino ao subcontinente indiano. Encontrava-se fundeado na Baía de Todos os Santos, Bahia, quando naufragou, na noite de 9 de julho de 1800, devido a um incêndio a bordo, vitimando 80 pessoas.

– Brigue *Alfama de Lisboa* – Navio mercante português naufragado a 3 milhas da costa pernambucana, em 1809.

– Fragata *Dona Paula* – Navio de guerra brasileiro naufragado em 1827, em Arraial do Cabo, Rio de Janeiro. Estava em patrulhamento contra a ação de corsários argentinos, durante a Guerra da Cisplatina.

– Encouraçado *Aquidabã* – Navio de guerra da Marinha do Brasil que participava de exercício na Baía de Jacuacanga, em Angra dos Reis (RJ), quando, na noite de 21 de janeiro de 1906, violenta explosão em seu paiol de munição causou o naufrágio, com grande número de vítimas.

– Navio de Passageiros *Príncipe de Astúrias* – Procedia da Espanha com destino a Buenos Aires quando, na madrugada de 6 de março de 1916, naufragou ao colidir com rochas submersas ao redor da Ilha de São Sebastião, litoral de São Paulo. Esse naufrágio, em que pereceram 447 pessoas, é considerado a maior tragédia marítima na costa do Brasil.

A exposição também se propõe a mostrar como funciona o trabalho de um arqueólogo mergulhador. A escuridão inicial do circuito expositivo, aliada à sonoridade do

mar, permite ao visitante imaginar-se mergulhado em um sítio arqueológico, onde ele pode conhecer a atuação desse profissional. Como complemento, a Ação Educativa realiza uma atividade especial para crianças, em que os pequenos visitantes interagem com “peças do fundo do mar”, entrando em contato com o trabalho do arqueólogo subaquático.

A mostra fica em cartaz até 2 de abril de 2017, de terça a domingo, das 12 às 17 horas, com entrada franca. Agendamento para escolas pode ser feito pelo telefone 2104-6851 ou e-mail [educativo@dphdm.mar.mil.br](mailto:educativo@dphdm.mar.mil.br). Outras informações: 2233-9165 ou [www.dphdm.mar.mil.br](http://www.dphdm.mar.mil.br). O Museu Naval fica na Rua Dom Manuel, 15, Praça XV, Centro, Rio de Janeiro.

## 68ª REUNIÃO ANUAL DA SBPC

Foi realizada em 3 de julho último, na Universidade Federal do Sul da Bahia, em Porto Seguro (BA), a sessão solene de abertura da 68ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), considerada o maior evento científico-tecnológico da América Latina.

A Marinha do Brasil participou da reunião representada pela Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha, por Organizações Militares da área do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA) e pelo Centro de Análises de Sistemas Navais.

Tecnologia e Inovação da Marinha, Almirante de Esquadra Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior; o secretário de Educação Superior do Ministério da Educação, Paulo Barone; a prefeita de Porto Seguro, Claudia Oliveira; o secretário de Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado da Bahia, Manoel Gomes de Mendonça Neto; a secretária executiva do Ministério da Integração Nacional, Emília Curi; a presidente da SBPC, Helena Nader; entre outras autoridades.

A Reunião Anual da SBPC é um importante fórum para a disseminação dos avanços da ciência nas diversas áreas do conhecimento e de debates sobre as políticas públicas para a área de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) no País. Realizada desde 1948, a reunião acontece a cada ano em um Estado brasileiro, exclusivamente



Mesa diretora da solenidade de abertura da 68ª Reunião Anual da SBPC

Compuseram a mesa diretora o ministro de Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, Gilberto Kassab; o representante do Conselho Nacional de Educação, Luiz Roberto Curi; o secretário de Ciência,



Cerca de 1.200 pessoas participaram da sessão solene de abertura da 68ª Reunião Anual da SBPC

em universidade pública, contando com a participação de representantes de sociedades científicas, personalidades e gestores do sistema nacional de ciência e tecnologia.

A programação científica de 2016 constou de conferências, mesas redondas,

encontros, sessões especiais, minicursos e sessões de pôsteres. Também foram realizadas outras atividades, como a SBPC Jovem e a ExpoT&C, além da SBPC Cultural.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL

O Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha do Brasil (Cepe-MB) promoveu, entre 15 e 17 de junho último, o seminário internacional “Segurança Marítima no Atlântico Sul”. O evento, realizado na Escola de Guerra Naval, cidade do Rio de Janeiro, foi desenvolvido em parceria com a Organização Marítima Internacional (IMO) e o Co-

mando do Controle do Tráfego Marítimo (Comcontram).

Participaram do seminário delegações de 14 países Atlântico Sul, além de observadores de países convidados (Estados Unidos da América, França, Portugal e Reino Unido), de diversas organizações internacionais e regionais da própria IMO, da União Europeia, do Inter-regional



Durante o evento, foram identificados interesses comuns e oportunidades para o incremento da segurança marítima no Atlântico Sul

Coordination Centre e do coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul. Também marcaram presença representações de instituições nacionais: Agência Nacional de Controle, Polícia Federal, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e Agência Nacional do Petróleo, entre outras.

O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, abriu o evento, que teve como propósito a identificação de interesses comuns e oportunidades para o incremento da segurança marítima no âmbito do Atlântico Sul e a apresentação de propostas para ampliação e modernização de capacidades operacionais de monitoramento do tráfego marítimo pelos países litorâneos.

No primeiro dia do seminário, foram debatidos propósitos, partindo de perspectivas acadêmicas e de realidades de atuação tanto na margem sul-americana do oceano quanto na margem africana. Nos dois dias seguintes, o evento contou com a participação apenas das delegações e de convidados internacionais e nacionais, com a realização de mesas-redondas com a participação dos países extrarregionais participantes e com a simulação Semasul

(Segurança Marítima no Atlântico Sul) no Centro de Jogos da Escola de Guerra Naval.

Durante o seminário, foi entregue o Prêmio Contato, destinado aos navios e esquadrões de helicópteros da Marinha e da Força Aérea Brasileira que realizaram o maior número de contatos e envio de dados para o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo. Houve também a entrega do Prêmio Segurança no Mar e Prêmio Segurança no Mar Especial, voltados para navios mercantes, navios de pesca e embarcações que se destacaram em eventos de busca e salvamento em áreas de responsabilidade do Brasil.

Ao final, o presidente do Cepe-MB, Almirante de Esquadra (RM1-FN) Álvaro Augusto Dias Monteiro, ressaltou a importância do aprimoramento da cooperação internacional nos assuntos relativos à segurança marítima no Atlântico Sul. O evento, ao propiciar o estreitamento de laços entre os países participantes e as diversas instituições e organizações nacionais e internacionais, contribuiu para perspectivas concretas de cooperação futura que puderam ser delineadas durante o seminário.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## 30 ANOS DE ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL

Sob a coordenação do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha do Brasil (Cepe-MB), foi realizado em 22 de junho último, nas dependências da Escola de Guerra Naval (Rio de Janeiro-RJ), o painel “30 Anos de Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul – Zopacas: Cooperação e Segurança no Atlântico Sul”.

Em seguida à apresentação, um grupo de especialistas se reuniu em duas oficinas voltadas para a elaboração de um livro sobre o tema. O livro abordará a criação das Zopacas; o Atlântico Sul no contexto do pós-Guerra Fria; as ameaças de segurança no Atlântico Sul; e as limitações, desafios e oportunidades para a Zopacas.

(Fonte: Bono nº 442, de 21/6/2016)

## OFICIAL DA MB APRESENTA TRABALHO NA GRÃ-BRETANHA

Selecionado pelo Comitê Científico do Parlamento Britânico, o Capitão de Fragata Rodrigo Abrunhosa Colazzo, da Marinha do Brasil (MB), apresentou, na House of Commons, o trabalho “Proposta de um Modelo Estatístico para Análise do Processo de Radicalização no Sistema Prisional”, como parte do curso de Doutorado em Estatística na Universidade de Warwick (UK). O curso é apoiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por meio do Programa Ciência sem Fronteiras.

O trabalho é baseado no desenvolvimento de novas metodologias estatísticas que podem ser utilizadas na análise de cenários políticos-militares, em apoio ao processo de planejamento militar, inteligência e desenvolvimento de táticas, bem como na modelagem de processos físico-financeiros e de pessoal.

A tecnologia apresentada despertou interesse na audiência, composta por cerca de 130 parlamentares britânicos e uma comissão de especialistas participantes da sessão de Ciências Matemáticas do evento SET for Britain, para o monitoramento de atividades ilícitas na internet.

Esse tipo de conhecimento, por seu caráter dual, além da sua importância para as atividades de segurança da MB, também poderá apoiar a formulação de políticas públicas nas áreas de segurança, educação e saúde, contribuindo para garantir ao País a independência externa neste setor. O oficial teve orientação técnica do Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav).

Esse destacado resultado contribui para projetar o nome da MB em âmbito internacional e consolidar a tradição da instituição.

(Fonte: Bono nº 680, de 19/9/2016)

### 50ª NAVAMAER

Foi realizada em Pirassununga (SP), de 8 a 15 de julho último, a 50ª edição da Navamaer, tradicional competição entre a Escola Naval (EN), a Academia Militar das Agulhas Negras (Aman) e a Academia da Força Aérea (AFA). A competição tem o propósito de desenvolver o interesse pelo esporte e o espírito de camaradagem entre aspirantes e cadetes, fomentando a integração entre as três Forças e contribuindo para o incremento da interoperabilidade.

Foram disputadas cerca de 300 medalhas por mais de 600 atletas, em 12 modalidades desportivas: Atletismo, Basquete, Esgrima, Futebol, Judô, Natação, Orientação, Pentatlo Militar, Polo Aquático, Tiro de Armas Curta e Longa, Triatlo e Voleibol.

Nesta edição da Navamaer, a EN conquistou medalhas de ouro em diversas modalidades, tais como o Atletismo, nas provas de arremesso de peso, lançamento de disco, 100 metros rasos masculino e feminino, 110 metros com barreiras, 400 metros com barreiras, salto em distância, revezamento 4x100 metros rasos feminino e 200 metros rasos, na qual o Aspirante Patrick Silva quebrou recorde que existia desde 1980.

A Escola Naval ficou também com o 1º lugar no pódio no Judô, nas categorias meio-pesado, meio leve e leve; na Natação, no revezamento 4x100 metros, 50 metros livre, 100 metros costas e 50 metros costas feminino; na Esgrima, na categoria

espada por equipe; e no Tiro, na modalidade de arma curta, fogo central. A EN sagrou-se campeã, ainda, no Basquete, no Futebol e

no Polo Aquático, sendo pela quinta vez consecutiva nesta última modalidade.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MILITAR DA MB BATE RECORDE EM CORRIDA EM BRASÍLIA

O Primeiro-Sargento Elias Pereira de Lacerda, do Serviço de Medicina Hiperbárica do Hospital das Forças Armadas em Brasília, bateu, em 2 de julho último, o recorde na 4ª Corrida 24 Horas de Brasília, na categoria Solo 12 Horas. Na prova, realizada no Parque da Cidade Sarah Kubitschek, o militar da Marinha do Brasil (MB) manteve 8 km de diferença do segundo colocado, correndo por 11 horas e 45 minutos.

O Sargento Lacerda já participou de outras ultramaratonas desde 2013, obtendo os seguintes resultados:

– Campeão Geral do 2º Desafio Cross 5 Horas de Brasília, com 62 km percorridos (2015);

– Campeão Geral da VI Ultramaratona Rio 24 Horas do Corpo de Fuzileiros Navais, com 214 km percorridos (2013);



Sargento Lacerda no alto do pódio, após correr por 11 horas e 45 minutos

– 3º Lugar Geral na Wings for Life World Run, com 50 km percorridos (Brasília, 2015);

– 5º Lugar Geral na 12ª Volta do Lago Caixa, com 100 km percorridos (Brasília, 2015); e

– 7º Lugar Geral na 13ª Volta do Lago Caixa, com 60 km percorridos (2016).

## OPERAÇÃO ÁGATA 11

A Operação Ágata 11, operação conjunta entre as Forças Armadas e órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal, completou, em 21 de junho último, nove dias de combate aos crimes transfronteiriços. A ação visou combater o narcotráfico, o contrabando e descaminho, o tráfico de armas e munições, crimes ambientais, o contrabando de veículos e a imigração e o garimpo ilegais.

No período, 155 embarcações foram inspecionadas e, deste total, 18 apresentaram

irregularidades e receberam notificações. Uma balsa de travessia de passageiros foi lacrada em Guaira (PR) por irregularidades na documentação, por não apresentar número de coletes suficientes para os passageiros e devido à falta de habilitação regular de seu tripulante. Essa embarcação, logo que sanou as discrepâncias, foi liberada, voltando a operar.

A Marinha do Brasil (MB), por meio dos Comandos do 5º e do 8º Distrito Naval (Rio Grande-RS e São Paulo-SP,



Militares da Capitania Fluvial do Rio Paraná atuaram na Ponte da Amizade, entre Brasil e Paraguai

respectivamente) e suas Organizações Militares subordinadas, realizou atividades de inspeção naval e patrulhamento com o apoio de duas capitâncias e duas delegacias que atuaram nos estados do Rio Grande do Sul e Paraná. Além disso, a MB promoveu três ações cívico-sociais com atendimentos médicos e odontológicos, no Chuí e em Uruguaiana (RS) e em Foz do Iguaçu (PR). Em Uruguaiana também foram efetuados reparos elétricos e pintura na Escola Municipal Cinderela.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MARINHA DOA PESCADO E MADEIRA APREENDIDOS

O Navio Patrulha Fluvial (NPaFlu) *Amapá*, integrando um dos grupos-tarefa da Operação Ágata 11, apreendeu embarcações (de transporte de passageiros e de carga, empurrador e balsa) com constatações de ilícitos de diversas naturezas e irregularidades graves, que comprometiam a segurança dos navegadores e passageiros no Rio Solimões, no Estado do Amazonas.

Em uma das embarcações apreendidas foram encontrados 40 quilos



Tripulação do NPaFlu *Amapá*

de pescado pirarucu e carvão sem origem comprovada, bem como 3,5 m<sup>3</sup> de madeira sem o Documento de Origem Florestal (DOF), certificação obrigatória exigida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para a extração de madeira.

Todo o material foi recolhido, apresentado às autoridades policiais competentes e posteriormente doado à comunidade indígena Amanáí do Jaduá, de etnia Cambeba, no Rio Solimões.



Pescado, carvão e madeira entregues a comunidade indígena no Rio Solimões

A Marinha do Brasil, juntamente com órgãos de segurança pública e proteção ao meio ambiente, contribui cada dia mais no combate aos ilícitos nos rios da Amazônia, mostrando os resultados e importância do

diuturno trabalho de fiscalização em patrulha naval para coibir a prática da exploração ilegal de madeira nativa, a caça de animais silvestres e a pesca predatória de peixes.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## ACIDENTES ENVOLVENDO MOTOS AQUÁTICAS DIMINUEM 60%

A Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas (DPC) registrou uma queda significativa de acidentes envolvendo motos aquáticas durante o primeiro semestre de 2016, em comparação ao mesmo período de 2015. Foram notificados 11 casos, contra 29 ocorridos nos primeiros seis meses do ano passado, o que representa uma redução de 60%.

Cabe ressaltar que, no período, houve um acréscimo de inscrições de mais de 3% no quantitativo deste tipo de embarcação. Atualmente, estão inscritas no Sistema de Gerenciamento de Embarcações da DPC 89.566 motos aquáticas em todo o Brasil.



Equipe de fiscalização da Marinha do Brasil

A Marinha do Brasil, por meio dos distritos navais e de suas 27 capitânicas, 14 delegacias e 22 agências espalhadas pelo País, desenvolve um importante trabalho de conscientização junto à comunidade náutica. Essas Organizações Militares fiscalizam o tráfego aquaviário com o propósito de alertar os condutores de embarcações de esporte e recreio e a população sobre os riscos de acidentes no mar e nas hidrovias, principalmente com as embarcações de esporte e recreio.

Durante as ações de fiscalização, de caráter preventivo e instrutivo, os agentes da Autoridade Marítima distribuem material informativo e orientam condutores a seguirem à risca os “10 Mandamentos da Segurança da Navegação”, que também podem ser visualizados na página da DPC na internet, no *link*: [www.dpc.mar.mil.br/pt-br/ssta/navegacao-amadora/os-10-mandamentos-da-seguranca-no-mar-0](http://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/ssta/navegacao-amadora/os-10-mandamentos-da-seguranca-no-mar-0).

Todas as informações sobre como obter habilitação para conduzir motos aquáticas podem ser encontradas no Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima (Normam-03/DPC).

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## ACISO NO ARQUIPÉLAGO DO BAILIQUE

A Marinha do Brasil, por meio do 4º Distrito Naval (Belém-PA), realizou, de 18 a 25 de agosto último, Ação Cívico-Social (Aciso) na Vila Progresso, comunidade localizada no Arquipélago do Bailique

(AP). A Aciso foi desenvolvida pelo Navio-Auxiliar (NA) Pará.

O Bailique está situado na foz do Rio Amazonas, a cerca de 180 km de Macapá (AP), e abriga mais de 12 mil habitantes

espalhados por oito ilhas, em cerca de 50 comunidades. A bordo do Pará foram realizados 433 atendimentos médicos, 2.520 procedimentos odontológicos, 735 exames laboratoriais e 60 mamografias. Também foram distribuídos 9.442 medicamentos e prestados diversos outros serviços de saúde e cidadania, como a cerimônia de casamento comunitário que oficializou a união de 12 casais ribeirinhos e renovou 13 votos matrimoniais.



Casamento comunitário a bordo do NA *Pará*

Durante a presença do navio na região, a equipe de patrulha e inspeção naval abordou 36 embarcações, sendo uma notificada e duas apreendidas por descumprimento da Lei de Segurança Aquaviária. Além disso, 11 embarcações receberam gratuitamente coberturas no eixo do motor, em combate ao escalpelamento.



“Escovódromo” montado na Vila Progresso

A Aciso realizada no Amapá faz parte do Programa Rios da Cidadania, que visa levar ações de saúde e cidadania relativas ao transporte fluvial de equipe multiprofissional, insumos, materiais, equipamentos, vacinas e medicamentos de assistência hospitalar e odontológicos, bem como viabilizar o acesso à Justiça e a serviços de cidadania às comunidades ribeirinhas dos rios Amazonas e Vila Nova. O programa conta com a participação de diferentes órgãos do Estado do Amapá, como o Tribunal de Justiça, o Ministério Público, a Assembleia Legislativa e o Governo do Estado, por meio da Secretaria Estadual de Saúde e das prefeituras dos municípios de Macapá e Mazagão.

([www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## **ASPECTOS LOGÍSTICOS DA GUERRA DO PARAGUAI**

Em comemoração aos 150 anos de deflagração da Guerra do Paraguai, completados em 2015, foi lançado, pela Life Editora, o livro *Aspectos Logísticos da Guerra do Paraguai*, do Coronel Nylson Reis Boiteux.

A obra começa abordando o assunto com uma breve história do apoio logístico em



outros conflitos, passando, a seguir, para uma apreciação genérica da Guerra do Paraguai. A partir daí, explora aspectos desse apoio nas diversas fases daquela guerra.

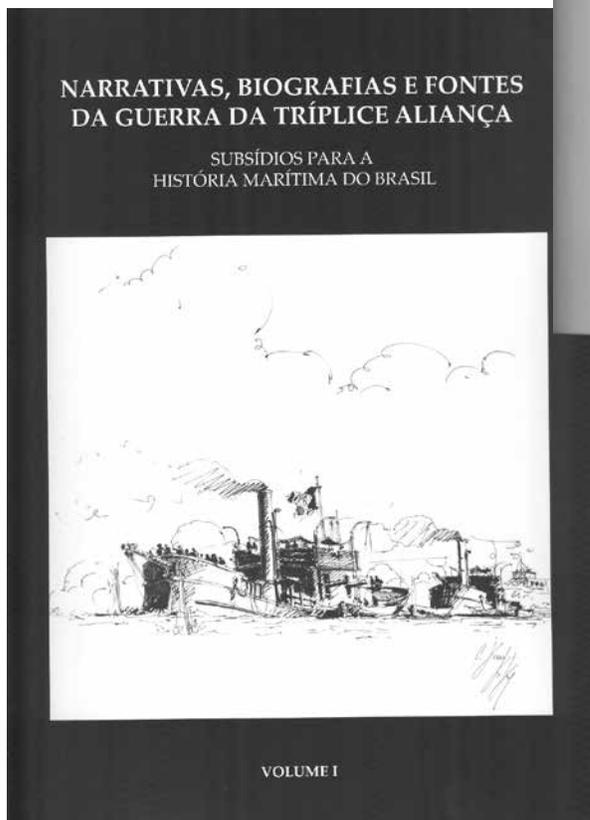
O Coronel Boiteux, licenciado em Direito pela Faculdade Católica de Direito em Campo Grande (MS), é acadêmico do Instituto Histórico

e Geográfico de Brasília (DF) e membro efetivo da Academia de História Militar

Terrestre do Brasil. Também é autor do livro *Um militar sem rosto* (2011).

## ***NARRATIVAS, BIOGRAFIAS E FONTES DA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA***

Encontra-se à venda no Departamento de Publicações e Divulgação da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), o livro *Narrativas, biografias e fontes da Guerra da Tríplice Aliança*. Dividido em dois volumes, a publicação é uma separata de artigos e transcrições de documentos da revista *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, sobre a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, publicada entre 1938 e 1972.



Segundo o Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN) Armando de Senna Bittencourt, que prefaciou a obra, o propósito da publicação é “fornecer aos interessados na Guerra da Tríplice Aliança subsídios para que possam ampliar e melhorar o conhecimento sobre o conflito e sobre a História Marítima e Naval Brasileira”.

Cada volume pode ser adquirido pelo valor de R\$ 40,00 no Departamento de Publicações da DPHDM, à Praça Barão de Ladário, s/n, Ilha das Cobras, Rio de Janeiro, RJ. Informações: [publicacoes@dphdm.mar.mil.br](mailto:publicacoes@dphdm.mar.mil.br) ou telefone (21) 2104-6991.

## PEDRO TEIXEIRA, A AMAZÔNIA E O TRATADO DE MADRI

Foi lançado recentemente pela Fundação Alexandre de Gusmão (Funag), órgão do Ministério das Relações Exteriores, o livro *Pedro Teixeira, a Amazônia e o Tratado de Madri*. A obra, integrante da coleção História Diplomática, reúne textos e documentos organizados por Sérgio Eduardo Moreira Lima e Maria do Carmo Strozzi Coutinho.

O livro faz um levantamento de narrativas e das principais referências documentais sobre a histórica missão de Pedro Teixeira, que, em 1637, liderou expedição com 2 mil pessoas em canoas a montante do Rio Amazonas. Ao desbravador e explorador luso-brasileiro Pedro Teixeira, a Coroa portuguesa deveu a posse de quase toda a bacia amazônica; e o Brasil, a exploração de mais de 10 mil km<sup>2</sup> de seus rios e trilhas.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))



## SISTEMA DE PROTEÇÃO SOCIAL DOS MILITARES

A Marinha do Brasil (MB), em conjunto com as demais Forças e o Ministério da Defesa, tem divulgado estudos e realizado apresentações a setores do Governo Federal diretamente envolvidos na reforma da Previdência Social, com foco na preservação do Sistema de Proteção Social dos Militares (SPSM), caracterizado também como Regime Constitucional dos Militares.

É imperativo destacar que o militar não faz parte de nenhum regime previdenciário, conforme previsto na Constituição Federal, mas sim de um Sistema de Proteção Social que representa, por sua vez, um conjunto integrado de instrumentos legais e ações afirmativas, permanentes e interativas, que visam assegurar o amparo social aos militares das Forças Armadas e seus dependentes.

Recentemente, o Exército Brasileiro divulgou um vídeo institucional, em cir-

culação nas redes sociais, abordando de maneira esclarecedora as especificidades da carreira militar, em defesa do SPSM.

Cabe mencionar a nova abordagem adotada pelas Forças, como linha complementar de argumentação, junto aos setores competentes do Governo Federal, qual seja a tradução, em valores monetários, das condições rígidas e gravosas de trabalho próprias da carreira militar, sem a respectiva contrapartida remuneratória. Destaca-se a indispensável contribuição do Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav) na elaboração de simulações e cálculos utilizados pelas Forças.

Informações mais detalhadas e constantemente atualizadas estão disponíveis no site da intranet da Diretoria de Finanças da Marinha ([www.dfm.mb](http://www.dfm.mb)), na opção “SPSM” ou no endereço eletrônico [www](http://www).

marinha.mil.br/spsm, onde poderão ser encontrados uma apresentação completa sobre o tema, artigos escritos por renomados

autores civis, vídeos e notícias publicadas na imprensa sobre o referido assunto.

(Fonte: Bono nº 672, de 14/9/2016)

## CANÇÃO DAS COMUNICAÇÕES NAVAIS

Durante a cerimônia comemorativa do Dia das Comunicações Navais, em 28 de março último, foi tocada e cantada pela primeira vez na Marinha do Brasil a “Canção das Comunicações Navais”. Na execução, foi usada gravação com as vozes do Coral da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais.

A canção foi aprovada pelo Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais em 23 de março último. A letra é de autoria do

Capitão de Mar e Guerra (RM1) Claudio da Costa Braga e a música do Capitão de Fragata (T) Sidney da Costa Rosa, com orquestração do Suboficial (FN-MU) Marcos Luiz Mendes Feitosa.

A letra e a música da canção estão disponíveis para *download* na página principal da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha na intranet (www.dctim.mb), no link “Canção das Comunicações Navais”.

## CANÇÃO DAS COMUNICAÇÕES NAVAIS

### I

Sempre atentos aos navios no mar,  
 Cujo apoio nunca pode faltar.  
 Com segurança, confiança e rapidez,  
 Flexibilidade e integração.  
 Mantemos o Siscom, em terra, ar e mar,  
 Com afinco, dedicação e amor sem par.

### CORO

Sempre prontos a colocar  
 Nosso lema no altar,  
 Nós fazemos a Marinha comunicar-se melhor,  
 A todos os comunicativos da Marinha do Brasil,  
 Que irmanados mantêm forte e claro os sinais,  
 Nosso Bravo Zulu!

### II

Que o exemplo de Riachuelo,  
 Sob as ordens do Almirante Barroso,  
 Naquele dia valoroso atendeu,  
 Sua mensagem de apelo a combater.  
 Mostrando sempre audaz, o orgulho em defender,  
 Nossos meios em alto-mar,  
 E ao Brasil amar.



REVISTA



# MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA MAIS ANTIGA DO MUNDO

*Preço de 8000 rs. (1851/1916)*

**A Revista Marítima Brasileira completou 165 anos em**

**1º de março de 2016. Fundada em 1851 pelo**

**Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,**

**foi a segunda revista mais antiga do mundo a tratar de assuntos marítimos e navais.**

**Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro país a lançar uma revista marítima,**

**a *Morskoi Sbornik*, (1848).**

**Depois vieram:**

**Brasil – *Revista Marítima Brasileira* (1851),**

**França – *Revue Maritime* (1866),**

**Itália – *Rivista Marittima* (1868),**

**Portugal – *Anais do Clube Militar Naval* (1870),**

**Estados Unidos – *U.S Naval Institute Proceedings* (1873)**

**República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).**