

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 130 n. 01/03  
jan./mar. 2010

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. 130	n. 01/03	p. 1-336	jan. / mar. 2010
-----------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

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 n<sup>os</sup> 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 *Julio Soares de Moura Neto*

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Marcos Martins Torres*

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (EN-Ref<sup>o</sup>) *Armando de Senna Bittencourt*

**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 *Manuel Carlos Corgo Ferreira*

**Diagramação**

*Celso França Antunes*

**Assinatura/Distribuição**

CB-PD *Franklin Marinho de Castro*

MN-RM2 *Fabiano Honório da Silva*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Fragata (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*

**Apoio Administrativo e Expedição**

Suboficial-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Suboficial-MT *João Humberto de Oliveira*

Segundo-Sargento-SI *José Alexandre da Silva*

*Ilda Lopes Martins*

**Impressão/Tiragem**

*Prelo Artes Gráficas e Fitolito Ltda. / 7.500*

A **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA** é uma publicação oficial da **MARINHA DO BRASIL** desde 1851. Entretanto, as opiniões emitidas em artigos são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não refletem, assim, o pensamento oficial da **MARINHA**. É publicada, trimestralmente, pela **DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**. As matérias publicadas nesta Revista podem ser reproduzidas, desde que citadas as fontes.

### REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manoel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ  
☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215, 2262-2754 (fax) e 2524-9460

#### Para remessa de matéria:

E-mail: rmbmateria@dphdm.mar.mil.br  
Intranet: dphdm-513@dphdoc

#### Para assinaturas e alterações de dados:

E-mail: rmbassinatura@dphdm.mar.mil.br  
Intranet: dphdm-5131@dphdoc

### SEJA ASSINANTE OU OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA DA RMB

Os preços do número avulso e da assinatura anual são, respectivamente:  
BRASIL (R\$ 9,00 e R\$ 36,00) EXTERIOR (US\$ 10 e US\$ 40)

Para assinatura, em caso de mudança de OM, residência, posto ou graduação, encaminhe as informações abaixo; se preferir, envie por e-mail, fax ou telefone.

Nome: \_\_\_\_\_ Posto/Grad.: \_\_\_\_\_

NIP: \_\_\_\_\_ CPF: \_\_\_\_\_ OM: \_\_\_\_\_

Endereço resid.: \_\_\_\_\_ Nº: \_\_\_\_\_

Bairro: \_\_\_\_\_ Cidade: \_\_\_\_\_ UF: \_\_\_\_\_

CEP: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

Indique a forma de pagamento desejada, conforme abaixo.:

desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 3,00, autorizada a sua atualização

em anexo, comprovante de depósito na conta corrente **3003212-4** agência **0915**, do Banco Real, em nome do Departamento Cultural do ABRIGO DO MARINHEIRO, no valor de R\$ 36,00; se for do exterior, por vale postal

## SUMÁRIO

- 9 **NOSSA CAPA – HOMENAGEM AO ALMIRANTE ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL**  
Apresentação do homenageado, agraciado com 5 Prêmios Revista Marítima Brasileira; dados biográficos; principais trabalhos e artigos; funções civis; cartas recebidas homenageando o almirante
- 25 **AMAZÔNIA: UMA VISÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA**  
*Hernani Goulart Fortuna* – Almirante de Esquadra (Ref<sup>2</sup>)  
Inserção brasileira da Amazônia; fronteiras – concepção política – reservas indígenas; transporte aquaviário; geopolítica; defesa pelas Forças Armadas
- 37 **ABASTECIMENTO DA ILHA DA TRINDADE**  
*Oscar Moreira da Silva* – Contra-Almirante (Ref<sup>2</sup>)  
O arquipélago: resumo histórico – curiosidades; abastecimentos pela *Corveta Imperial Marinheiro*
- 47 **A PIRATARIA NA SOMÁLIA**  
*Antônio Ruy de Almeida Silva* – Contra-Almirante (RM1)  
Somália é Estado falido? Ganância? A segurança no país; resoluções da ONU e da IMO; a lei do mar e a repressão à pirataria
- 65 **NE/NAeH 10.000 – UM NAVIO-ESCOLA MULTIUSO PARA A MARINHA DO BRASIL**  
*Eduardo Italo Pesce* – Professor  
*Rene Vogt* – Engenheiro  
Pressuposições e considerações; perfil do navio substituto: missão – características do navio – modalidades de emprego – desenhos
- 79 **A TECNOLOGIA COMO FETICHE: A ILUSÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL MILITAR**  
*Sylvio dos Santos Val* – Professor  
Parque industrial militar; as origens e o complexo industrial; imagem alternativa: o complexo de defesa
- 89 **O CONHECIMENTO DE EMBARQUE: UM BREVE ESTUDO SOBRE SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA**  
*Ricardo Viotto* – Advogado  
Origem do conhecimento de embarque: valor probatório – emissão dos primeiros documentos – natureza, conteúdo e cláusulas de reserva; ordenação da Marinha Mercante de 1861 até hoje: breve releitura
- 104 **RELAÇÕES POLÍTICO-ESTRATÉGICAS DA PARCELA SUL-AMERICANA PERTENCENTE À ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICA SOB A PERSPECTIVA NEORREALISTA**  
*Gustavo de Andrade Rocha* – Bacharel em Relações Internacionais  
Paradigma neorrealista; defesa: Brasil – Venezuela – Bolívia e Equador – Colômbia – corrida armamentista Brasil – Venezuela. Fronteiras: problemas – índios – fins científicos – Raposa Serra do Sol; Pactos e Acordos; crises regionais na Bolívia e no Equador

- 137 **ALFRED THAYER MAHAN E OS PRINCÍPIOS DA ESTRATÉGIA NAVAL (IV)**  
– **Parte 2**  
*Francisco Eduardo Alves de Almeida* – Capitão de Mar e Guerra (RM1)  
Continuação da série: Princípios da estratégia: concentração de forças – posição central – linhas interiores e de comunicação; posições estratégicas e bases; Poder Marítimo e o Controle do Mar
- 155 **AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS NO SÉCULO XXI**  
*Luiz Octávio Gavião* – Capitão de Fragata (FN)  
Considerações sobre as operações: problemas – a ideia – força. Tipos de ambientes encontrados. Conceituação: doutrina – organização por tarefas – treinamento e educação. Equipamentos e sistemas
- 180 **A PREVENÇÃO PARA O USO INDEVIDO OU ABUSIVO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS E A DEPENDÊNCIA QUÍMICA**  
– **Uma Visão da Psicologia Social**  
*Sandra Helena de Oliveira* – Capitão de Fragata (T)  
Prevenção; uso de drogas e dependência química; atitude social; modelos de prevenção, sua aplicação e avaliação
- 189 **MONITOR PARNAÍBA – HISTÓRIA E MODERNIZAÇÃO**  
*Mozart Junqueira Ribeiro* – Capitão de Corveta  
Resumo histórico; o nome Parnaíba; veterano de guerra; modernização; caverna-mestra
- 194 **LANÇAMENTO DE MINAS: QUAL O MELHOR AGENTE LANÇADOR?**  
*Andrei Brilhante Silva Costa* – Capitão de Corveta  
Análise de agentes lançadores no Brasil e nas marinhas estrangeiras
- 200 **O DIREITO COMUNITÁRIO E A SUPRANACIONALIDADE: INSTRUMENTOS PARA A HARMONIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DOS ESTADOS – O MERCOSUL**  
*Nelson Márcio Romanelli de Almeida* – Capitão de Corveta (IM)  
Soberania – evolução do conceito; direito comunitário, supranacionalidade e intergovernabilidade: países do Mercosul; legislação pertinente
- 216 **ACORDOS DE NÍVEIS DE SERVIÇOS E TERCEIRIZAÇÃO: APLICAÇÃO E IMPLICAÇÕES NO SERVIÇO PÚBLICO E NA MARINHA DO BRASIL**  
*Igor de Assis Sanderson de Queiroz* – Capitão-Tenente (IM)  
Definição dos acordos e histórico; níveis de serviço; no serviço público – possibilidade de aplicação na Marinha
- 222 **POR QUE FALAR DE DEMOCRACIA?**  
*Victor C. Coimbra da Silva* – Aspirante  
Resumo histórico; democracia representativa e o Estado Liberal; democracia virtual e inovações; valores
- 226 **A GUERRA ASSIMÉTRICA**  
*Cassiano Simões da Silva* – Aspirante (FN)  
O que é guerra assimétrica? Quarta geração de guerra? Nova concepção – missão de paz

- 230 **TIRO ESPORTIVO: EXERCÍCIO DE CONCENTRAÇÃO**  
*Rômulo I. Niederauer de Freitas* – Aspirante  
Como é o esporte. Como ter um bom tiro
- 234 **ARTIGOS AVULSOS**
- 234 **A IMPORTÂNCIA DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA A SEGURANÇA DAS ÁREAS MARÍTIMAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL – A QUARTA FROTA AMERICANA E A AMAZÔNIA AZUL**  
*Ivone Maria de Lima Camillo* – Capitão de Fragata (T)  
Cooperação internacional para a segurança das áreas marítimas, considerando a soberania das nações. Limitações derivadas de interesses econômicos em virtude das riquezas minerais recém-descobertas
- 235 **PRISÃO PREVENTIVA DISCIPLINAR MILITAR**  
*Walter Santos Peniche* – Capitão de Fragata (T)  
Análise da existência da prisão preventiva disciplinar na Marinha, considerando hierarquia e disciplina e os fundamentos da Constituição
- 236 **MARINHA DE OUTRORA**  
REMINISCÊNCIA DA ESCOLA NAVAL – do Almirante de Esquadra Eddy Sampaio Espellet. Duração do curso na Escola em algumas épocas; uniformes; administração
- 239 **CARTAS DOS LEITORES**  
Correspondência do Capitão de Mar e Guerra Gerson Fleischhauer sobre a Flotilha de Macaé. Sugestão de avaliação da matéria à vista de artigo sobre Patrulha Naval do Vice-Almirante José Luiz Feio Obino
- 240 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 250 **REVISTA DE REVISTAS**  
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas e lidas, do Brasil e do exterior
- 262 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**  
Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil, de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

## AMPLIAÇÃO DOS LIMITES DE EFETIVOS DA MARINHA

(Bono Especial nº 167 de 17 de março de 2010)

Comunico à Marinha que, em 11 de março de 2010, foi sancionada pelo Presidente da República a Lei nº 12.216, alterando a Lei de Reestruturação de Corpos e Quadros, destacando-se, dentre as modificações introduzidas, a ampliação dos limites de efetivos em 3.507 oficiais e 18 mil praças, o que representa um incremento aos atuais limites da ordem de 36%.

No decorrer das últimas décadas, houve significativo aumento nas tarefas atribuídas à Marinha do Brasil, tendo seu efetivo variado em apenas 8,6% nos últimos 40 anos, situação esta que tornava prementes ações no sentido de se buscar a recomposição da força de trabalho, sob pena de agravamento das restrições para sua expansão e assunção de mais complexas e abrangentes responsabilidades, com reflexos inclusive para a manutenção da estrutura vigente.

Entre as demandas que balizaram os esforços visando à ampliação dos limites de efetivos de oficiais e praças, destacam-se: o incremento da atividade econômica nas águas jurisdicionais brasileiras, que suscita maiores esforços de proteção e fiscalização; os desdobramentos decorrentes da Estratégia Nacional de Defesa, apontando para a expansão da presença da Marinha no norte do País e o estabelecimento de uma força naval no entorno estratégico da foz do Amazonas; as ações decorrentes do Programa Nuclear da Marinha e do Programa de Desenvolvimento de Submarinos, trazendo a real possibilidade de projeto e construção no País de um submarino de propulsão nuclear; e a aceleração do aparelhamento da Marinha, com a conseqüente necessidade de aporte de tripulações e estruturas de apoio.

Somando-se àqueles macrofatores, pode-se mencionar, ainda, como indicadores que pressionam a demanda por pessoal: o aumento da esfera de atuação dos Distritos Navais; os avanços tecnológicos, que exigem da Instituição rápida reação para constante capacitação profissional; o incremento das atividades subsidiárias relacionadas, principalmente, aos assuntos marítimos e ambientais; e maior demanda pelos serviços de manutenção dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, a fim de conservá-los operacionais, a despeito do elevado tempo médio de utilização dos sistemas neles empregados.

Há que se ressaltar, porém, que o referido aumento ocorrerá paulatinamente, não se constituindo em solução de curto e de médio prazos, para atendimento das demandas de pessoal existentes, e cuja projeção para integralização compreende um horizonte de 20 anos. Cabe ser ressaltado que a Marinha, ao encaminhar a sua proposta, estabeleceu, na Exposição de Motivos, que a implementação da ampliação ocorreria no ano seguinte à aprovação do Projeto de Lei.

Menciono, ainda, que esse aumento gradual torna imprescindível, por tempo significativo, a manutenção dos esforços da atual força de trabalho, conforme hoje estabelecida, para a consecução dos objetivos e cumprimento das tarefas afetas à Marinha do Brasil.

JULIO SOARES DE MOURA NETO  
Almirante de Esquadra  
Comandante da Marinha

# NOSSA CAPA

## REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 130 n. 01/03 – jan./mar. 2010



Nesta edição:  
Homenagem ao  
Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal

### SUMÁRIO

Apresentação  
Dados biográficos  
Prêmio *Revista Marítima Brasileira*  
Artigos publicados na *RMB*  
Principais trabalhos publicados  
Funções civis  
Títulos  
Conferencista  
Cartas de homenagem  
Cinzas ao mar

### APRESENTAÇÃO

Esta edição da *Revista Marítima Brasileira (RMB)* não poderia deixar de dedicar uma parte de seu espaço ao saudoso Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, que faleceu recentemente.

O Almirante Vidigal foi um notável colaborador. Ganhou cinco vezes o *Prêmio Revista Marítima Brasileira*, com artigos originais, brilhantes, em que transmitia seu entusiasmo pelas coisas do mar. A capa mostra uma de suas merecidas premiações. Com os artigos, livros que escreveu ou coordenou e com suas palestras, contribuiu para formar, principalmente nas pessoas mais jovens da comunidade marítima brasileira, uma forte consciência da importância do Poder Marítimo e de seu componente militar, o Poder Naval, para o Brasil.

---

Na capa, o Almirante Armando Vidigal, em 1983, recebe o Prêmio Revista Marítima Brasileira do Ministro Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, com a presença do Alto Comando da Marinha.

Falava do presente, conhecendo o passado por meio da História Naval, e previa cenários que, no futuro, poderiam logicamente se configurar. Expunha seus pensamentos sem medo da crítica alheia, sabendo que publicar é um ato de humildade, de sujeição a outras formas de pensar, mas que permite divulgar boas ideias, criando novos patamares de conhecimento, para o benefício de todos.

Seu pensamento se concretizou em suas obras, e no futuro relacionamento do Brasil com o mar, muito provavelmente, haverá contribuições das muitas ideias que deixou.

Almirante Vidigal – prezado amigo e mestre – muito obrigado.

*Armando de Senna Bittencourt*  
Vice-Almirante (EN-Ref<sup>o</sup>)

## DADOS BIOGRÁFICOS

Nasceu em Manaus – Amazonas, filho de José Barbosa Ferreira Vidigal e de Maria Nazareth Ferreira Vidigal. Promoções: a segundo-tenente em 07/04/1953, a primeiro-tenente em 13/10/1954, a capitão-tenente em 26/06/1956, a capitão de corveta em 27/10/1961, a capitão de fragata em 19/08/1966, a capitão de mar e guerra em 09/10/1970, a contra-almirante em 31/07/1977 e a vice-almirante em 25/11/1982. Foi transferido para a reserva em 27/05/1985.

Em sua carreira comandou três vezes: Navio Mercante MT *Anchieta* (comando militar); Corveta *Forte de Coimbra* e a Força de Apoio Logístico. Exerceu os seguintes comandos e direções: Base Naval de Aratu, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Escola de Guerra Naval e 3º Distrito Naval.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Contratorpedeiro *Amazonas*; Navio Transporte *Custódio de Mello*; Contratorpedeiro *Ajuricaba*; Contratorpedeiro *Paraná*; Estado-Maior da Esquadra; Gabinete do Ministro da Marinha; Escritório do Adido Naval na Inglaterra; Escola de Guerra Naval (curso); Comando de Operações Navais (destaque).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grau Grande Oficial;



**ARMANDO AMORIM FERREIRA  
VIDIGAL**

★ 14/03/1928

† 14/12/2009

Ordem do Mérito Naval – Grau Grande Oficial; Ordem do Mérito Militar – Grau Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grau Comendador; Ordem de Rio Branco – Grau Grande Oficial; Medalha Militar e Passador de Ouro – 3º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 Âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont.

## PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Deixando de atender às normas que a própria *Revista Marítima Brasileira* se impôs em relação aos oficiais falecidos, é feita matéria especial sobre o Almirante Vidigal, por várias circunstâncias, entre estas porque o emérito colaborador recebeu cinco vezes o *Prêmio Revista Marítima Brasileira* e, no ano de 2002, foi reconhecido como *hors-concours*. Mesmo assim, em 2008, o Chefe do Estado-Maior da Armada ressaltou os seus artigos *Inteligências e interesses nacionais* (2º trimestre/2005) e *As relações nacionais sob a perspectiva da segurança* (1º trimestre/2006) como sendo dignos de especial registro e lhe outorgou o Diploma de *Hors-Concours*.

Foram agraciados com o prêmio as seguintes matérias de sua autoria:

1980 – O emprego político do Poder Naval;

1983 – A indústria naval militar no Brasil através do tempo;

1986 – Conflito no Atlântico Sul;

1992 – A Guerra do Golfo: uma análise político-estratégica e militar; e

1998 – Uma estratégia naval para o século XXI.

## ARTIGOS PUBLICADOS NA *RMB*

Vale lembrar que o almirante publicou na *Revista*:

Processo decisório (4º trim/1973);

Força de Apoio Logístico (1º trim/1980);

Emprego político do Poder Naval (2º trim/1980);

Indústria naval militar no Brasil através do tempo (4º trim/1980 e 4º trim/1981);

46º aniversário da Intentona Comunista (4º trim/1981);

Marinha de Guerra e mudanças tecnológicas da segunda metade do século XIX (1º trim/1983);

A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro (3º trim/1983);

Os cursos de altos estudos militares na Marinha: A solução brasileira (1º trim/1984);

Conflito no Atlântico Sul (4º trim/1984; 1º trim/1985; 4º trim/1987; e 1º trim/1988);

Dissuasão convencional nos países em desenvolvimento (3º trim/1988);

A importância da indústria bélica para a segurança nacional (4º trim/1988);

Áreas de cooperação estratégica entre Europa e Brasil (2º trim/1989);

Uma nova concepção estratégica para o Brasil – um debate necessário (3º trim/1989 e 3º trim/1990);

Guerra do Golfo (1º e 2º trim/1992);

Papel das Forças Armadas no novo contexto mundial (4º trim/1992);

Ministério da Defesa – considerações (1º trim/1995);

Reavaliação do papel das Forças Armadas (4º trim/1995);

Uma estratégia para a Marinha do Brasil (1º trim/1996);

Europa: uma análise político estratégica (2º trim/1996);

Reflexões sobre mobilização (1º trim/1997);

A logística e as operações militares (2º trim/1997);

Uma estratégia naval para o século XXI (3º trim/1997);

Regime de não proliferação nuclear (4º trim/1997);

Apontamentos de estratégia naval (3º trim/1998 e 4º trim/1999);

Problemas de segurança da Europa (2º trim/2000);

A crise nos Balcãs (3º trim/2000);

Evolução tecnológica no setor naval no século XIX – consequências para a MB (4º trim/2000);

Estratégia naval para o século XXI (2º trim/2001);

O terrorismo na atualidade (1º trim/2002);

A internacionalização da Amazônia (2º trim/2002);

Apontamentos sobre geopolítica (3º trim/2002);

A nova estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos da América (1º trim/2003);

A missão das Forças Armadas para o século XXI (4º trim/2004);

Inteligência e interesses nacionais (2º trim/2005);

As relações internacionais sob a perspectiva da segurança (1º trim/2006);

Algumas tendências da política externa dos Estados Unidos após o fim da Guerra Fria (1º trim/2007);

A marinha Mercante brasileira (3º trim/2007);

O Brasil na América do Sul – análise (3º trim/2008);

A poluição do ar por navios (4º trim/2008);

Campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança (2º trim/2009); e

Palestina, uma terra, dois povos (3º trim/2009).

## PRINCIPAIS TRABALHOS PUBLICADOS

A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro – Biblioteca do Exército;

Marinha Mercante – o que você precisa saber sobre ela – Ed. Clube Naval;

Poder Marítimo (Prêmio Almirante Jaceguai – 1994);

O Brasil e a nova ordem mundial – SDGM-1991;

O poder marítimo e a política externa (tese para titulação em política e estratégia nacionais pela ESG);

Evolução do pensamento estratégico naval brasileira dos meados da década de 70 até os dias atuais – Ed. Clube Naval;

11 de setembro de 2001 – Ed. Femar;

História das guerras (autor do capítulo Guerras da Unificação da Alemanha);

Amazônia Azul: o mar que nos pertence (coordenador);

Logística e transporte no processo de globalização (autor do capítulo O transporte aquaviário: aspectos logísticos) – Ed. Unesp;

Guerra no mar – A história das principais campanhas ou batalhas navais que mudaram a história (coordenador) Ed. Record;

A Segunda Guerra do Golfo ou a Vitória de Osama bin Laden (inédito – em fase de revisão); e

Almirante Nelson (inédito – em fase de impressão) Ed. Contexto .



O Almirante Vidigal, durante o lançamento do livro “Guerra no mar”, e com o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto (abaixo)



## FUNÇÕES CIVIS

Após sua transferência para a Reserva, o Almirante Vidigal exerceu os seguintes cargos:

Diretor Comercial do Estaleiro Só – 1985 a 1988;

Presidente da FI Indústria e Comércio – 1988 a 1990;

Assessor do Syndarma – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima; e

Assessor da Abeam – Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo.

## TÍTULOS

Recebeu os seguintes títulos e honrarias:

Membro Emérito do Instituto de História e Geografia Militar do Brasil (IHGMB);

Membro do Núcleo de Estudos Estratégicos da Unicamp;

Membro do Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos (IBAE);

Membro do Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio;

Mestre em Ciências Navais (EGN);

Doutor em Ciências Navais (EGN); e

Titulação em Política e Estratégia Nacionais (ESG).

## CONFERENCISTA

Ao longo de sua existência, realizou conferências nos seguintes países:

– Argentina

– Chile

– Colômbia

– Equador

– Paraguai

– Portugal

– Suécia e

– Uruguai.

Foi palestrante em ESG, EGN, ECEME, EAOAR, ADESG e IHGMB.



## CARTAS DE HOMENAGEM

Por ocasião do falecimento do Almirante Vidigal, a *Revista Marítima* recebeu cartas de homenagem a seguir reproduzidas:

*Do Almirante de Esquadra Ramon Antonio Arosa, ex-Ministro da Marinha da Argentina:*

Despedida para Armando Vidigal

Conheci o Guarda-Marinha Vidigal em abril de 1952, quando o Navio-Escola *Almirante Saldanha*, da Marinha brasileira, ia começar a viagem de instrução com a turma de 1946 da Escola Naval.

Começava então uma amizade que continuou durante estes anos. Após pouco mais de um mês de navegação, em 25 de maio, foi comemorado meu aniversário. Relato o que escrevi no meu diário naquele



dia: *Por último, reunidos os oficiais e a Turma dos Guardas-Marinha no refeitório, as palavras emotivas de um dos melhores camaradas brasileiros, Armando Vidigal... despertaram minha gratidão.*

Aquela amizade foi crescendo e, quando voltamos ao Rio de Janeiro, tive a honra de cruzar espadas no casamento do Armando.

Depois não tivemos oportunidade de nos reencontrar até muitos anos mais tarde, mas sempre tendo notícias de nossas carreiras.

Em 1999, meu filho mais velho cursou a Escola de Guerra Naval no Rio e começou assistindo a uma palestra do Almirante Vidigal, que lembrou com muita bondade a minha pessoa.

Finalmente, voltamos a nos reunir nesse ano, várias vezes, e daí em diante nossos encontros foram muito frequentes.

Eu acredito que tudo na vida tem um preço, e a minha amizade com o Armando também teve e foi a sua sugestão de traduzir para o espanhol o livro *Amazônia Azul, o mar que nos pertence*. Ele sabia muito bem que os problemas do Brasil e da Argentina a respeito do mar são muito semelhantes e por isso achava que seria ótimo adicionar os pontos de vista da Marinha argentina àquela tradução. O trabalho foi feito, e agora esperamos completar o desejo do Armando.

Nos meses de outubro e novembro, o Centro Naval argentino organizou um seminário sobre “A extensão da plataforma continental” e convidou o Almirante Vidigal para dar uma palestra no último dia. Isso aconteceu em 18 de novembro e foi simplesmente brilhante.

No dia 22 de novembro, Vidigal voltou com a sua esposa para o Rio e, em 8 de dezembro, falei com ele ao telefone pela última vez.

A mágoa de ter perdido este amigo é muito grande, mas agradeço a Deus o privilégio de ter sido um dos amigos que tive-

ram a honra de ouvir sua última palestra, no Centro Naval, Clube dos Oficiais da Marinha Argentina.

### *Do Almirante de Esquadra Eddy Sampaio Espellet:*

Meu amigo Vidigal,

Somente no fim da minha carreira cruzei com Vidigal. Eu era comandante do *Minas*. Estávamos numa visita, no porto de Montevideu. No dia do regresso, o meu chefe de Máquinas, na véspera, me disse: “Comandante, amanhã vou preparar a máquina bem cedo, embora a hora de suspender seja 12 horas”.

Às 8h30 desse dia, ele me telefonou da praça de máquinas e me participou que não conseguiu aprontar o eixo de boreste (BE), não conseguiu fazer o vácuo. Eu lhe disse que havia tempo até o meio-dia, para ele resolver o problema.

Como ele não conseguiu, participei ao meu chefe que estava a bordo e sugeri que ele fosse para o *Tamandaré* de helicóptero e, na volta dele, que embarcasse o Vidigal, oficial de Máquinas da Esquadra, que estava a bordo do *Tamandaré*. Fiz este pedido porque conhecia a capacidade de trabalho do Vidigal e o meu pessoal já estava esgotado com trabalho desde as 5 horas.

Às 16 horas, chegou o Vidigal. O chefe de Máquinas levou-o para a praça de máquinas e depois de uma meia hora ele me procurou e disse-me que o seu pessoal tinha feito tudo de acordo com o figurino do *Briships* e a solução seria dar uma pressão hidráulica na canalização de baixa para ver onde seria a entrada de ar, que estava ocasionando o problema. Havia um sério inconveniente. A junta da máquina que trabalhava de dentro para fora poderia não resistir a uma pressão ao contrário, o que acarretaria em ficar sem o eixo. Assumi e autorizei ao chefe executar a manobra.

Às 19h30, veio a hora. O teto do condensador não resistiu e abriu um grande rombo. Ali estava o problema. Chamei o pessoal do *Belmonte*, que também estava atracado, e eles colocaram uma rede e epóxi bastante para isolar o condensador e a máquina ficou pronta.

Eu sempre dizia ao Vidigal que ele tinha sido o meu “salvador da pátria”.

Mais tarde, eu, diretor do Material, quando despachava com o ministro Almirante Henning, frequentemente lhe expunha um caso, e ele mandava chamar o Vidigal, que esclarecia o assunto. Daí que ele ficou com o apelido de “Ministrinho”.

Depois que ele passou para a reserva, dedicou-se a estudar História e tornou-se um grande historiador, melhor ainda, grande conferencista. Ele sabia atrair um auditório. Eu assisti a várias palestras e conferências pronunciadas por ele, sempre com grande sucesso.

Infelizmente foi-se o nosso amigo, ainda tão moço, podendo ainda prestar grandes serviços à Marinha e à nossa pátria.

Descanse em paz.

### Do *Almirante de Esquadra Hugo Stoffel*:

Despedida para o Almirante Vidigal

O querido colega Armando Vidigal nos deixou mês passado e ficamos, seus amigos, com um sentimento de vazio no peito, tal era a dimensão de sua personalidade.

A nós, seus colegas de turma da Escola Naval de 1946, ele dedicou uma profunda atenção desde os bancos escolares. Ainda tenho a lembrança de quantas vezes o vi com grupos de colegas às vésperas de provas, a dar uma última explicação sobre algum ponto complicado não bem entendido. De fácil convívio, alegre e conversador nas horas de folga, sempre foi, desde a Escola, muito sério e exigente com as coisas do serviço.

Bom marinheiro. Ainda o lembro ao meu lado em entardecer de vento fresco, a ferrar a vela do joanete do Navio-Escola *Guana-bara*. Nessa época não se usava cinto de segurança nem salva-vidas como hoje (o que está certo). Abaixo de nossos pés, apoiados no estribo da verga, corria o mar encapelado, pois o navio estava adernado... As velas eram de algodão grosso e pesado e, mesmo depois de entradas as carregadeiras, a faina de ferrar não era fácil. Havia que se ajudar mutuamente para completar com correção a manobra e voltar às enxárcias para descer ao convés com segurança. Com o ruído do vento, nossas vozes não se conseguiam escutar, mesmo a dois metros de distância. Era entender os gestos e apoiar o companheiro e, mesmo quando não havia vento perceptível durante sua carreira na Marinha, Vidigal sempre olhou pelos colegas para estender a mão segura do apoio e a voz inteligente do conselho. Era um bom amigo e interessado.

Grande maquinista, destacou-se como chefe de Máquinas do Contratorpedeiro *Paraná*, no tempo das primeiras Operações Unidas. Ele tinha uma adoração por seu navio, e me recorde que fez uns versos latinos sobre o “Atenas”, que era o indicativo fonia do contratorpedeiro, que ele considerava o melhor *Fletcher* da Esquadra. Foi instrutor do Curso de Especialização de Máquinas para Oficiais, quando teve oportunidade de formar muitos dos nossos melhores especialistas. Ao ser nomeado oficial de Máquinas da Esquadra, prestou excelente serviço resolvendo problemas difíceis. Entre os quais, como lembra o Almirante Espellet, “encontrar” rapidamente o vácuo do condensador que estava atrapalhando a saída do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* do porto de Montevidéu.

Teve nesse período também que enfrentar o terrível acidente na instalação de vapor do Cruzador *Barroso*, que levou a vida

do nosso colega de turma Didier (chefe de Máquinas) e dos componentes do quarto de serviço de Máquinas. Vidigal estava lá embarcado com o Estado-Maior da Esquadra e coordenou as providências para permitir que o navio chegasse ao porto com as próprias máquinas.

Como capitão de mar e guerra e almirante, desempenhou-se com destaque de todas as funções e cargos que lhe foram confiadas. Destaco o comando da Base Naval de Aratu e o comando do 3º Distrito Naval, em Natal.

Mas foi no campo da literatura naval e na produção intelectual que mais brilhou e deixou sua marca. Com vários livros publicados sobre assuntos navais, história e estratégia, foi vencedor de vários concursos do Clube Naval, tendo ganho, repetidas vezes, o Prêmio Jaceguai com seus trabalhos. Para a nossa *Revista Marítima*, também foi frequente colaborador, com artigos de grande interesse para a Marinha. Membro do Centro de Estudos Políticos e Estratégicos da Escola de Guerra Naval, além de suas palestras e conferências, contribuiu muitas vezes em grupos de trabalho de alto nível, inclusive no âmbito universitário, levando nossos assuntos a esses novos horizontes. Nessas tarefas, não se limitou ao nosso país, eis que sua última conferência foi realizada no Centro Naval em Buenos Aires, a convite daquela associação naval. Solicitei a colaboração de nosso mútuo amigo íntimo e colega de viagem de instrução, Almirante Ramon Antonio Arosa (ARA), um comentário sobre essa sua última atividade, a que teve oportunidade de assistir, assim como o que julgasse justo agregar a este pobre resumo de uma vida tão profícua. Não esqueceremos do Almirante Armando Vidigal!

Do *Vice-Almirante Helio Leoncio Martins*:

Meu amigo Vidigal,

Nosso primeiro contato, à vista da diferença de idade, deu-se já na reserva. Em um evento no qual o Vidigal falava, encantou-me o brilhantismo, a segurança, a clareza com que expunha seus conhecimentos do assunto em pauta e a firme argumentação com que apoiava as próprias ideias. Essa admiração nos aproximou e, em um crescendo, transformou-se em grande e boa amizade.

O valor pessoal de alguém é constatado, em suas manifestações externas, pelo que realiza, pelo que escreve ou pelo que fala. E nem sempre uma pessoa, mesmo de nível elevado, acumula tais manifestações. Um excelente escritor pode ser contemplativo, um homem da ação que se destaque é possível que precise de quem escreva sobre o que faz. Mas a característica do Vidigal era ser excelente como realizador, como escritor e como conferencista ou professor.

Na Marinha e depois na vida civil, salientou-se ele sempre pelo espírito criador, pela energia com que se empenhava nas tarefas que lhe eram cometidas, alimentados por seus conhecimentos e sua viva inteligência. Agia, modificava, idealizava, promovia.

Era Vidigal um leitor compulsivo, às vezes de dois ou três livros simultaneamente, mas capaz de absorver e analisar as leituras com a mente apurada pela experiência e o firme raciocínio, criando ideias próprias. E estas, transformava-as em profícua produção literária, com estilo simples, fácil de ler, mas substancial e profundo.

Quando enfrentava um auditório, fazia-o sem pomposidade ou eloquência teatral e sim com uma conversação agradável, mas conquistando os ouvintes e transmitindo-lhes corretamente o que pensava. Tal facilidade de comunicação sobressaía especialmente ao dar aulas, as quais tornavam-se uma demonstração viva de pedagogia, pela ligação que obtinha com os alunos, levados a participar, comentando, arguindo, em

aparente confusão, mas por ele controlada, fazendo-a terminar em consenso didático quando desejava.

Um elemento com tais qualidades fará enorme falta à Marinha e ao País. Mas também é de lamentar, como muito lamento, a perda de um amigo com o companheirismo encantador, o caráter firme e a presença afável do Vidigal.

**Do Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt:**

Vidigal, *hors-concours*!

Somos contemporâneos da Escola Naval, eu de 44, ele de 46.

Mas uma ligação maior só veio acontecer quando éramos capitães de corveta, eu imediato do Contratorpedeiro (CT) *Pará (Fletcher)*, ele chefe de máquinas do Contratorpedeiro *Paraná*. Enquanto o meu tinha permanentes e enormes problemas com a passagem indevida do vapor principal pelas paralizadoras, tudo nas máquinas do CT *Paraná* funcionava suavemente – para mim graças à competência do Vidigal.

Mais tarde, tivemos outra aproximação, eu na Escola Naval (ou na Diretoria de Ensino, não me lembro bem), ele diretor da Escola de Guerra Naval, desempenhando-se com uma brilhante presença.

Mas o que nos uniu verdadeiramente foi, quando estávamos na reserva, eu à frente da *Revista Marítima Brasileira* (onde estive por 20 anos) e ele em mil atividades e produzindo inúmeros trabalhos escritos sobre assuntos de Marinha, atuais, importantes e analisados com profundidade e inteligência.

Seus artigos eram brilhantes e em número considerável. Quando aparecia um, logo dizíamos na *Revista Marítima Brasileira*: “Este artigo é do Vidigal!” E a colaboração não esperava vez, era publicada de imediato, com absoluto sucesso.

E no fim de cada período estipulado, um de seus artigos era o escolhido por uma comissão do Estado-Maior da Armada como vencedor do *Prêmio Revista Marítima Brasileira*.

Assim aconteceu nos anos de 1980, 1983, 1986, 1992 e 1998. Tornou-se uma rotina, o que, a meu ver, desmotivava outros colaboradores.

Pensando assim, imaginei uma solução que, não tirando de Vidigal o mérito que bem merecia, pudesse dar oportunidade a outros colaboradores: tornar Vidigal *hors-concours*. Assim foi sugerido, assim foi feito.

Sei que minha sugestão tirou de Vidigal outros tantos prêmios, mas sei que ele passou a estar no nível que mais lhe era próprio.

Na elevação de seu caráter, Vidigal não ficou zangado comigo; continuou colaborando com frequência com seus artigos e permanecemos amigos, e ambos interessados na *Revista Marítima Brasileira*.

Assim era Vidigal, *hors-concours*!

**Do Capitão de Mar e Guerra Newton Ferreira Campos Júnior:**

Contemporâneos da Escola Naval, ele uma turma mais antiga, somente como tenentes passamos a ter um convívio maior de amizade e profissional, pois éramos vizinhos no Leme e colegas como maquinistas.

Como vizinhos, fizemos uma viagem a São Paulo, a fim de vermos o astronauta soviético (primeiro homem a viajar no espaço, em 1961, a bordo da *Vostok-1*) que visitava o Brasil divulgando o programa espacial soviético, o então famoso Yuri Gagarin, falecido poucos anos depois em acidente aéreo. Foi um passeio agradável, mas que nos decepcionou, pois esperávamos ver a *Vostok-1* e o que havia no Ibirapuera era uma réplica. Foi a primeira vez que viajamos juntos, com esposas.

Como instrutores do Curso de Especialização de Máquinas para Oficiais (Cemo),

ele lecionando Caldeiras e eu Máquinas Elétricas, já demonstrava sua paixão e aptidão pelo ensino e ânsia de desenvolver seus conhecimentos, não apenas ligados ao assunto que lecionava, mas em especial a temas de interesse militar e nacional.

O preparo de suas aulas era feito em manuscrito com uma letrinha minúscula que mal se podia ler. Aliás, sempre foi uma característica dos seus escritos, pois jamais se rendeu à datilografia ou mesmo ao computador, e somente suas secretárias conseguiam transformar aqueles escritos em textos legíveis.

Quando oficial de Máquinas da Esquadra, fez questão de, ao meu lado, numa demonstração de apoio, participar da prova de mergulho do Submarino *Rio Grande do Sul*, que havia sido reparado por nós no Dique Flutuante *Ceará*. Fizemos um reparo pioneiro na Marinha, que foi usinar a camisa do eixo propulsor sem levar o eixo para oficina do Arsenal.

O submarino iria participar da Operação *Unitas* e não havia tempo útil para docá-lo no Arsenal e retirar seu eixo para usinagem da camisa na oficina, o que seria o reparo normal. O Almirante Sabóia (Leopoldo), comandante do Trem da Esquadra, “bolou” como deveria ser feito o serviço e transferiu a execução para o dique. De forma inédita na MB, docamos o submarino no dique flutuante e, à guisa de torno, acionamos o eixo usando as baterias de bordo para alimentar o campo do motor e uma máquina de solda, emprestada pelo Arsenal, juntamente com um exímio torneiro (Pedro “Cachaça”), para alimentar o motor fazendo-o girar lentamente enquanto um bisel (ferramenta de corte) montado pelo Pedro era movimentado usinando a camisa do eixo.

Nosso amigo acompanhou o reparo e, por fim, fomos à prova de mar. O submarino submergiu à sua profundidade normal de operação sem qualquer anormalidade.

Ficamos os dois, confinados no interior do compartimento da bucha, ajustando o engaxetamento a fim de, com nosso exemplo, transmitir confiança à tripulação, que considerava que submarino era diferente de um navio e não comportava um reparo provisório em região tão vital à sua segurança.

No correr de 1974, como subchefe de Gabinete do Ministério da Marinha, convidou-me para substituir o Comandante Haroldo Lopes na Comissão Naval Brasileira na Europa (CNBE), onde permaneci por uns dois anos e onde tivemos bom relacionamento profissional, viajando juntos às comissões de recebimento das fragatas, em Bremeton (Inglaterra); de submarinos, em Barrow (Inglaterra) e de varredores, em Bremen (Alemanha).

Ainda servindo no Gabinete do Ministro da Marinha, quando regressei de Londres convidou-me para assumir o cargo de encarregado do Grupo de Avaliação das Fragatas (GAF), recém-criado apenas no papel. Disse-me ele que também não sabia como esse grupo iria funcionar, pois havia uma corrente de opinião sobre esse assunto que achava que as avaliações deveriam ser feitas na Inglaterra. Para facilitar minha vida e me dar um pouco mais de tranquilidade, deu-me liberdade para escolher meus oficiais, o que fiz indicando ótimos oficiais que conhecia e que estavam terminando curso na Escola de Guerra Naval (EGN), o que me levou a receber uma “chamada” do diretor-geral do Pessoal, Almirante Henrique Sabóia, dizendo que eu havia passado por cima dele, uma vez que quem designava pessoal era ele e não o Gabinete do Ministro. Mas não houve maiores consequências. O grupo foi criado e existe até hoje.

Como sempre muito metódico e sistemático, frequentava a sauna do Piraquê, chegando sempre cedo para sua massagem e abrindo o local onde nos reuníamos em

um grupo alegre e onde essas passagens de Marinha eram por ele sempre lembradas com detalhes. Diga-se de passagem que ele possuía uma memória privilegiada.

Para não fugir a sua pontualidade, saía da sauna rigorosamente às 11 horas.

As poucas lembranças aqui relatadas são uma pequena parte de sua vida de que partilhei.

Tive a satisfação de estar com ele na sauna no sábado que antecedeu sua passagem para uma nova e desconhecida vida.

Vai fazer muita falta à Marinha, à qual se dedicou durante toda sua vida, mesmo depois de reformado.

### **Do *Capitão de Mar e Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida*:**

Almirante Vidigal: Exemplo de intelectual

Tive o privilégio de ser parceiro do Almirante Vidigal em seu último livro publicado, *Guerra no Mar*, pela Editora Record. Já estávamos discutindo nosso próximo projeto para 2010 pela mesma editora. O livro seria intitulado *Uma nova História Naval Brasileira*. O almirante queria congrega acadêmicos e oficiais da Marinha, da mesma maneira que fez na *Guerra no Mar*, em um projeto que discutisse a nossa história naval, assim como caminhos a serem trilhados pelo poder naval brasileiro para o futuro, com a participação da academia. O almirante não entendia a discussão do poder marítimo sem a opinião de pesquisadores em assuntos de defesa. Ele gostava do diálogo, do debate, do contraditório, do desafio. Quanto mais polêmico, mais desafiador o assunto, costumava dizer. Gostávamos de vê-lo em um púlpito. Sua eloquência era viva e entusiasmada. Seu conhecimento, vasto e erudito. Seu amor pela Marinha, grande, como sua experiência de vida.

Nós, da Escola de Guerra Naval, que tivemos o privilégio de conviver com ele em seus últimos anos, contávamos com a sua dispo-

nibilidade para discutir o Brasil e o poder marítimo sempre. Sua morte tem sido um vácuo difícil para nós. Para mim, uma perda mais que sentida, uma perda pranteada.

Dois meses antes de ir embora, ele me pediu quatro coisas. A primeira, que eu e meu colega William Moreira revisássemos o livro ainda inédito, escrito por ele, *A Vida de Nelson*. Atualmente, estamos acabando essa revisão e em breve esperamos a publicação póstuma de seu belo relato sobre Nelson. A segunda, que eu providenciássemos que seus livros fossem doados à sua grande paixão, a Escola de Guerra Naval, o que já foi feito, conforme o seu desejo. A terceira, que eu propusesse ao Almirante Bittencourt, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, a abertura de um fundo arquivístico no Arquivo da Marinha com todos os seus escritos, documentos e trabalhos, publicados ou não, que poderiam servir como fonte de pesquisa a jovens acadêmicos no futuro. O Almirante Bittencourt não só concordou, como designou um arquivista para agilizar a compilação de toda a sua documentação. E, por fim, que auxiliasse a sua família nos trâmites administrativos na Marinha, caso algo acontecesse a ele. Nem precisei fazer muito, pois a Marinha, como sempre protetora de seus filhos, tudo fez e ainda faz para auxiliar sua viúva e dependentes. Sua turma de Escola Naval, a de 1946, teve um papel fundamental nesse apoio familiar. Reafirmei o que meu pai dizia, de que somos todos pertencentes à família naval.

Acredito ter feito quase tudo. No entanto continuo triste. Sentimos falta de sua inteligência, de seu humor refinado, de seu conhecimento estratégico, de sua experiência de vida, de sua docência entusiasmada, de sua alegria de viver e de seus planos para o futuro.

Sentimos falta do Almirante Vidigal, nosso grande mestre.

A Marinha perdeu um dos seus mais importantes e respeitados intelectuais e ganhou uma memória permanente.

*Do Capitão de Mar e Guerra (FN)  
Cícero da Silva Santos:*

Apresento em memória do Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal minhas últimas homenagens, reproduzindo alguns dos pensamentos e ensinamentos que nos foram transmitidos por ele e que estão presentes nas mentes e nos corações de todos nós, marinheiros e fuzileiros navais de todos os tempos; a saber:

“Podemos recuperar espaço, nunca tempo. Eu posso perder uma batalha, mas não devo perder um só minuto.”

“É claro que nem o Direito (Internacional) nem a opinião pública mundial podem obrigar nações a agirem contra seus próprios interesses, necessidades e aspirações. Obviamente, os acordos não eliminam a necessidade de forças armadas poderosas que sirvam à dissuasão.”

“Desde Riachuelo compreendi, como agora se compreende entre nós, que navios e marinheiros (e fuzileiros) não se improvisam, e que uma nação como a brasileira, com tão vasta extensão de costas e tão grandes rios internacionais, precisa estar seriamente aparelhada para a pronta defesa de suas comunicações marítimas e fluviais, de seus portos e seu comércio.”

“Conforme a Guerra do Golfo comprovou, os princípios de autodeterminação e da não intervenção não são mais válidos.”

“Foi por intermédio do Poder Marítimo e da capacidade de transportar por mar uma Força que podia ser projetada em terra, cada vez que desejava ou necessitava, que a Inglaterra ajudou a levantar seus aliados no continente.”

“O que constitui o verdadeiro Poder Marítimo? Ou antes, o que dá a uma Nação

os atributos de Potência Marítima? É a faculdade de sustentar uma guerra marítima, defensiva ou ofensiva, ou com esses dois caracteres.”

“Governos civilizados devem estar sempre prontos para enfrentar uma guerra em curto prazo e jamais devem ser surpreendidos estando despreparados.”

“Aquele que comanda o mar, comanda todas as coisas.”

“É impossível haver progresso e desenvolvimento sustentado sem a percepção de que o Brasil necessita de um eixo estratégico para o desenvolvimento marítimo.”

O Almirante Vidigal tinha todas essas visões e, certamente por isso, é considerado entre os estudiosos como um dos principais geopolíticos brasileiros, reconhecido e validado como sendo um dos mais importantes seguidores de Mahan nos estudos estratégicos marítimos. Nos dias atuais, discute-se nos círculos acadêmicos e militares qual pensador, geopolítico e estrategista deste século teria demonstrado com maior eficácia e validade superior esses conceitos, ideias e a convicção quanto à importância para o Brasil de sua Amazônia Azul e de suas águas interiores. Deixo essa provocação à reflexão e análise dos admiradores e estudiosos do inesquecível e admirável chefe naval conhecido e chamado por todos como Almirante Vidigal. Hoje o pré-sal oferece excelentes argumentos, mais do que suficientes, para que uma visão prospectiva consistente, fática e convincente estude e baseie-se nos estudos do Almirante Vidigal. Mas será apenas o pré-sal que pode nos oferecer os melhores argumentos para as ideias, os pensamentos e as visões dos Almirantes Mahan e Vidigal?!

*Do Capitão de Fragata Renato  
Frederico Corrêa Vaz:*

Meu amigo sauneiro

O Brasil perdeu o que, na acepção mais elevada e pura, se chama de um intelectual, ou seja, a de um profundo conhecedor de uma vasta gama de ramos do conhecimento – o Almirante Vidigal.

Leitor insaciável, possuidor de memória privilegiada e com, o que é mais raro e difícil, disposição diuturna para transmitir sua visão das coisas, fosse na forma de escritos ou em palestras, aulas ou congressos, foi uma figura singular na sociedade brasileira. Nos últimos anos dedicava-se mais profundamente à história e à estratégia, porém não descuidava de suas obrigações para com o alto cargo que ocupava na armação nacional.

Ele vai fazer falta ao País.

Falar em sua contribuição para a Marinha é uma tarefa hercúlea, que certamente vários colegas, com muito mais propriedade, já devem estar elaborando. Ao final, verão que sua extrema dedicação e seu amor à nossa casa, apesar da grandeza, tem muitos similares, porém seu legado tem raríssimos casos semelhantes em toda nossa história.

Sem falar em seus livros, seus trabalhos publicados na *Revista Marítima Brasileira* receberam tantos prêmios que os responsáveis pela revista acharam por bem que eles não iriam mais a julgamento e o tornaram *hors-concours*, abrindo assim vaga para que outros autores pudessem ser homenageados.

Ele vai fazer muita falta à Marinha.

Durante um período de minha infância moramos na mesma rua. Éramos parentes próximos, e as reuniões familiares não eram raras. Não me lembro de todas, porém uma delas ficou indelével em minha lembrança. Deveria ser um domingo à tarde, havia uma festa na casa de um tio, pai da namorada que viria a ser sua esposa. Eu brincava no corredor com outras crianças, quando ele apareceu de jaquetão e espadim. Não precisa dizer que fiquei impressionado. É a

imagem mais antiga que tenho dele e de algo ligado à Marinha.

Quando fui movimentado para Natal pela primeira vez, nem tão rabudo, mas ainda um coati, ainda por cima recém-casado, ele, comandante da Corveta *Forte de Coimbra*, me hospedou em sua casa até que a Base arranjasse uma para mim.

E assim tivemos essas e muitas outras passagens em comum em nossa profissão e em nosso convívio familiar.

Mas não quero falar do primo mais velho ou do Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal; quero falar do grande parceiro dos sábados de manhã. Falo do amigo de sauna do Clube Naval de tantos e tantos anos.

Lembro-me bem da antiga instalação da ala exclusivamente masculina da sauna, com uma sombria sala com espreguiçadeiras e a pequena área descoberta, chamada de solário, porém onde o sol mal batia, barrado que era pela frondosa árvore que lhe ficava contígua.

Os massagistas eram só dois, Cabral e Amaro. O Cabral era bastante viril, quase malvado mesmo, e o Amaro esfregava a gente sem muita energia ou muita técnica, e talvez por isso diziam as más línguas que ele na verdade era um barbeiro que quebrava o galho. Digo isso sem desmerecê-los, pois eles eram simpáticos e queridos por todos.

Ali, aos sábados pela manhã, quando nossas comissões permitiam, nos encontrávamos, colocávamos as notícias da família em dia e confraternizávamos com outros sócios. Nosso grupo foi crescendo e já era famoso quando o clube resolveu construir a nova instalação. Foram escolhidos sete sauneiros viciados para palpitar sobre o projeto do escritório vencedor. Nós dois estávamos entre eles.

E assim passavam os anos, com perdas de amigos e a chegada de reforços compensadores. O grupo sempre foi muito democrático, aceitando qualquer sócio dis-

posto a falar e a ouvir, e acho que por isso é tão agradável o nosso convívio. Somos genéricos, resolvemos tudo, desde a escalação do Olaria (sem ofensa) ao que fazer da descoberta de água em Marte, passando, é claro, por soluções na política muito melhores que as existentes.

O Armando era sempre o primeiro a chegar. Mesmo durante um período de racionamento de energia, ele chegava antes das luzes da sauna serem acesas e enfrentava a escuridão da sauna a vapor. Eu era o segundo, chegava lá por volta de 9 horas, e batíamos grandes papos até que chegasse o terceiro, ou que a Raimunda, do *shiatsu*, o chamasse. Mais tarde ele voltava, feliz, tecendo loas às mãos da massagista.

Sua presença na sauna também era muito aproveitada por outros colegas, que lá entravam apenas para pedir sua opinião sobre projetos literários de diversas naturezas. Ele tinha uma paciência ímpar em atender a todos com a mesma simpatia e interesse.

Aliás, eram suas características marcantes manter a calma, não levantar a voz e ouvir réplicas, às vezes sem profundidade e feitas de maneira grosseira, sem se alterar. Seu comportamento era o de um nobre europeu, levando ao extremo o tradicional cavalheirismo e a lhaneza naval, não guardando mágoa ou rancor.

Mas havia, sim, um meio de irritá-lo, e isso virou um item quase obrigatório na sauna. Existia um famoso político de quem ele era um ferrenho crítico e a quem se atribuía um comportamento não muito masculino. Era só citar uma notícia sobre ele que vinha logo o troco:

– Quem, a Shirley?

E lá vinham impérios impúblicáveis, o pessoal ataçava mais o assunto defendendo o acusado e a gente se divertia. É claro que ele também gostava da chacota.

Romântico inveterado, sempre chegava das viagens contando os jantares sofisti-

cados com sua esposa, sempre acompanhados de bons vinhos.

Professor 24 horas por dia, de vez em quando relatava seus melhores momentos em aulas e palestras, sendo um dos mais repetidos quando começou uma aula procurando acender uma vela pelo meio, não conseguindo, apesar da presença da fonte de ignição e do comburente. Fez-se então o mistério, para suscitar a curiosidade da turma sobre o triângulo de combustão, que era o seu interesse.

Gostava de piadas e participava ativamente das sessões, fosse comentando ou contando.

De vez em quando também trazia uma frase nova, de que se jactava por sua criatividade. Uma de suas últimas foi para definir a única maneira de se obter determinado objetivo:

– Tem que estar tinindo!

Rubro-negro assumido, não escondia a satisfação pelas vitórias do Flamengo, assim como não perdoava os torcedores de outros clubes nas gozações.

No sábado seguinte à semana em que teve alta de sua última internação, depois de 15 dias no hospital, alguns no CTI, não resistiu à tentação e esteve na sauna. Estava bem magro e reclamou do estado de suas pernas. Pedimos a ele que pensasse em reduzir um pouco a carga de trabalho a que se impunha, pois trabalhava todo dia e nunca recusava um convite, mesmo que isso implicasse viagens noturnas e fins de semana arruinados. Respondeu que estava de acordo e que iria assim proceder. Comunicou com extremo prazer que enfim terminara o livro sobre Nelson.

Na segunda-feira não atendeu ao nosso apelo e foi ao escritório. O sentimento do dever para com seu trabalho foi mais forte. Perdemos nosso amigo.

Uma de suas filhas, na cerimônia de cremação, lembrou seu lado herege, porém muito bem complementou que àquela hora

o Senhor já o tinha designado para organizar uns tantos cursos e palestras necessários no céu. Sem dúvida aquela boa alma, apesar da negação que praticava, está lá. Que Deus o tenha!

Continuo a chegar às 9 horas e procuro preencher o tempo lendo jornais, até que chegue outro companheiro, afinal de contas, “sustentar o fogo que a vitória é nossa!”, dizia nosso herói. É, mas eu não sou herói, e a solidão não é boa companheira, e já estou pensando em chegar mais tarde.

Fala-se em colocação de placas e homenagens congêneres para marcar sua pas-

sagem pela sauna, mas conosco, seus amigos da sauna de sábado, fica a lembrança mais forte da pergunta jocosa:

– Quem, a Shirley?

### CINZAS AO MAR

O Navio-Patrolha *Gurupá* suspendeu na manhã do dia 25 de janeiro para cumprir tarefa na Baía de Guanabara, levando familiares, amigos do Almirante e o capelão-chefe.

Dessa forma a Marinha do Brasil atendeu ao seu desejo pessoal de ter suas cinzas lançadas ao mar.



📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES>; Vidigal, Armando Amorim Ferreira; Homenagem; *Prêmio Revista Marítima Brasileira*;

# 16ª INTERMODAL SOUTH AMERICA

## 6 a 8 de abril, Santo Amaro, SP

Maior feira de transporte de carga, logística e comércio internacional das Américas, a Intermodal versão 2010 reunirá 490 expositores (50 deles inéditos), entre os quais:

– Dachser (empresa alemã de logística)

– Ministério da Economia, Infraestrutura e Transporte de Tecnologia da Baviera, Alemanha

– Gross Cargo (empresa brasileira de agentes de carga)

– Racional (empresa brasileira de engenharia e logística)

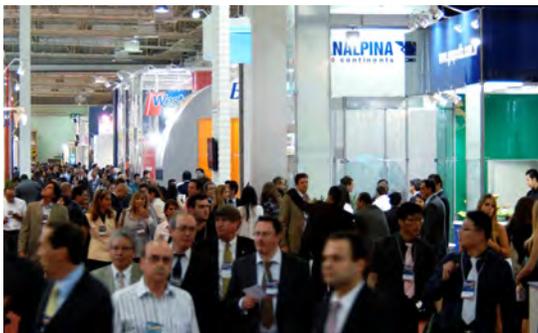
– Grupo Libra (terminais nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Cubatão)

– Hamburg Süd (líder no transporte marítimo no Brasil)

– Localfrio (armazéns frigoríficos)

– Marimex (instalações portuárias alfandegárias)

– TAM Cargo (transporte aéreo)



### EVENTOS

#### *Infra-Porto*

– Apresentação do Projeto “Porto Sem Papel”, para reduzir o tempo de estadia para as embarcações nos portos e melhorar operações portuárias,

pelo ministro da Secretaria Especial de Portos, Pedro Brito, que falará, ainda, sobre as obras previstas pelo PAC, a modernização dos portos e o Plano Nacional Estratégico dos Portos.

#### *Intermodal Connection*

– Palestras sobre as relações comerciais entre o Brasil e seus principais parceiros comerciais. Presentes a Câmara de Comércio Argentino Brasileira de São

Paulo, a Câmara Brasil-China e a Câmara Americana de Comércio.

#### *Intermodal Solutions Forum*

– Palestras gratuitas com temas como o perfil do profissional de logística, soluções para negociar com o Mercosul e com o Mercado Comum Europeu, além de sustentabilidade em empreendimentos logísticos, entre outros.

#### **Realização:**

United Business Media

Transamérica Expo Center – Avenida Dr. Mário Vila Boas Rodrigues, 387 – Santo Amaro – São Paulo

Outras informações:

(11) 3289-2699, r. 106

# AMAZÔNIA: UMA VISÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA\*

HERNANI GOULART FORTUNA  
Almirante de Esquadra (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

Prólogo
A inserção brasileira da Amazônia
<i>Questões de fronteiras</i>
<i>Concepção política dos Estados Unidos</i>
<i>Reservas indígenas</i>
O transporte aquaviário
Uma manobra geopolítica
A defesa da Amazônia
<i>O Exército</i>
<i>A Marinha</i>
<i>A Aeronáutica</i>
Conclusão

## PRÓLOGO

O pensamento das lideranças dos Estados Unidos da América tem influenciado significativamente a formulação de sua

política externa, que pode ser resumida em duas visões características, desde a independência daquele país:

Uma visão realista – O mundo é, inerentemente, um lugar de conflitos, com os es-

---

\* N.R.: Palestra proferida no Comando do 9<sup>o</sup> Distrito Naval em 11 de dezembro de 2009, durante a Semana da Marinha.

tados nacionais buscando a consecução de seus interesses, empregando todos os meios ao seu alcance; portanto, a segurança nacional não pode ser apenas garantida pela cooperação internacional (governos de George Washington, John Adams, Theodore Roosevelt, Harry Truman, Ronald Reagan e John Kennedy).

Uma visão liberal – Maximiza o papel dos organismos internacionais para a solução pacífica dos conflitos, utilizando as leis do mercado para conciliar antagonismos e interesses econômicos, favorecendo a negociação e o convencimento (governos de Thomas Jefferson, Woodrow Wilson, Franklin D. Roosevelt e Bill Clinton).

Entretanto, o final do século XX assistiu a acontecimentos inimagináveis para um analista da história que tivesse prospectado um cenário conservador para a compatibilidade de interesses e o equilíbrio de poderes, em um mundo bipolar que parecia cristalizado no início da década de 1980 e que hoje se materializa na existência dos Brics (sigla criada para designar os quatro principais países emergentes do mundo – Brasil, Rússia, Índia e China) e na reafirmação dos Estados Unidos da América em sua condição de potência hegemônica num ambiente de economia globalizada.

Os conceitos de poder, política, estratégia e objetivos são agora mais amplos e sofisticados, num novo ordenamento internacional, estabelecendo mecanismos de proteção que privilegiam os países desenvolvidos do Hemisfério Norte, congregando 85% da riqueza de um mundo globalizado, em detrimento daqueles que, no Hemisfério Sul, usufruem apenas de 15% da riqueza gerada no planeta.

## A INSERÇÃO BRASILEIRA DA AMAZÔNIA

A posição geoestratégica do Brasil no continente sul-americano resulta em uma fron-

teira terrestre que interage com dez países e em uma fronteira marítima com mais de 4 mil milhas de extensão. Nesse contexto, visamos a enfocar a Amazônia e seus aspectos mais importantes no que diz respeito aos interesses brasileiros e à soberania nacional.

Assim, discutiremos a Amazônia brasileira, com sua área de 4 milhões de km<sup>2</sup>, sua projeção na plataforma continental, que pode atingir até 350 milhas, em face das peculiaridades do cone amazônico, distinguindo-se de imediato uma área marítima e uma área fluvial onde influências políticas e estratégicas desdobram-se em um cenário único no mundo que interage com a maior floresta tropical do planeta, em aspectos de biodiversidade, província mineral privilegiada, vocação energética invejável e reservas de água doce não comparáveis a quaisquer outras fora das calotas polares.

Dessa forma, não é difícil distinguir os aspectos de natureza político-estratégica que essa Amazônia possa representar para seu desenvolvimento, sua segurança e sua definitiva integração ao restante do território nacional.

Pretendemos, assim, apresentar algumas considerações e subsídios a uma questão que desafia a nação brasileira, dona de um patrimônio valioso demais, porque, em suas peculiaridades, é única no mundo e não admite soluções que não sejam encontradas dentro das fronteiras nacionais.

No Tratado de Madri e no Tratado de Santo Ildefonso, ambos assinados na segunda metade do século XVIII, foram obtidas as condições que ratificaram interesses, violações e precondições para que o gênio do Barão do Rio Branco emoldurasse a Amazônia no contexto do território nacional, desde a questão acreana, na Amazônia Ocidental, até a neutralização de contenciosos com as três Guianas, na Amazônia Oriental, o que tornou o Brasil eminentemente amazônico, por determinismo geográfico.

A esses aspectos seguiram-se períodos de esquecimento do significado verdadeiro da importância da Amazônia para a grande nação brasileira. Essa situação era compreendida por aspectos de significado efêmero, como o ciclo da borracha, que, embora tivesse despertado o interesse europeu e o norte-americano, não conseguiu superar o isolamento que o fator distância determinava nas decisões nacionais, sem informações adequadas e, portanto, sem o conhecimento da realidade.

A tentativa de estabelecer polos de influência política e econômica na Amazônia por países estrangeiros foi fruto da presença norte-americana em Fordlândia, na década de 1940, e, posteriormente, do Projeto Jari, na década de 1970. Em ambas as situações, houve reversões de expectativa da fixação americana, com o retorno à soberania brasileira.

Assim, a presença de tropas americanas em Belém e Manaus, durante a Segunda Guerra Mundial, pode ser considerada como a de um país aliado combatendo inimigos comuns, o que, de certa forma, trouxe benefícios que se desdobraram num processo de desenvolvimento econômico e tecnológico para a região.

Projetos importantes tiveram lugar na Amazônia, no período de 1965 a 1975, como a construção da hidrelétrica de Tucuruí; a descoberta e o desenvolvimento da província mineral de Carajás; a construção do complexo ferro-portuário Carajás-Ponta da Madeira, na Baía de São Marcos; a construção do projeto Alumar, em São Luís do Maranhão; a construção do projeto Albrás-Alunorte, em Barcarena, no Pará; a extração de bauxita na Mineração Rio do Norte, no Rio Trombetas; e a reorientação do Projeto Jari para a produção de caulim e celulose branqueada, entre o Pará e o Amapá.

Esses empreendimentos, de forma direta ou indireta, foram resultado do célebre Projeto Radam (Radar da Amazônia), que per-

mitiu o primeiro inventário, em bases científicas, da superfície e do subsolo da imensa região amazônica, na década de 1970.

Se os aspectos de desenvolvimento estavam sendo atendidos, o mesmo não se aplicava aos requisitos de segurança. Os contenciosos existentes, todos com desdobramentos na região, são até hoje motivo de preocupação permanente com a segurança amazônica e, portanto, com a segurança nacional.

### *Questões de fronteiras*

Estamos falando das questões de fronteiras entre o Suriname e a Guiana; entre a Guiana e a Venezuela, pela bacia do Essequibo; entre a Venezuela e a Colômbia, no Golfo da Venezuela; entre o Peru e o Equador, em que o Brasil é mediador; e entre o Chile, o Peru e a Bolívia, quando perdas importantes foram sofridas pelos dois últimos países na Guerra do Pacífico, o que custou ao Peru a privação de seus territórios ao norte, em Arica, e à Bolívia a sua saída para o mar, além de reivindicações importantes, resultado de questões não resolvidas após a Guerra do Chaco, com o Paraguai.

A grave situação da Colômbia, que vive uma crise institucional sem precedentes, em que o Estado de direito é contestado pelo Estado de fato, que obedece ao narcotráfico e ao contrabando de armas, desdobra esse conflito em pleno território amazônico brasileiro.

Retornando aos aspectos de segurança, não poderíamos deixar de mencionar a peculiaridade da fronteira com a Guiana Francesa, no estado do Amapá.

Primeiro, por não se tratar a Guiana de um Estado soberano, mas de uma extensão da França, onde a Base Aeroespacial de Kourou, em Caiena, lança satélites franceses e brasileiros.

Segundo, porque existe uma articulação estratégica entre Caiena-Fort de France (Martinica) e Pointe-à-Pitre (Guadalupe)

projetando a influência político-estratégica da França no Atlântico e no Caribe.

Terceiro, porque a presença de um Comando Militar Combinado nesse eixo, inclusive com a presença de uma Brigada de Selva na Guiana, interage com os interesses brasileiros na região.

Na verdade, a fronteira do Brasil com a Guiana é maior que qualquer outra do território metropolitano francês com qualquer país da Europa.

Na última década, a Marinha brasileira contribuiu decisivamente para a demarcação definitiva de fronteiras na região do Oiapoque, no Amapá.

Por outro lado, a perspectiva de uma saída para o Pacífico encontra na Amazônia a mais concreta possibilidade de sua realização, mais precisamente através da Amazônia Ocidental, alcançando os portos peruanos de Callao, Ilo e Matarani, assegurando ao Brasil uma posição estratégica de maior estatura no contexto do continente sul-americano, concretizando uma formatação bioceânica para os eixos de comunicação nacional, limitados hoje às saídas tradicionais para o Atlântico.

A Amazônia não está, portanto, imersa em uma atmosfera de tranquilidade, o que vem exigindo uma preocupação constante do Brasil para manter sua integridade e prover sua segurança.

Esse foi o propósito que levou à criação do projeto Calha Norte, estabelecendo um arco de presença e proteção desde Tabatinga até Macapá. Entretanto, aquilo que seria a presença de órgãos federais, como Ministério da Saúde, Funai, Polícia Federal, Ibama, dentre outros, limitou-se à

presença de pequenos efetivos do Exército em pelotões de fronteiras, selecionados em locais onde a logística era provida pelos quartéis construídos e pelas pistas de pouso para receber os aviões da FAB.

O projeto Calha Norte dos anos 80 está sendo substituído pelo Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam), que abrange o Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam). Retornando ao Sivam, podemos defini-lo como um instrumento de viabilidade de ações estratégicas, a cargo do governo federal, dentro de um conceito sistêmico cujos elos são os órgãos governamentais que tenham como objetivo integrar, avaliar e difundir informações e conhecimentos para a defesa, o desenvolvimento e a integração da Amazônia ao restante do território nacional.

Apesar dos óbices gerados pela privatização da Empresa Brasileira de Telecomunicações (Embratel), espera-se que o Sivam possa realizar aquilo que não foi possível alcançar com o Projeto Calha Norte, distorcido por incompreensões ideológicas e político-partidárias, acusado de ser um projeto de militarização da região.

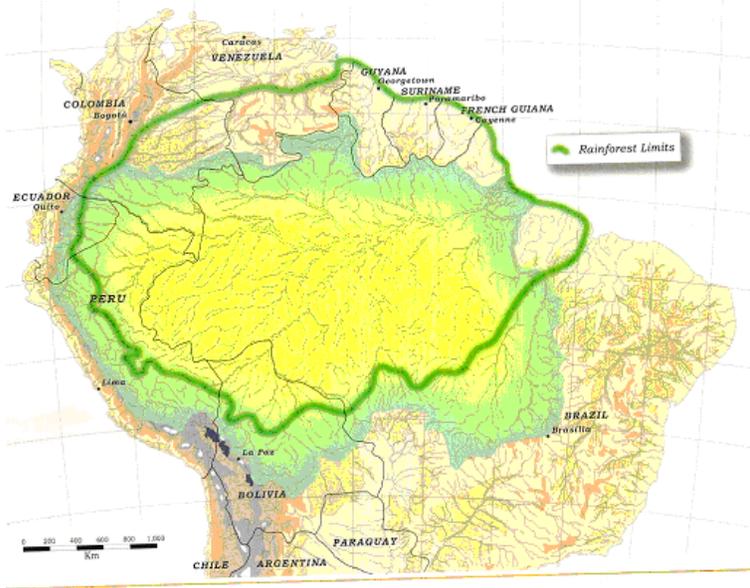
**A Amazônia não está imersa em uma atmosfera de tranquilidade, o que vem exigindo uma preocupação constante do Brasil para manter sua integridade e prover sua segurança**

Apesar dos óbices gerados pela privatização da Empresa Brasileira de Telecomunicações (Embratel), espera-se que o Sivam possa realizar aquilo que não foi possível alcançar com o Projeto Calha Norte, distorcido por incompreensões ideológicas e político-partidárias, acusado de ser um projeto de militarização da região.

### Os limites da floresta tropical

Os limites da floresta tropical – *Rainforest* – ocupam a maior parte da Bacia Amazônica que se estende no sentido Norte-Sudeste (NW-SE). Biologistas e geógrafos normalmente referem-se a esta região como *Amazon Rainforest*.

Entretanto, no interior da Floresta Tropical há grandes extensões de savanas, enquanto 10 a 15% da Floresta Tropical tem sido deflorestada nas últimas três décadas,



tos do Rio Amazonas até o delta do Orenoco. O mangue é a vegetação dominante ao longo do litoral.

Há somente três áreas de reserva protegidas ao longo de toda a costa: Puratuba, na foz do Araguari; Jipioca, na Iha de Maracá; e Cabo Orange, na foz do Oiapoque.

Com uma área de 4.500 km<sup>2</sup>, a Baía de Marajó, ecologicamente, faz parte da Bacia Amazônica.

situação essa mais sentida no limite sul da área da *Rainforest*.

A ideia de que a floresta amazônica possa ser considerada o pulmão do planeta é uma falácia. O oxigênio da terra foi acumulado durante centenas de milhões de anos em face do fenômeno da fotossíntese (um produtor de oxigênio), que é maior que a *rate* de decomposição do material orgânico morto (um consumidor de oxigênio).

A decomposição da folhagem da *Rainforest* consome a mesma quantidade de oxigênio que a vegetação viva produz.

O *phytoplankton* marinho desempenha um papel mais importante na produção de oxigênio que aquele pertinente à floresta tropical.

A conclusão natural é que a contribuição das queimadas da floresta tropical é muito menor, quanto à produção de gases do efeito estufa, do que o fazem o montante da emissão dos combustíveis fósseis.

### A projeção marítima da bacia do Rio Amazonas

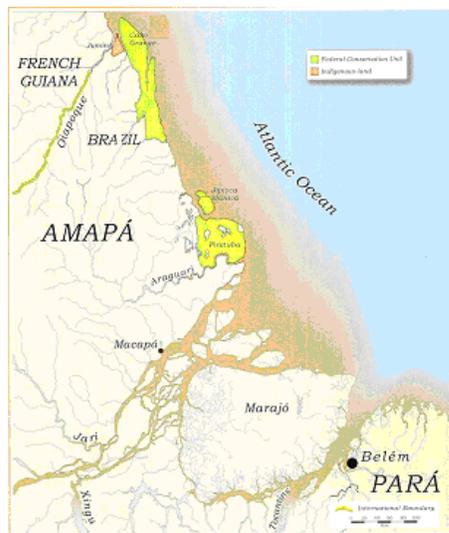
O estuário atlântico influenciado pelo Rio Amazonas tem aproximadamente 900 km de extensão, estendendo-se do estado do Pará até a Guiana Francesa, viajando os sedimen-

### Concepção política dos Estados Unidos

Com o fim da Guerra Fria e do confronto leste-oeste, os Estados Unidos da América emergiram como a única superpotência do planeta, alterando profundamente o equilíbrio existente no mundo bipolar.

Aspectos da Concepção Política e do Conceito Estratégico dos EUA, emanados em 1995 e revistos em 2005, pela Casa Branca e pela Chefia do Estado-Maior Conjunto, permitem identificar os seguintes corolários:

- O mundo pós-Guerra Fria continua sendo um lugar perigoso.
- O conflito é, assim, inevitável, e torna-se altamente improvável que instituições



internacionais possam restringir a tendência da humanidade para a violência.

– Nenhuma Força Singular isolada incorpora todas as capacidades que são necessárias para responder a qualquer situação de crise.

– Rivalidades étnicas, nacionais e religiosas não estão sob o controle de uma hierarquia bipolar.

– A proliferação de armas de destruição em massa é a grande ameaça.

– A existência de refugiados, fruto de conflitos de guerra civil, pressiona a comunidade internacional.

– O combate às drogas e ao terrorismo é uma preocupação da estratégia nacional dos Estados Unidos.

– A preservação dos ecossistemas é fundamental para o equilíbrio das necessidades globais da atual população mundial.

Esse prisma de observação, do ponto de vista dos países do Primeiro Mundo, é mais preocupante quando focado na peculiaridade amazônica, onde coexistem 19 mil km de

vias navegáveis, a maior província mineral do planeta, um potencial energético de mais de 100 milhões de kW, um banco de germoplasma e uma biodiversidade incomparável, convivendo com a maior floresta tropical do mundo e com reservas de hidrocar-bonetos ainda em fase de delimitações.

### ***Reservas indígenas***

Não bastassem essas preocupações, existem desdobramentos nas áreas de reservas indígenas, onde a questão da tribo Ianomâmi foi a mais polêmica de todas, pelo fato de não respeitar as peculiaridades de um subsolo

não conhecido, bem como a faixa de fronteiras, estendendo-se além do território nacional, dificultando a preservação da segurança em áreas de difícil acesso, porém de grandes vulnerabilidades para ações de violações de limites geográficos, da prática de narcotráfico e de contrabando de minérios.

Assim, quando o governo brasileiro delimitou as reservas Ianomâmis, verificou-se que cerca de 10 mil indígenas ocupariam uma área de mais de 9 milhões de hectares, sem que o inventário do seu subsolo fosse conhecido em sua totalidade.

Estamos falando de mil hectares para cada índio, valor esse que nenhum plano de reforma agrária ousaria apresentar à sociedade brasileira.

**Estamos falando de mil hectares para cada índio, valor esse que nenhum plano de reforma agrária ousaria apresentar à sociedade brasileira**

O trabalho pouco divulgado das missões religiosas estrangeiras dedicadas à catequese indígena, com tarefas e missões definidas no exterior, também é motivo de preocupação, em face da possibilidade de vir a ser, eventualmente, exigida a autonomia de nações tribais

dentro do próprio território nacional.

Das 532 reservas catalogadas pela Fundação Nacional do Índio (Funai), 358 estão na Amazônia, sendo que 50% ainda não foram demarcadas. A tribo mais numerosa é a dos Tikunas, no alto Solimões, com 14 mil índios.

As reservas indígenas brasileiras envolvem, hoje, cerca de 200 mil índios, e aqui estamos tratando de algo que, pelas suas dimensões, abrange 11% do território nacional.

A zona de fronteira é constitucionalmente definida como a faixa de até 150 km de largura “ao longo das fronteiras terrestres, considerada fundamental para defesa do território nacional”.

O fundamento da criação da faixa de fronteira, em nosso direito, é tríplice, resumindo-se nos desideratos expressos com três vocábulos: segurança nacional, progresso e nacionalização.

Essas são preocupações que, sem dúvida, afetam a consecução de um objetivo nacional permanente, que é a integridade do patrimônio nacional brasileiro.

## O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Em uma região onde a estrada é, normalmente, o rio, os eixos de desenvolvimento estão intimamente ligados ao transporte sobre águas. Não é sem motivo que a maioria dos projetos da região só foram viabilizados pela função logística do transporte aquaviário.

A calha principal do Solimões/Amazonas, escoando a produção dos poços da província de hidrocarbonetos, em Urucu, na confluência dos Rios Tefé e Coari, é responsável pelo abastecimento completo da refinaria de Manaus e pela perspectiva de geração de energia e produção de fertilizantes, pelos excelentes níveis do gás natural existente, sem prejuízo de novas descobertas no alto Juruá, a 3.200 milhas de Belém, por via fluvial, distância essa superior àquela que une Recife a Gibraltar.

Assim, também o Rio Madeira proporciona hoje o escoamento anual de mais de 2 milhões de toneladas de grãos do Planalto Central para o Atlântico, escoamento esse crescente a cada ano.

Verifica-se, dessa forma, que na área fluvial e marítima da região amazônica convive a navegação de longo curso, como um

instrumento do comércio exterior, a navegação de cabotagem, como uma solução para os problemas de logística nacional, e a navegação interior, aproximando os centros de consumo e de produção, reduzindo custos e contribuindo para a concretização de uma demanda que acelera os aspectos de desenvolvimento da região.

Entretanto, no contexto acima, há de haver uma preocupação com a livre navegação na Amazônia se desejarmos preservar o delicado mecanismo de sua ecologia fluvial.

Assim, um cuidadoso exame da composição da Bacia Amazônica, por meio da interação com as bacias de seus rios tributários, leva-nos a estabelecer medidas de contenção, visando a adequar o transporte fluvial às características dessas bacias, não só para minimizar agressões previsíveis como também para preservação da maior fonte de água doce do planeta.

Assim, a Bacia Amazônica deveria ser preservada, minimizando toda e qualquer agressão que possa ser causada pela existência dos eixos de transporte na região, sem que o seu desenvolvimento e integração deixem de atender às suas funções econômicas e sociais.

Não há dúvida de que a navegação de longo curso e a de cabotagem, singrando o Amazonas e seus tributários, representam uma ameaça constante à integridade da preservação dos ecossistemas e da qualidade das águas doces das bacias hidrográficas. O despejo de dejetos e rejeitos ao longo de derrotas de alguns milhares de milhas, sem nenhum porto ou terminal que esteja preparado para armazená-los, constitui-se num problema grave que demanda a presença indis-

**O Rio Madeira  
proporciona hoje o  
escoamento anual de mais  
de 2 milhões de toneladas  
de grãos do Planalto  
Central para o Atlântico,  
escoamento esse crescente  
a cada ano**

pensável da autoridade governamental, não para punir, porém para orientar e decidir.

Há de haver um planejamento em que o sistema de transporte fluvial seja simplificado com a preocupação de apoiá-lo e fiscalizá-lo, o que seria bem mais exequível e aceitável se a grande Bacia Amazônica tivesse suas águas singradas apenas por embarcações classificadas para a navegação interior, delimitando-se um cinturão de isolamento compatível com as necessidades da função logística do transporte hidroviário e coerente com a circunscrição dessa mesma Bacia Amazônica.

Pontos-limite para as navegações de cabotagem e de longo curso seriam estabelecidos nas fímbrias da bacia onde Barcarena, Macapá e Belém seriam marcos terminais para as embarcações de mar aberto, oriundas do Atlântico, marcos esses que estariam preparados para uma perfeita integração com a navegação interior, por meio de ações governamentais, seja em nível federal, estadual ou municipal, abrangendo aspectos de apoio logístico que interajam com o embarque, desembarque, transbordo e armazenamento de cargas transportadas.

Não é somente disciplinando o modal de transporte a ser utilizado na Bacia Amazônica que suas expectativas de preservação estarão alcançadas. Urge a deflagração de uma verdadeira revolução no fornecimento de energia, no saneamento básico, na educação e na saúde das populações ribeirinhas, modificando suas vidas, renovando seus costumes, atendendo a suas esperanças e seus anseios, sempre renovados ao ouvir o silvo das chaminés, a turbulência dos hélices e o banzeiro das marolas que as embarcações da Marinha deixam atrás de si, momentaneamente, visualizadas em esteiras de esperança.

## UMA MANOBRA GEOPOLÍTICA

Uma manobra geopolítica contribuiria, sobremaneira, para neutralizar os verdadeiros

propósitos de lideranças assumidas ou impostas que visassem a consolidar hegemônias políticas, econômicas, militares e tecnológicas, em todo o continente sul-americano, fragmentando toda e qualquer liderança emergente, regional, subcontinental ou continental em que o Brasil seria o pivô mais prejudicado, em face de suas reais possibilidades geoestratégicas.

Um escudo protetor que interagisse de forma política e econômica no continente sul-americano, a partir dos blocos regionais já existentes, tendo como centro gravitacional estratégico o Brasil, seria de fácil implementação caso existisse vontade política para a consecução desse propósito. Esse escudo nada mais seria que a consolidação dinamizada do Mercosul, do Pacto Andino e do Pacto Amazônico.

Um capítulo à parte nessa manobra é a atração do Chile para o Mercosul e para o Pacto Andino, pois suas projeções geográficas terrestres no continente e marítimas no Pacífico têm imenso valor estratégico.

Estaríamos, assim, revivendo a Doutrina Monroe, apenas com a assertiva original modificada, ou seja, a América do Sul para os sul-americanos.

Mais uma vez, abre-se uma real oportunidade para a integração da Amazônia, utilizando-se aqui a Declaração da Carta de Belém, de 23 e 24 de outubro de 1980, em que era objetivo do Tratado de Cooperação Amazônica criar, por meio da união de esforços de Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, mediante o mecanismo permanente instituído no Tratado, modalidades de cooperação e intercâmbio de informações, visando a acelerar o desenvolvimento socioeconômico dos respectivos territórios amazônicos, conservar seus recursos naturais e reforçar as ações previstas nos planos nacionais correspondentes.

O primeiro artigo da Declaração de Belém anunciava todo um programa de desenvolvimento para a região amazônica, acenan-

do para a possibilidade de que os países amazônicos viessem, finalmente, a unir-se num projeto regional comum, visando ao progresso econômico e social e à proteção e defesa da soberania desses países sobre a mais vasta bacia hidrográfica do planeta.

Nessa mesma época, instaurou-se nas altas esferas da elite governamental americana e europeia a ideia de que se deveria limitar o crescimento das nações, sobretudo daquelas que haviam recém-iniciado o ciclo de industrialização, sob o pretexto de que o planeta Terra constituía-se num único ecossistema e que o processo de desenvolvimento industrial ameaçava o equilíbrio desse sistema pelo consumo excessivo dos recursos não renováveis, gerando sua breve exaustão.

Essa visão limitadora do crescimento econômico trouxe mudanças radicais à concepção dos organismos multilaterais destinados ao financiamento e auxílio às economias em desenvolvimento.

A face oculta dessa concepção era que os países desenvolvidos já haviam ultrapassado essas limitações quando a revolução industrial do século XIX, feita à base do ferro, do carvão e da máquina a vapor, permitiu que o Império Britânico, seguido da Alemanha, do Japão e dos Estados Uni-

dos, estabelecesse as bases de uma economia industrial em escala, sem nenhum controle ou compreensão do que seria um desenvolvimento sustentado e que, agora, esses países querem impor aos demais países periféricos, tendo a Organização das Nações Unidas (ONU), o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial, a Organização Mundial do Comércio e as organizações não governamentais como poderosos aliados, com acesso pleno aos meios financeiros e à mídia internacional.

Assim, o desenvolvimento foi contido e amplas áreas dos países, sobretudo da região amazônica, foram transformadas em reservas destinadas à conservação da fauna e da flora, ditas raras, em que a presença de comunidades indígenas e daqueles que se dizem responsáveis por suas novas catequeses procuram dissimular o verdadeiro potencial das vocações da Amazônia.

Aos países do Novo Tratado de Cooperação Amazônica caberá rechaçar os aspectos mais desagradáveis da chamada globalização, tais como: contestação de soberania, perda de identidade nacional, emergência de comportamentos desestabilizadores, eclosão de conflitos étnicos, raciais e religiosos e o crescimento do narcotráfico e do crime organizado.



## A DEFESA DA AMAZÔNIA

### O EXÉRCITO

Há necessidade de uma mobilização continuada de tropas para ocupar, vigiar e dissuadir a permeabilidade de toda a região fronteira que antes era compreendida no grande arco entre Tabatinga e a foz do Oiapoque, previsto no Projeto Calha Norte, sem prejuízo de deslocamento de tropas onde e quando necessário, desde que o transporte fluvial pela Marinha e o aéreo pela Aeronáutica apresentem-se como soluções logísticas adequadas, exequíveis e aceitáveis.

### A MARINHA

Além de presença nos extremos do arco ocupado pelo Exército, ou seja, em Tabatinga e Macapá, caberá à Marinha tamponar a permeabilidade de eventuais incursões em Cucui, Boa Vista, Santo Antônio do Içá, Cruzeiro do Sul, Boca do Acre, Porto Velho e Guajará-Mirim, no que diz respeito às áreas fluviais.

No que concerne à área marítima, há que haver uma estação naval em Macapá, tamponando o Braço Norte do Amazonas que limita a entrada de navios a até 44 pés de calado, nas proximidades do banco Sirius.

A presença de uma Esquadra em local a ser adrede escolhido, se possível na *pré-amazônia maranhense*, na Bacia de São Marcos, em face de condições específicas de calado e apoio logístico integrado ao restante do território nacional, seja por rodovia ou ferrovia, sem dúvida, possibilitará apoio afastado e, quando necessário, apoio cerrado a eventuais operações na

vas no delta do Amazonas, preservando a projeção marítima do cone amazônico.

### A AERONÁUTICA

A presença simultânea de unidades do Exército e da Aeronáutica, nos primórdios do Projeto Calha Norte, onde ao lado de um quartel havia uma pista de pouso desdobrar-se-á no efetivo controle do espaço aéreo amazônico, que, com a Lei do Abate, empresta grande capacidade de dissuasão para eventuais tentativas de penetração espúria na Amazônia.

### CONCLUSÃO

Os interesses nacionais e os objetivos estratégicos da nação brasileira foram identificados e definidos, com rara felicidade, por José Bonifácio, logo após a independência, e explicitavam-se na preservação da nova condição política, na fixação das novas fronteiras e no desenvolvimento econômico, por meio da participação

**A Amazônia é uma região praticamente virgem, pois somente cerca de 8% de sua superfície foi fruto de ação antrópica, ou seja, de alteração devida à ação do homem**

no comércio internacional. A lucidez de José Bonifácio levou à criação imediata dos Ministérios da Justiça e da Marinha, visando à integridade do patrimônio nacional, em que a Amazônia já preocupava o poder central por seu isolamento e distância.

O Tratado de Madri e o Tratado de Santo Ildefonso, que ratificaram todas as alterações do Tratado de Tordesilhas, asseguraram ao Brasil sua forma triangular e amazônica, por excelência, fruto de um determinismo geográfico que concentra nessa região mais de 4 milhões de km<sup>2</sup> do território nacional.

Apesar dessa peculiaridade, a Amazônia é uma região praticamente virgem, pois so-

mente cerca de 8% de sua superfície foi fruto de ação antrópica, ou seja, de alteração devida à ação do homem – desmatamentos, invasões, grilagem, ocupação ilegal.

O Brasil não tem um contencioso definido nem problemas *de* fronteiras, porém, continua a apresentar problemas *nas* fronteiras. A Amazônia brasileira, com seu imenso arco setentrional desde Tabatinga, na fronteira com a Colômbia, até o Amapá, na fronteira com a Guiana, apresenta uma vulnerabilidade apreciável às questões do narcotráfico, guerrilhas ideológicas e contrabando de armas, que se desdobram a partir dos países vizinhos para o território brasileiro.

Outras questões, como a demarcação de terras indígenas, preservação ambiental, biodiversidade, províncias minerais extremamente nobres, elevada reserva de água doce e grande potencial energético, determinam uma preocupação constante com o espaço amazônico, onde os sistemas de proteção e vigilância, ora em implementação, têm vícios na origem de suas concepções, já que a satelização desses sistemas deixou de ser monopólio nacional pela privatização da Embratel e os vetores avançados de sensoriamento ainda buscam uma interação adequada com as plataformas onde serão instalados.

As vocações já identificadas, como a mineral, a agrícola e a energética, devem ser fruto de interações entre governo e empresas, em que a visão sistêmica dos projetos permita que eixos de desenvolvimento substituam conceitos ultrapassados de polos de irradiação.

Dessa forma, será possível que a energia, a logística e a telemática (telecomunicações + informática) estejam presentes nesses eixos de desenvolvimento.

Se quisermos preservar o direito da nação brasileira de promover o progresso, sem angústias e incertezas, livre do arbítrio daqueles que se julgam com o direito de policiar suas atividades, não temos dúvida em afirmar que a região amazônica constitui-se em uma questão prioritária para a soberania nacional.

Assim, a Estratégia Nacional de Defesa não poderá ignorar que a Amazônia tem peculiaridades que exigem ações especiais para sua preservação e segurança.

Não bastassem essas preocupações, existem desdobramentos nas áreas de reservas indígenas, em que a questão Ianomâmi e a demarcação da reserva *Raposa Serra do Sol* foram as mais polêmicas, pelo fato de ignorarem não só as questões das faixas de fronteiras,

como também o teor do subsolo abaixo das reservas concedidas, dificultando a detecção de minerais nobres e a preservação da segurança em áreas de difícil acesso e grandes vulnerabilidades, para ações de violação de fronteiras, da prática do narcotráfico e do

**Estratégia Nacional de Defesa não poderá ignorar que a Amazônia tem peculiaridades que exigem ações especiais para sua preservação e segurança**

contrabando de minérios.

Hipóteses de conflitos na Amazônia precisam ser identificadas e explicitadas à luz de fatores como consolidação e vivificação de fronteiras, patrimônio da humanidade, internacionalização, biodiversidade, pulmão do mundo, fonte inesgotável de água doce, vilã do efeito estufa e outros que possam justificar tentativas de monitoramento ou limitação da plena soberania nacional em solucionar a grande questão da Amazônia brasileira, que esperamos ver desenvolvida e definitivamente integrada ao restante do território nacional.

Não há dúvida que, dentro desse contexto, o perigo maior para a região amazônica

consiste exatamente em permanecer como uma reserva de bens, aguardando uma crescente pressão externa sob a forma de um impulso à fragmentação do espaço amazônico.

Dessa forma, um Novo Tratado de Cooperação Amazônica será obrigado a pensar em formas de avançar nas tentativas de ocupação do espaço amazônico e de impulsionar os integrantes do Tratado à cooperação para o desenvolvimento regional. Esse avanço, se delineado numa bem urdida manobra geopolítica, elevará, em curto e médio prazo, o potencial dos países da região, transformando-os no polo sul-americano, parceiro e não simples coadjuvante da economia mundial.

Assim, quando se observa a conjuntura internacional, com as ameaças e oportunidades que encerra, cada vez mais aparece claramente que a problemática do desenvolvimento regional dos países do Tratado e dos demais países sul-americanos tem em seu cerne a questão amazônica. Se for obtida a correta identificação e solução desses problemas, sem dúvida crescerão as implicações de segurança e defesa.

Essas questões de segurança e defesa deverão ser alicerçadas em capacidade de dissuasão, demonstrando a possíveis agressores uma vontade política de lutar, aliada à capacidade de oferecer uma longa resistência, que exigirá do eventual

agressor um preço por demais elevado em vidas humanas e em recursos logísticos.

Dessa forma, a defesa e a segurança da Amazônia revestem-se de um caráter de centralidade no planejamento estratégico dos países que integrarão o Novo Tratado de Cooperação Amazônica, exigindo a criação de uma zona de desenvolvimento e prosperidade que venha a ser suficientemente forte para subsistir a ações desestabilizadoras impostas por interesses de blocos ou terceiras potências estimuladas por sensações incontrolláveis para a submissão ou a conquista da região.

Final, por que persistir no Mercosul e agora na União das Nações Sul-Americanas (Unasul), onde o confronto de ideologias em nada contribui para a solução dos grandes problemas da Amazônia? Por que não interagir com a Organização dos Estados Americanos naquilo que for do interesse da Amazônia Brasileira, se é na Organização dos Estados Americanos (OEA), da qual todos são membros, onde têm sido tratados e defendidos os interesses sul-americanos?

Final, estamos falando de metade do território brasileiro, da maior província mineral do planeta, da maior floresta latifoliada do globo, dotada de uma biodiversidade inigualável, dona do maior banco de germoplasma do planeta, abrigando uma expressiva parcela da matriz energética nacional e projetando os interesses brasileiros no Atlântico e no Caribe.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Amazônia; Geopolítica; Política externa; Política interna; Estratégia;

### BIBLIOGRAFIA

1. Caprile, René. “A Guerra das Águas”; *Jornal do Brasil*; Ideias/Ensaios. 22/3/92; Rio de Janeiro; RJ.
2. Clube Naval. “Simpósio Amazônia Brasileira”. *Revista do Clube Naval*. Ano 109, nº 309. Rio de Janeiro, RJ.
3. Gama e Silva, Roberto. “Os Recursos Naturais do Brasil”. *Questões Importantes Referentes ao Mar*. São Paulo, SP. Sociedade dos Amigos da Marinha, Soamar. Coordenadora: Georgette Nacarato Nazo, 1996.
4. *The Smithsonian Atlas of The Amazon*. *Smithsonian Books* – Washington and London-2003

# ABASTECIMENTO DA ILHA DA TRINDADE

OSCAR MOREIRA DA SILVA\*  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

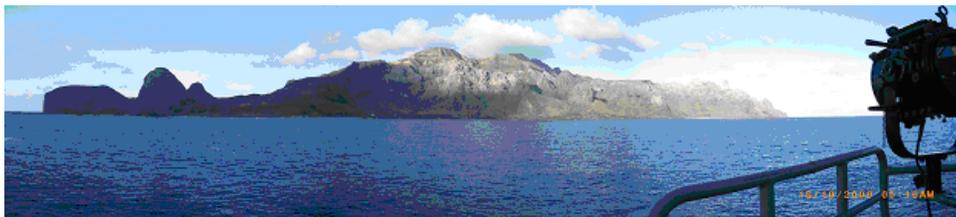
O arquipélago  
Um pouco da história da ilha  
Algumas curiosidades sobre a ilha  
Abastecimentos pela Corveta *Imperial Marinheiro*, 1969  
*Primeiro abastecimento*  
*Outro abastecimento*

## O ARQUIPÉLAGO

O Brasil começa lá. O arquipélago composto pelas Ilhas da Trindade e de Martin Vaz constitui o ponto mais a leste do território brasileiro. Fica isolado no meio do Oceano Atlântico, distanciando da nos-

sa costa, no paralelo da cidade de Vitória, cerca de 600 milhas náuticas (1.180 km).

A Ilha da Trindade, de origem vulcânica e de costões íngremes e rochosos, tem 9 km<sup>2</sup> de área, onde encontramos uma dúzia de praias, quase todas de solo pedregoso e de corais, e uma terra vermelha e vegeta-



\* O autor era, na ocasião, o Imediato do navio.



ção rasteira. Sua vegetação é escassa, mas apresenta uma fauna marítima riquíssima.

O clima na área é oceânico tropical, com temperatura média anual próxima de 25°C. O período chuvoso se dá entre os meses de abril e outubro, quando o tempo muda constantemente em poucos minutos. O sol forte, diversas vezes, é coberto por aguaceiros, conhecidos como “pirajás”, que, da mesma maneira que chegam, vão logo embora.

As tartarugas-verdes, em grande quantidade, fazem as suas desovas na Ilha da Trindade. Além delas, a ilha abriga uma floresta de samambaias gigantes, espécie endêmica, que se prolifera no Pico do Desejado, o mais alto da ilha, com 620 metros de altitude.

A Ilha de Martim Vaz fica afastada da Trindade cerca de 49 km. A superfície da Martim Vaz não chega a meio quilômetro quadrado de área. A vegetação é rasteira





As samambaias gigantes

no topo e não há presença humana, apenas aves migratórias.

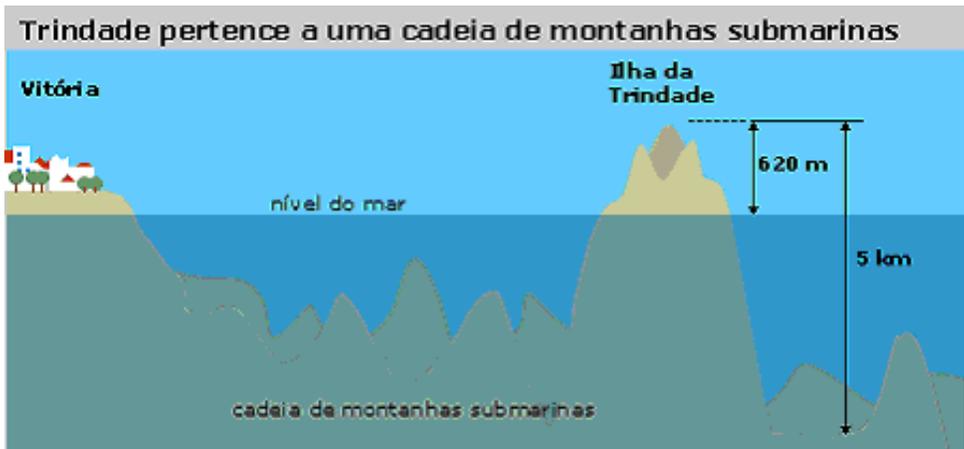
O arquipélago pertence a uma cadeia de montanhas submersas do Oceano Atlântico, numa linha reta que vai desde o estado do Espírito Santo em direção ao continente africano. Nesse caminho encontramos profundidades abissais que atingem 5 mil metros.

## UM POUCO DA HISTÓRIA DA ILHA

Em março de 1501, o navegante espanhol Juan da Nova, a serviço de Portugal, partiu de Lisboa para a Índia. Ao se defrontar com mau tempo e fortes ventos no Atlântico Sul, foi obrigado a mudar o rumo para oeste, o que resultou na descoberta deste novo pedaço de terra, que foi batizada de Ilha de Assunção.

Um ano após, o português Estevão da Gama, também indo para a Índia, visitou aquela mesma ilha. Ignorando a descoberta anterior, ele deu o nome de Ilha da Trindade, mantido até hoje. Em 1539, o rei de Portugal, Dom João III, doou o território a um fidalgo da Casa Real, o qual nunca tomou posse.

Em 1675, um condenado sodomita holandês de nome John Mawson foi deixado na Trindade à sua própria sorte. Ele permaneceu na ilha por cerca de cinco meses, onde escreveu um interessante diário encontrado junto a seu esqueleto muitos anos depois. Em suas anotações, ele descreve as explorações que fazia pela ilha em busca de comida e água, ambas escassas. Ele cita a presença de cabras, mas não faz qualquer referência aos caranguejos, hoje uma verdadeira praga na ilha. Esse tipo de caranguejo só existe no Caribe, o que nos leva a deduzir que os da Ilha da Trindade não são nativos e provavelmente vieram de lá. Era comum os portugueses colocarem animais nas ilhas, visando aos naufragos que pudessem chegar até elas. Daí, talvez, a presença das cabras naquela época. Ele, o condenado holandês, fala também das aves marinhas, dos poucos passarinhos e das tartarugas, fontes de sua alimentação.



Em 1700, o astrônomo inglês Edmond Halley, durante uma expedição no Atlântico, desconhecendo a descoberta de Portugal, ao passar pela ilha resolveu tomar posse dela em nome de seu governo.

Em 1781, a Inglaterra ocupou a ilha com tropas militares, o que foi contestado imediatamente pelos lusos. Dois anos depois, o vice-rei do Brasil, Luiz de Vasconcelos, enviou 150 militares a bordo da Nau *Nossa Senhora dos Prazeres* para retomar a ilha dos ingleses, mas ao desembarcarem constataram que ela fora abandonada recentemente. Portugal, então, resolveu colonizar a ilha, assentando alguns açorianos na Trindade. Estes, em pouco tempo, verificaram que o solo era improdutivo e não se prestava à lavoura. A ilha passou a servir como presídio e nela ficaram os militares para a guarda dos prisioneiros. Em 1795, a ilha voltou a ser desocupada e abandonada pelos portugueses.

Exatamente um século mais tarde, já Brasil República, a Inglaterra novamente voltou a ocupar Trindade, declarando-a terri-

tório britânico. No ano seguinte, em face das várias tentativas de mediação, os ingleses resolveram deixar a ilha, inclusive retirando os sinais de sua posse.

Em 1897, o cruzador brasileiro *Benjamin Constant* demandou a ilha para a ocupação oficial e definitiva, quando foi fixado um marco na encosta do Morro do Pão de Açúcar, com duas placas comemorativas.

Durante a Primeira Guerra Mundial, o território foi ocupado por tripulações militares e ao seu término novamente abandonado. Entre 1924 e 1926, a ilha foi adaptada para servir de presídio político. A imagem de Nossa Senhora de Lourdes, naquele período, foi colocada numa gruta que tomou o seu nome.

Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil voltou a ocupar Trindade, em face da sua localização estratégica no Atlântico Sul. Esta ocupação durou até junho de 1945.

Em 1950, a ilha foi visitada por uma expedição científica com a finalidade de se planejar uma colonização e a construção



O Poit – Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade

de uma base aeronaval, mas somente em 1957 a Ilha da Trindade foi definitivamente ocupada por militares da Marinha do Brasil, com a criação do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (Poit), que até hoje protege o território.

Quase 40 homens da Marinha servem no Poit, em sistema de rodízio, por quatro meses. A cada dois meses, metade da tripulação é substituída. O Poit tem como principal tarefa a ocupação da ilha, garantindo a soberania territorial brasileira, além de vigiar o tráfego marítimo nas proximidades e coletar dados meteorológicos e oceanográficos, que são divulgados para vários lugares do mundo.

### ALGUMAS CURIOSIDADES SOBRE A ILHA

A Ilha da Trindade sofreu várias alternâncias entre ocupações e abandonos, sendo que na sua última desocupação fo-

ram deixados alguns animais estranhos à fauna da ilha, uns tantos porcos e galinhas-d'angola, além dos cabritos. Com o tempo todos se tornaram selvagens. Os porcos ficaram na parte mais baixa da Enseada dos Portugueses e passaram a se alimentar dos caranguejos, as cabras permaneceram nas escarpas rochosas da ilha, e as galinhas-d'angola foram para o Desejado.

Com a ocupação do Poit, os porcos selvagens, de carne com gosto de peixe, foram sumariamente dizimados. Consequentemente, os caranguejos se proliferaram como formigas e passaram a ser uma praga na ilha, inclusive atacando as recém-nascidas tartarugas nas praias. Esses caranguejos, magros e de coloração amarelo-esverdeada, se alimentam das raízes das plantas rasteiras que a ilha possui. Quando alimentados com restos de comida caseira, eles pegam corpo e mudam para uma cor grená e adquirem gosto apetitoso, dando origem a várias caranguejadas entres os ilhéus.





As cabras, que hoje já não existem mais na ilha, se alimentavam da relva junto às nascentes, o que provocava uma redução no abastecimento de água da ilha. De vez em quando, uma pequena expedição armada tinha que subir aos picos para matar as cabras e, com isso, reduzir o rebanho predador. Alguns cabritinhos eram trazidos para o povoado e criados ali até que seu dono retornasse ao continente.

Já as galinhas, no topo do Desejado, por não causarem danos ao meio ambiente, não eram caçadas, mesmo porque eram de difícil captura, pois, na presença de um ser humano, voavam para o tope das samambaias gigantes, de onde ninguém as tirava. Alguns ovos eram colhidos nos ninhos rasteiros e trazidos para baixo, onde melhoravam a refeição da tripulação do Poit. Algumas vezes esses ovos eram chocados, e os pintinhos criados no povoado também eram levados quando os homens regressavam para suas casas ao fim da comissão.

Consta, não sei se é lenda, que, numa determinada época sob a ocupação do Poit, foi trazido para a ilha um burro para ajudar na puxada da “cabrita” (espécie de balsa que faz a transferência de carga e pessoal entre o navio abastecedor e a ilha), mas toda vez que um navio se aproximava da ilha e no apito do fundeio o burro fugia do povoado e ia para o alto do morro, de onde não havia quem o fizesse descer. O burro, algum tempo depois, foi devolvido à granja que a Marinha mantinha em Duque de Caxias.

### **ABASTECIMENTOS DA CORVETA *IMPERIAL MARINHEIRO*, 1969**

#### ***– Primeiro abastecimento***

Há 40 anos, a Corveta *Imperial Marinheiro* – V15 –, recém-transferida da Força de Submarinos para o 1º Distrito Naval, com sede no Rio de Janeiro, era comandada pelo então Capitão de Corveta Roberto de

Queiroz Guimarães. A tripulação, ainda acostumada aos exercícios e ao apoio aos submarinos, enfrentava agora uma nova vida operativa, envolvendo tarefas inéditas de socorro e salvamento.

Estava a corveta no porto de Santos, gozando de um fim de semana sem socorro, quando recebeu a ordem do Distrito para retornar urgente ao Rio de Janeiro para completar o abastecimento da Ilha da Trindade, visto que o aviso oceanográfico – AvOc – que foi fazer a faina perdeu os dois ferros e teve que regressar, deixando em terra mais 17 homens que iam substituir outros tantos pelo fim de comissão e mais alguns técnicos da Organização das Nações Unidas (ONU), que foram fazer reparo na estação meteorológica da ilha.

Além disso, a “cabrita”, que estava, a meio caminho, estaiada no navio e em terra, emborcou e afundou. Depois a balsa foi puxada para a ilha e lá ficou encalhada, mas inoperante.

Ao chegar ao Rio, atracamos no cais da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), onde recebemos da Base Moraes Rego, por determinação do vice-diretor da DHN, o Capitão de Mar e Guerra Roxo de Freitas, uma “cabrita” sobressalente e dois soldadores. Recebemos também mantimentos e sobressalentes. Participamos de algumas reuniões e palestras para conhecer os detalhes da ilha e da nova tarefa imposta à corveta.

Esta primeira viagem transcorreu sem qualquer tipo de problema, com céu limpo e mar tranquilo todo o tempo. A travessia de ida levou o tempo esperado de três dias, para a velocidade da corveta.

O fundeio a 300 jardas da Praia dos Portugueses, onde se situa o Poit, foi feito com a precisão adequada. Os cabos foram passados para terra e a balsa sobressalente arriada na água. O comandante tomou como primeira ação trazer os militares que termi-

naram o tempo na ilha e os técnicos que foram deixados indevidamente em terra. Por sinal, um deles, usando a mesma roupa há mais de uma semana, fedia tanto que o comandante o mandou logo para o chuveiro e emprestou-lhe uma andaina de roupa limpa.

O abastecimento foi feito com muita tranquilidade. A “cabrita” acidentada que estava na ilha foi desencalhada, içada para bordo, reparada pelos soldadores da Moraes Rego e devolvida para a ilha. A balsa sobressalente da Moraes Rego foi recolocada a bordo para voltar com o navio (o Comandante Roxo de Freitas não permitiu que ela ficasse na ilha).

Todo navio da Marinha que vai a Trindade para abastecimento é obrigado a passar, no mínimo, dois dias fundeado para apoio psicológico aos ilhéus. Aproveitando que a faina também foi rápida, uma boa parte da tripulação baixou a terra. Houve até uma pelada de futebol contra a tripulação do Poit. Somente o pessoal de serviço no horário e o comandante não foram para terra. Este último não foi seguindo uma das recomendações do diretor de Hidrografia, Almirante Melo Baptista. O navio e alguns oficiais ganharam, durante a confraternização, alguns caixotes repletos de caranguejos para levarem a bordo.

A volta foi tranquila como a ida, apenas o cantar contínuo das galinhas-d’angola (tôfraco, tôfraco...) e os trinados “méeeees” das cabras que vieram no convés, que incomodavam bastante.

Os caixotes com os caranguejos foram estivados no paiol de mantimentos. Um deles caiu pela escotilha e se espatifou lá embaixo no paiol. Foi caranguejo para tudo quanto é lado. A partir daí não se viu mais nenhum rato no paiol (provavelmente assustados pelos ruídos produzidos pelos caranguejos fujões) e três meses depois ainda se encontrou um representante dos caranguejos entocado por trás de uma caverna.

O imediato também ganhou um caixote cheio de caranguejos. Chegou em casa todo satisfeito com aquela novidade. Colocou o caixote na cozinha e pediu que todo resto de comida deveria ser colocado no caixote para alimentar os animais. Depois de uma semana o caixote estava estufado de robustos caranguejos, prontos para a primeira caranguejada familiar. Um ininterrupto crepitar vinha da caixa de madeira, razão da superpopulação no seu interior. Parecia que ia, a qualquer instante, explodir. Para aliviar a tensão, à noite foi colocada numa panela com água fervente uma dúzia dos apetitosos caranguejos para cozinhar. Lá dentro do caixote ainda restaram algumas dezenas deles. Foi uma caranguejada festiva em casa.

Na tardinha do dia seguinte, o oficial, a mulher, os dois filhos pequeninos e a babá foram a uma festa de aniversário, regressando por volta das 9 horas. Ao abrir a porta, depararam com uma verdadeira horda

de caranguejos, espalhados por toda a casa – um verdadeiro pandemônio. Colocaram as crianças, já dormindo, em suas camas e fecharam as portas do quarto. A preocupação maior era não permitir que os caranguejos atacassem as crianças. Iniciaram então a caça aos crustáceos, colocando-os de volta no caixote. As mordidas eram frequentes, seguidas de pequenos gritos. Isto durou mais de uma hora. No caixote não cabia mais nada, mas ainda eram tantos os que perambulavam pela casa que resolveram mudar a tática. Colocou-se água para ferver e a partir daí os caranguejos encontrados eram jogados na caçarola e cozidos. Com a panela já transbordando de caranguejos, partiram para nova etapa: colocar os caranguejos capturados em um saco reforçado de lixo para, no dia seguinte, doar para os empregados do prédio ou jogá-los fora.

Por volta da meia-noite, quando não se ouvia ou via qualquer sinal de caranguejo,



Monumento

deram como terminada a faina e foram dormir. De madrugada, o imediato ouviu um barulho dentro da cesta de brinquedos das crianças, acendeu a luz e, quando abriu a tampa da caixa, deparou com mais um caranguejo brigando com um brinquedo de isopor dos meninos. Esse acho que foi arremessado pela janela.

Com o tempo, todos os caranguejos foram degustados pela família e por alguns amigos, mas cerca de dois meses após àque-la fuga geral ainda se encontrou um crustáceo debaixo da cama da empregada.

### *Outro abastecimento*

Em outra oportunidade, também em emergência, a corveta foi designada para completar o abastecimento do AvOc comandado pelo Capitão de Corveta Mucio Simão, que outra vez teve problemas e não pôde completar a tarefa. A *Imperial Marinheiro* – V15 – atracou novamente no cais da DHN, embarcou os suprimentos, especialmente tambores de óleo diesel, e em dois dias suspendeu rumo a Trindade.

Ao sair a barra, o navio se defrontou com uma forte ressaca, mar bem encapelado e, durante os caturros, ondas cobriam toda a proa e se chocavam na antepara do pas-sadiço. Num desses mergulhos da proa, o mar penetrou no paiol de proa, provocando um curto-circuito no controlador da máquina de suspender e salgando o tanque de aguada de proa. A partir daí perdemos um tanque de água potável e só teríamos uma única chance de fundeio, pois o içamento do ferro, manualmente, por meio de manivela, demandaria um certo esforço e seria bem demorado.

Ao contrário do primeiro abastecimento, pegamos mar bravo de proa e tempo fechado durante toda a ida. A travessia, que normalmente leva três dias na velocidade da corveta, levou quatro. O cozinhei-

ro não conseguia cozinhar, pois as panelas deslizavam e caíam do fogão. Passamos a comer frutas e rancho frio (tipo sanduíches). O problema da máquina de suspender, acrescido do mau tempo, e o mar de grandes ondas nas proximidades da ilha não permitiam um fundeio seguro. Ficamos em frente à ilha esperando o mar melhorar. A situação na ilha era bastante crítica e cada dia que passava piorava mais ainda. Fizemos algumas tentativas de passar tambores de óleo diesel para a terra aproveitando a corrente local, mas não deu certo. Devido ao mau tempo, alguns tambores de óleo, estivados no convés de popa, trincaram e vazaram.

Dois dias zanzamos em frente à ilha, tendo o cuidado de sempre passar em frente ao Poit, comandado na época pelo CC (FN) Azeredo, para que a sua tripulação não pensasse que a corveta tinha ido embora. O mar melhorou e o comandante resolveu fundear o navio a todo custo. Tendo em vista a natureza do fundo, o navio não pôde unhar o ferro sob pena de perdê-lo, mas ficaria fundeado pelo peso de amarra largada. Por esta razão, um homem na proa indicava o melhor ponto de fundeio.

Ao sinal do vigia de proa, o ferro foi largado e uma quantidade de amarra em excesso foi deixada cair para segurar o navio naquele ponto, a poucas jardas da praia. Felizmente correu tudo bem no fundeio, tanto em posição quanto na própria segurança do navio.

O abastecimento da ilha correu normalmente durante todo o dia, mas ninguém baixou a terra, e o navio voltou carregado de caranguejos, umas galinhas-d'angola e dois cabritinhos no convés da popa. O imediato, desta vez, rejeitou a oferta de uma outra caixa de caranguejos.

No dia seguinte, por volta das 20 horas, o comandante resolveu deixar a ilha e regressar ao Rio de Janeiro. Aí começou uma

outra faina pesada: a de suspender. Formou-se uma enorme fila no convés de proa, e cada marujo dava umas 20 maniveladas para subir um ou dois elos de amarra. No início tudo ia bem, mas quando o peso da amarra já não era suficiente para segurar o navio em posição, ele começou a garrar. O imediato, na navegação, tirava posição a cada poucos segundos de intervalo e, conforme o caimento, o comandante ordenava a máquina adequada. Para incentivar a guarnição já cansada, resolveu-se dar uma xícara de cafezinho com uísque para cada 20 maniveladas. A bebida escocesa acabou e

foi substituída por cachaça. Ao menor sinal de embriaguez, o marujo era recolhido à coberta. Final da história: o navio suspendeu com o ferro pendurado pelos cabelos e ainda com uns sete metros de amarra na água. Somente já seguramente afastada da ilha é que se recolheu a âncora no escovém, isto lá pelas 4 horas da madrugada.

O regresso foi tranquilo, a missão foi plenamente cumprida e o comandante e a tripulação da *Corveta Imperial Marinheiro* foram elogiados por meio de uma Ordem do Dia do diretor de Hidrografia (Almirante Bierrenbach), lida em formatura geral.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ÁREAS>; Ilha da Trindade; Corveta; Abastecimento;

# A PIRATARIA NA SOMÁLIA

ANTONIO RUY DE ALMEIDA SILVA\*  
Contra-Almirante (RM1)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Estado falido ou ganância?  
A situação da segurança na Somália  
As resoluções da ONU e da IMO  
A lei do mar e a repressão à pirataria  
A repressão à pirataria  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

A globalização tem incrementado a integração econômica entre os países, e os mares têm tido um relevante papel nesse processo, já que cerca de 90% do comércio mundial, medido em peso e volume, é realizado pela via marítima. No entan-

to, hoje, como no passado, o transporte marítimo sofre ameaças de naturezas diversas,<sup>1</sup> dentre as quais a pirataria é uma das mais antigas. A pirataria se inclui no grupo de tensões que afetam a globalização, denominadas por muitos autores como as “novas ameaças”. Neste trabalho, no entanto, elas serão denominadas de

---

\* O autor é almirante da Reserva, ex-diretor da Escola de Guerra Naval, membro do Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (UFF) e doutorando em Relações Internacionais pelo Instituto de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica (PUC-Rio).

neotradicionais, pois não são “novas”, mas sim ameaças que estão presentes ao longo da História e que agora voltaram a ter destaque no cenário marítimo, principalmente depois dos atentados de 11 de setembro. Nelas poder-se-ia incluir o transporte ilegal de armas, de drogas, a pirataria e o terrorismo. Esses tipos de ameaça se adaptaram aos novos tempos e utilizam produtos da globalização, tais como a internet, o *laptop*, o celular e o Global Positioning System (GPS). Por outro lado, pela sua natureza transnacional, elas têm grande potencial para gerar a cooperação entre os Estados.<sup>2</sup>

A história dos piratas se perde no tempo, algumas vezes ligada aos interesses de algum Estado, como foi o caso da pirataria nas Américas, promovida, inicialmente, pelo interesse da França de acabar com o monopólio da Espanha naquela parte do mundo.<sup>3</sup> Mais recentemente, essa atividade se desenvolveu principalmente no Estreito de Málaca, no Mar do Sul da China e na África.

A pirataria cresceu nos anos 90, chegando ao auge no período de 2000 a 2004, quando cerca de 400 ataques foram realizados. A partir daí, os números declinaram, principalmente devido à atuação coordenada dos países da região do Estreito de Málaca, com a ajuda de organismos internacionais.

Apesar da redução, em 2008 cerca de 290 ataques foram realizados em todo o mundo, sendo que aqueles realizados nas áreas marítimas próximas do Chifre da África tiveram um crescimento expressivo, com

número estimado entre 111 e 184 ataques, dependendo da fonte.<sup>4</sup> No ano de 2009, até abril, cerca de 80 ataques foram realizados e cerca de 300 tripulantes e 18 navios se encontravam nas mãos dos piratas na Somália.

Este trabalho estuda esse fenômeno buscando responder, principalmente, às seguintes questões: Quais seriam as principais causas da pirataria na Somália? Como a comunidade internacional está respondendo a essa ameaça? Quais os aspectos da Lei do Mar que estão envolvidos? Quais as principais medidas de prevenção e repressão e o papel do Poder Militar?

Quais seriam algumas possíveis ações para reduzir a pirataria na Somália?

Primeiramente, será desenvolvida uma moldura teórica para explicar as causas da pirataria na Somália. Em seguida, será vista a situação da segurança naquele país e como a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização Marítima Internacional (IMO) e os Estados estão respondendo a esse fenô-

meno. Na terceira parte, será analisada sucintamente a Lei do Mar no que se refere à pirataria e os desdobramentos das Resoluções da ONU quanto aos aspectos dessa lei. Na quarta parte, serão descritas e, sucintamente, analisadas as ações que vêm sendo tomadas pela comunidade internacional, inclusive no que concerne ao emprego do Poder Militar. Finalmente, serão elaboradas conclusões que apontam para a dificuldade de se acabar com a pirataria na Somália.

**Cinco fatores são considerados importantes causas para a existência dos Estados falidos: fraco desempenho econômico, falta de sinergia social, autoritarismo, militarismo e a degradação ambiental provocada pelo crescimento populacional**

## ESTADO FALIDO OU GANÂNCIA?

Não existe uma definição universalmente aceita sobre o que é um “Estado falido”. Gross analisa os Estados falidos tanto em relação à clássica definição de Estado de Weber, que enfatiza a capacidade de coerção, quanto em relação à capacidade não coercitiva de prover serviços públicos. Nesta visão, cinco fatores são considerados importantes causas para a existência dos Estados falidos: fraco desempenho econômico, falta de sinergia social, autoritarismo, militarismo e a degradação ambiental provocada pelo crescimento populacional.<sup>5</sup> Gross estabelece uma taxonomia de cinco tipos de “Estados falidos”: Estados anárquicos, fantasmas, anêmicos, capturados e abortados. Nesse tipo de classificação, a Somália é considerada um Estado falido anárquico, ou seja, aquele que não possui um governo centralizado que exerça a autoridade, controle os meios de coerção e garanta a segurança interna.<sup>6</sup>

Rotberg considera que a fraqueza do Estado está relacionada com os níveis de efetividade de entrega dos bens políticos mais cruciais, dentre os quais a garantia da segurança, especialmente a segurança humana; o estabelecimento de regras; a garantia dos contratos; a existência de um sistema judicial; a garantia da livre participação política; a tolerância às diferenças; o respeito aos direitos civis e humanos; o direito a educação, saúde e infraestrutura. Analisando a Somália, o autor considera aquele país como um Estado “em ruínas”, uma categoria por ele considerada como pior do que a de Estado falido.<sup>7</sup> Carment, no entanto, considera a Somália como exemplo de “Estado falido” e “em ruínas”, porque o governo central não funciona e é incapaz de prover o bem-estar da sua população ou protegê-la contra ameaças internas e externas; e a economia, a infra-

estrutura e os serviços básicos são deficientes ou inexistentes.<sup>8</sup>

Rice e Patrick usam critérios semelhantes para determinar a fraqueza dos Estados. Essa fraqueza pode ser estabelecida verificando-se a capacidade do governo em assegurar um crescimento econômico, de manter instituições políticas transparentes, de manter o controle do território e a segurança da população e de atender às necessidades básicas do povo. Nessa visão, a Somália lidera o *ranking*, como sendo o mais fraco de 141 países em desenvolvimento.<sup>9</sup>

O Índice de Estados Falidos de 2008, publicado pela revista *Foreign Policy*, analisou 177 países em relação a dez indicadores: pressões demográficas, refugiados e deslocados, legado de violência entre grupos rivais, fuga de cérebros, desenvolvimento desigual entre grupos, declínio econômico acentuado, criminalização e perda de legitimidade do Estado, nível dos serviços públicos, direitos humanos, aparato de segurança, fraccionalização das elites e intervenção de outros Estados. A Somália também foi classificada em primeiro lugar entre os “Estados falidos”.<sup>10</sup>

Assolado por conflitos internos, o país, desde 1991, não tem um governo central que funcione satisfatoriamente, exercendo o controle do seu território e de suas áreas marítimas, nem possui um Poder Judiciário que permita o julgamento daqueles que cometem crimes. Em recente relatório, ao tratar da segurança naquele país, a ONU reconhece que o Governo Federal Transitório da Somália (GFT), que é a décima quarta tentativa, desde 1991, de se formar um governo que funcione, agora como consequência do Acordo de Djibuti, não tem capacidade para defender e controlar todo o Estado.<sup>11</sup> Por outro lado, o fraco desenvolvimento econômico gera desemprego, e a seca que assola a região prejudica a produção de alimentos, agravando as

condições de vida da população. A debilidade do governo central, no entanto, não significa que não exista nenhum tipo de governança. Ela existe, normalmente, baseada em clãs, em determinadas regiões. O país tem algumas autodesignadas autoridades regionais e transregionais, das quais Somaliland e Puntland são os principais exemplos. Essas sub-regiões têm, muitas vezes, conseguido relativo sucesso em questões políticas, sociais, econômicas e de segurança. Se por um lado isso se constitui em uma vantagem, por assegurar uma governança que o Estado central ainda não pode prover, por outro lado, essas estruturas descentralizadas geram um problema para o fortalecimento do poder central.<sup>12</sup>

Além desses fatores, existe o problema da pesca ilegal e da poluição marinha. O Relatório da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO) de 2003 destacava a existência de cerca de 700 embarcações pesqueiras estrangeiras pescando ilegalmente na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da Somália e ressaltava que havia forte suspeita de lançamento ilegal de resíduos industriais e lixo nuclear nas águas daquele país. Relatório de 2005, preparado para o Departamento de Desenvolvimento Internacional da Grã-Bretanha, estima que, no período entre 2003 e 2004, a Somália perdeu cerca de cem milhões de dólares com a pesca ilegal realizada por embarcações de outros países e relaciona o problema com a falta de instituições governamentais capazes de monitorar e reprimir essa atividade.<sup>13</sup> Essas atividades ilegais comprometem o ecossistema marinho, diminuindo a quantidade de peixes e prejudicando os pescadores da região, que ficam sem a sua principal fonte de sobrevivência.

Assim sendo, as debilidades do Estado e a falta de condições socioeconômicas geram um ambiente favorável para o desenvolvimento da pirataria e facilitam o re-

crutamento de pessoal para essa atividade. No entanto, embora essas causas contribuam, o dinheiro é hoje, como foi no passado, a principal causa da pirataria. Peter Leeson, em recente livro sobre a importância da visão econômica dessa atividade, considera que aos piratas se aplicam os pressupostos econômicos de que eles são autointeressados, racionais e respondem a incentivos. A ganância é a principal motivação da pirataria, e o método de decisão da escolha racional se aplica a esse tipo de atividade: se o custo aumenta, a tendência é de se buscar formas de reduzir os riscos ou diminuir a atividade; por outro lado, se as vantagens e o lucro aumentam, a tendência é o incremento da pirataria. O sucesso alcançado pelos piratas do passado pode ser resumido em alguns aspectos: primeiro, eles tratavam a atividade como um empreendimento comercial e buscavam o lucro; segundo, porque criaram normas sociais e práticas que garantiram o bom desempenho dos envolvidos na atividade; terceiro, porque, normalmente, só usaram a violência como um instrumento para garantir o sucesso do empreendimento, preservando, inclusive, a vida dos reféns para pedir o resgate.<sup>14</sup>

A pirataria da Somália tem mostrado características bem próximas das acima citadas. Ela se baseia, principalmente, no recrutamento de componentes de clãs, que possuem uma organização que lhes assegura certa coesão social, e existem indícios de uma preocupação social com os membros dos grupos envolvidos na atividade. Os piratas que sequestraram o navio francês *Le Ponant* em abril de 2008, por exemplo, tinham um esquema de seguro que assegurava o pagamento de US\$ 15 mil à família de um pirata que fosse morto.<sup>15</sup> A atividade tem sido, basicamente, direcionada para o pedido de pagamento de resgate das embarcações ou da tripulação, o que, até o momen-

to, tem garantido baixos índices de violência contra as vítimas e contra os meios materiais. Ao mesmo tempo, embora comecem demandando altos valores, os piratas acabam aceitando valores bem menores, facilitando a negociação e o pagamento do resgate. O navio ucraniano *MV Faina*, que carregava tanques T-72 e armas leves, foi liberado após seis meses, mediante o pagamento de US\$ 3,2 milhões; e o navio supertanque *MV Sirius Star* foi liberado, segundo informado, por US\$ 3 milhões. Caso os números tornados públicos sejam verdadeiros, esses exemplos mostram que os piratas não fazem demandas exorbitantes, apesar do alto valor da presa, facilitando a negociação com os proprietários e companhias de seguro, que consideram o pagamento como relativamente vantajoso quando comparado com o valor do navio, da carga e da tripulação.

Considerando os valores máximos estimados em 2008, 184 ataques piratas foram realizados e somente 65 tiveram êxito. Se forem considerados apenas os cerca de 22 mil navios que passam anualmente no Golfo de Aden, isso significaria que 0,8% dos navios foram alvos de ataque, mas que apenas 0,3% do total de navios foram efetivamente apreendidos. Assim sendo, como o número de navios realmente sequestrados é pequeno, em se considerando a quantidade total de navios segurados, e o valor dos bens é muito superior ao pedido de resgate, as companhias de seguro preferem pagar a quantia demandada. Para se ter uma ideia dos valores relacionados, toda a indústria de seguro nos EUA teve, em 2008, um lucro de US\$ 455,6 bilhões,<sup>16</sup> enquanto foram pagos aos piratas da Somália, no período de janeiro e novembro de 2008, entre 25 e 30 milhões de dólares, se-

gundo relatório da ONU. Esses valores, no entanto, são extremamente elevados para os padrões da Somália, onde o investimento externo direto, no ano de 2007, foi de cerca de US\$ 2 milhões.<sup>17</sup> Assim sendo, os recursos conseguidos com a pirataria ajudam a movimentar a economia local, a gerar empregos diretos e indiretos e a criar uma rede de relacionamentos e contatos que facilitam a organização e a execução da atividade.

Em resumo, o problema da pirataria na Somália está intimamente relacionado com a fraqueza do Estado e a falta de condições socioeconômicas, o que possibilita que os piratas possam atuar contra as linhas de comunicações marítimas a partir de bases de terra e conseguir recrutar pessoal para sua atividade. Atividade essa que, inclusive, vem tentando ser justificada por alguns

piratas como uma necessidade, devido a fatores econômicos não só de caráter interno, mas também como consequência das atividades ilegais realizadas por outros países nas águas somalis. Nessa visão, a exploração ilegal

### **Os recursos conseguidos com a pirataria ajudam a movimentar a economia local, a gerar empregos diretos e indiretos**

indiscriminada dos recursos pesqueiros e a poluição por resíduos industriais e dejetos nucleares realizadas por embarcações de outras nações teriam deixado a população da Somália que vivia de pesca sem um meio de sobrevivência. Embora todas essas causas contribuam, é o atrativo financeiro da atividade pirata que é a causa determinante. Além do dinheiro, não se pode desconsiderar o fato de que os piratas ganham prestígio e *status* ao terem sucesso financeiro em uma região onde as oportunidades econômicas são escassas, gerando o efeito propagador da vantagem da pirataria. Assim sendo, a ganância e o Estado

falido são os motores que impulsionam a pirataria na Somália.

## A SITUAÇÃO DA SEGURANÇA NA SOMÁLIA

A situação da segurança na Somália é extremamente grave. Atualmente, existe uma força de paz de nações africanas naquele país, a African Union Mission in Somalia (Amisom), com cerca de 4.350 militares de Uganda e Burundi, que garantem a segurança do aeroporto, do porto e de um acesso rodoviário da capital, Mogadíscio. Apesar dessa força, a segurança na capital é instável e, no resto do país, é precária, inexistente ou controlada por facções. No mar, o controle estatal é praticamente nulo.

A ONU vem acompanhando a situação, e diversas ações nos campos político, diplomático e socioeconômico vêm sendo implementadas, à medida que os recursos financeiros assim o permitem. No campo da segurança, a possibilidade de uma força de paz da ONU, que vem sendo estudada naquele organismo para substituir a Amisom, parece remota não só porque existem resistências políticas na Somália, como porque, até o momento, de cerca de 60 países consultados para contribuir com o efetivo dessa força apenas dez responderam, sendo que a maioria negativamente. Em face dessa situação, a estratégia sugerida pelo secretário-geral da ONU e aceita pelo Conselho de Segurança da ONU (CS-ONU) tem três fases. A primeira é continuar apoiando a Amisom para que ela consiga atingir o efetivo previsto de 8 mil militares que garantam um relativo grau de segurança, enquanto, ao mesmo tempo, se ajuda o governo no processo político de reconciliação, de criação de instituições do Estado, na criação de uma força de segurança nacional, no desenvolvimento da força policial

e em outras medidas de caráter socioeconômico e humanitário. Todas essas medidas, no entanto, dependem de recursos a serem disponibilizados pelos Estados-membros da ONU. Caso esse plano de ação desse resultado, poder-se-ia articular uma operação de paz de pequeno vulto, que contribuísse para ajudar a Amisom. Em uma terceira fase, haveria a possibilidade de uma operação de paz da ONU mais robusta, que substituísse a Amisom.<sup>18</sup> A questão, no entanto, é saber se a Amisom prosseguirá, devido aos custos políticos, humanos e materiais que a força de paz tem sofrido. Recentemente, essas tropas, embora circunscritas à capital Mogadíscio e arredores, têm sido alvo de ataque de grupos islâmicos, inclusive daquele conhecido como Al Shabaab.<sup>19</sup> Da mesma forma, a outra questão é saber se o governo provisório conseguirá se manter no poder, ante a atuação dos grupos que não o apoiam, principalmente os de orientação islâmica.

Assim sendo, a situação da segurança da Somália é extremamente delicada e tem sido motivo de diversas resoluções do CS-ONU. Diante dessa situação, a pirataria para o governo somali é um problema menor que não poderia ter prioridade nem ser securitizado. E como será visto no próximo item, na verdade, as resoluções do CS-ONU passaram a demonstrar maior preocupação com a pirataria pela pressão da Organização Marítima Internacional (IMO) e pelo destaque que a mídia passou a dar em relação aos ataques piratas na Somália.

## AS RESOLUÇÕES DA ONU E DA IMO

No bojo dos atentados terroristas de 11 de setembro, a agenda internacional, liderada pelos EUA, passou a dar maior importância às ameaças neotradicionais. O governo norte-americano, envolvido em conflitos no Iraque e no Afeganistão, e sem

condições materiais para atuar em todos os mares contra essas ameaças, passou a liderar um movimento para incrementar a cooperação marítima internacional, com o propósito de tornar mais seguros os oceanos. Assim sendo, a pressão se estendeu à IMO, onde os EUA conseguiram que o conceito de segurança usado fosse ampliado para abranger a possibilidade de ataques terroristas, com a adoção do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e a aprovação, em 2005, do Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (SUA 88).<sup>20</sup>

Apesar da existência da Convenção do Direito do Mar, da Convenção das Nações Unidas contra o Crime Transnacional e da SUA 88, que fornecem as condições legais para o combate à pirataria, a IMO, desde 2005, vinha tentando securitizar o problema da pirataria na Somália, alertando o CS-ONU sobre o incremento dessa atividade e solicitando medidas mais eficientes para combatê-la, argumentando, inclusive, que os navios usados para o transporte da ajuda humanitária para os países da região corriam o risco de serem atacados pelos piratas.

A partir de 2007, o CS-ONU começou a dar alguma atenção ao problema, ao fazer referência à pirataria nas Resoluções 1.727 (2007)<sup>21</sup> e 1.814 (2008),<sup>22</sup> que tratavam da situação da Somália como um todo, e ao encorajar os Estados-membros com navios ou aeronaves militares na região a proteger os navios mercantes, especialmente aqueles que transportavam ajuda humanitária para a Somália.

Enquanto isso, a IMO aprovava, em 29 de novembro de 2007, a Resolução IMO-A 2002 (25) que trata da pirataria e do roubo armado contra navios na costa da Somália. Nessa Resolução, aquela organização, constatando que os ataques já alcançavam

200 milhas náuticas da costa, considera que medidas excepcionais devem ser tomadas para garantir a segurança das linhas de comunicação marítimas. Assim sendo, é estabelecida uma série de medidas de prevenção e de controle a serem tomadas pelos governos. Além do mais, a IMO demanda do governo provisório da Somália que tome medidas que ajudem no combate dessa atividade nas suas águas e que informe ao Conselho de Segurança que, atendendo ao seu pedido, permitiria que navios e aeronaves militares de outras nações pudessem entrar nas suas águas territoriais para proteger navios mercantes e suas tripulações.<sup>23</sup>

Finalmente, em 2 de junho de 2008, o CS-ONU adota a Resolução 1.816, específica para enfrentar o problema, apoiado no Capítulo VII da Carta das Nações Unidas. A Resolução estabelece uma série de medidas para combater a pirataria e o roubo armado nas costas da Somália. O documento, considerando a falta de capacidade do Governo Federal Transitório (GFT) em impedir essas práticas criminosas, permite que as forças navais dos Estados que cooperassem com o GFT pudessem entrar, por um período de seis meses, “nas águas territoriais” e usar “todos os meios necessários” para reprimir os atos de pirataria e roubo armado, de maneira “consistente e relevante com o que determina o Direito Internacional”. É importante que a Resolução busca realçar o princípio da soberania, afirmando categoricamente, nos “considerandos” e no parágrafo 9º, que essa autorização só se efetivou devido ao consentimento do GFT, embora na prática aquele governo não tivesse nenhuma condição para resistir às pressões. A Resolução se preocupou, ainda, em afirmar o caráter específico da mesma, ressaltando que ela se aplicava apenas à Somália e que não devia ser considerada como formadora de jurisprudência no Direito Internacional, e que não afetaria os direitos e obrigações

dos Estados especificados na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM).

As resoluções posteriores do CS-ONU, 1.838, 1.844, 1.846 e 1.851, todas de 2008, mostram como o Conselho vai reagindo às novas táticas empregadas pelos piratas<sup>24</sup> e vai securitizando a pirataria, relacionando-a com o problema da segurança e estabilidade da Somália<sup>25</sup> e com a possibilidade de os recursos financeiros

obtidos pelos piratas estarem financiando a violação do embargo de armamento estabelecido pela ONU.<sup>26</sup> Desse modo, a pirataria passa a ter um maior destaque nas deliberações do Conselho, e decisões e recomendações vão sendo tomadas no sentido de criar restrições para o trânsito de pessoas e o congelamento de recursos financeiros, para coordenar as organizações e Estados envolvidos com forças militares, inclusive com a criação de um centro de coordenação e para enfrentar as questões jurídicas relacionadas

com a prisão e o julgamento dos criminosos.<sup>27</sup> Ao mesmo tempo, o Conselho reconhece que a paz, a estabilidade, o fortalecimento das instituições, o respeito aos direitos humanos e às regras do Direito, e o desenvolvimento econômico e social na Somália são elementos necessários para criar as condições para a completa erradicação da pirataria e do roubo armado nas áreas marítimas daquele país.

**O Conselho de Segurança da ONU reconhece que a paz, a estabilidade, o fortalecimento das instituições, o respeito aos direitos humanos e às regras do Direito, e o desenvolvimento econômico e social na Somália são elementos necessários para criar as condições para a completa erradicação da pirataria e do roubo armado nas áreas marítimas daquele país**

Em síntese, verifica-se, pelo encadeamento das resoluções acima, que a questão da pirataria da Somália foi motivo de preocupação inicialmente da IMO, que foi tomando medidas dentro do seu âmbito de atuação para tentar reduzir o problema, enquanto, ao mesmo tempo, tentava securitizar a questão no CS-ONU. Foi a própria Organização que buscou conseguir o consentimento do governo transitório da Somália para que

navios e aeronaves pudessem entrar nas suas águas territoriais. O CS-ONU, no entanto, levou algum tempo para securitizar a pirataria na Somália, só o fazendo à medida que os ataques piratas ganhavam força e destaque na mídia e a IMO continuava pressionando por um posicionamento mais decisivo. Desde o início, esse processo de resposta do Conselho foi paulatino. Inicialmente, houve apenas referências à pirataria em resoluções que tratavam da situação da Somália como um todo, referências essas que se preocupavam mais com os

navios que carregavam a ajuda humanitária. A partir de junho de 2008, finalmente, o CS-ONU tomou as medidas que dão o amparo legal para as forças navais entrarem nas águas territoriais da Somália. Nas resoluções subseqüentes, o CS-ONU vai reagindo às inovações das táticas piratas e às dificuldades para levar os criminosos à Justiça e vai relacionando cada vez mais o problema da pirataria com a questão da Somália

como uma ameaça à segurança internacional. Mesmo assim, as resoluções mostram a preocupação do CS em enaltecer o princípio da soberania de um Estado considerado falido. Assim sendo, as resoluções mostram a preocupação de que a relativização do princípio da soberania nas “águas territoriais”, expressa na autorização para que forças navais de outros países pudessem atuar no mar territorial da Somália, seja explicitamente afirmada como excepcional, apenas relacionada temporariamente com as dificuldades ocasionais do Estado somali e que ela não seria, de forma alguma, considerada como jurisprudência para modificação da Lei do Mar.

## A LEI DO MAR E A REPRESSÃO À PIRATARIA

A CNUDM, ratificada por 158 países, sendo os EUA a grande exceção, estabelece vários conceitos de áreas marítimas. No entanto, este trabalho tratará, basicamente, das seguintes áreas: o Mar Territorial, a Zona Contígua (ZC), a ZEE e o Alto-Mar. Nas três primeiras, o Estado costeiro tem algum tipo de jurisdição e, portanto, neste estudo, passarão a ser designadas como águas jurisdicionais marítimas. No Mar Territorial, o Estado tem amplos direitos, assegurando aos navios dos demais Estados o direito de passagem inocente; na ZC e na ZEE o Estado costeiro tem alguns direitos de jurisdição; e o Alto-Mar é aberto a todos os Estados, que gozam de amplas prerrogativas nessa área.

A CNUDM, no seu artigo 101, estabelece a definição de pirataria como sendo, resumidamente, “todo ato ilícito de violência... cometido para fins privados, pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave privados, e dirigidos contra um navio ou uma aeronave em Alto-Mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos” ou

“... em lugar não submetido à jurisdição de nenhum Estado”. No artigo 100, é estabelecido que todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria no Alto-Mar ou em áreas fora da jurisdição dos Estados. O artigo 107 determina que só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares ou aqueles outros navios ou aeronaves que mostrem sinais claros e que sejam identificáveis como estando “ao serviço de um governo e que estejam para tanto autorizados”. No artigo 105, é estabelecido que os envolvidos no crime de pirataria prisionados no “Alto-Mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado...” podem ser julgados pelos tribunais desses Estados.<sup>28</sup> O roubo armado contra embarcações é definido pela IMO como qualquer outro ato criminosos contra navios ou pessoas ou propriedades que não sejam atos de pirataria.<sup>29</sup>

Nota-se, portanto, pelos artigos acima mencionados, que, segundo a CNUDM, a pirataria na Somália só poderia ser combatida por outros Estados no Alto-Mar, ou seja, fora das águas jurisdicionais. A Resolução 1.816 da ONU, no entanto, flexibiliza os artigos da CNUDM e estabelece que as forças navais cooperando com o GFT na luta contra a pirataria e o roubo armado no “mar fora da costa da Somália” estão autorizadas a atuar nas “águas territoriais”. Nas resoluções seguintes, os termos alto-mar, “águas fora da costa” e “águas territoriais” são usados enquanto nada é dito sobre a ZEE e a ZC.

Nota-se que os termos empregados na Resolução não se coadunam com os termos da CNUDM. O que seriam as “águas territoriais” e o “mar fora da costa” a que se refere a Resolução? Se o Conselho de Segurança considerou que as “águas territoriais” abrangem tanto o Mar Territorial, a ZC e a ZEE, estaria aumentando os direitos dos

Estados previstos na Convenção, ao dar a conotação de “territorial” à ZC e à ZEE. Esse entendimento contradiria o que foi defendido pelas potências navais durante as discussões da CNUDM, que buscaram manter a liberdade dos mares e reduzir ao máximo as limitações para as forças navais e defenderam que os espaços marítimos fora do Mar Territorial fossem considerados “águas internacionais”. Outro bloco de países defendia que esses espaços não eram águas internacionais, mas sim águas jurisdicionais do Estado costeiro, nas quais os demais países possuíam, apenas, alguns direitos.<sup>30</sup> Embora não seja o propósito deste trabalho fazer uma discussão mais aprofundada da Lei do Mar quanto à Resolução da ONU, cabe ressaltar que este documento parece conter impropriedades em relação à CNUDM, que podem gerar conflitos no entendimento da legalidade da atuação das forças navais na Zona Contígua e na Zona Econômica Exclusiva da Somália.

Quanto à questão de que a pirataria seria atribuição apenas de guarda costeiras e função de polícia, verifica-se que a CNUDM, no seu artigo 107, dá às forças navais o amparo jurídico para atuar contra a pirataria. Sobre a questão jurídica relacionada com o julgamento dos piratas, a Convenção, no artigo 105, estabelece que os piratas aprisionados no Alto-Mar podem ser julgados pelo país do navio que os aprisionou. A CNUDM não trata de pirataria nas águas jurisdicionais do Estado costeiro; no entanto, fica subentendido que os crimes e as infrações cometidos nessas águas são julgados por este Estado. O problema é que a Somália não tem um sistema jurídico e correcional capaz de realizar essa tarefa. Assim sendo, havia dificuldades legais que faziam com que os piratas apreendidos nem sempre fossem a julgamento, e muitos eram soltos após terem suas armas apreendidas. Para amenizar esse problema,

os Estados cujas forças navais estão atuando na área têm adotado duas maneiras de tratar os piratas aprisionados. A primeira é levá-los para julgamento no país cujas forças efetuaram a prisão, conforme previsto na CNUDM. A França adotou esse procedimento em alguns casos. A segunda é fazendo acordos bilaterais com países da região, de forma que os prisioneiros sejam julgados por tribunais desses países. O Quênia, por exemplo, estabeleceu memorandos de entendimentos bilaterais com os EUA e a Alemanha, e, desde o começo de 2009, cerca de 130 suspeitos de pirataria foram entregues às autoridades judiciárias do país para serem julgados.<sup>31</sup> A tendência é que esses acordos venham a ser ampliados para outros países africanos, de modo a não sobrecarregar o sistema judicial daquele país e não categorizá-lo como o único Estado da África que contribui para o julgamento dos piratas. Para países como os EUA e a Alemanha, essa opção é prática e evita a possibilidade de que, devido à obrigatoriedade de seguir as regras processuais mais sofisticadas dos seus países, os piratas não sejam condenados por falhas no processo, com a consequente liberação dos acusados e os problemas advindos dessa situação. Essa é uma possibilidade bastante provável, pois existem questões jurídicas que complicam o apresamento e o julgamento dos piratas, tais como a localização dos ataques, o país de registro do navio, a nacionalidade dos tripulantes, as provas suficientes do ato da pirataria e a questão dos piratas menores de idade.

## A REPRESSÃO À PIRATARIA

A Somália se localiza em uma posição estratégica em relação às rotas marítimas que cruzam o Golfo de Aden para ter acesso ao Canal de Suez, por onde transitam

cerca de 22 mil navios por ano, e àquelas rotas que passam pelo Estreito de Ormuz em direção à África e ao Cabo da Boa Esperança. As principais bases piratas estão localizadas na região semiautônoma de Puntland (Eyl) e Mudug (Harardera); no entanto, existem diversos outros pequenos grupos operando de vários portos espalhados na costa.<sup>32</sup>

Os piratas começaram suas atividades operando no Oceano Índico e depois no Golfo de Aden. Com o incremento da patrulha naval no Golfo, eles voltaram a atuar também no Oceano Índico. Eles utilizam pequenas e velozes embarcações, normalmente duas em cada ataque, que se aproveitam da menor velocidade dos navios mercantes, atacando ao amanhecer ou ao anoitecer, em grupos de cinco a 15 piratas em cada embarcação, carregando armas de pequeno porte, rifles AK-47 e lançadores de

granadas. Nos ataques mais longe da costa, eles têm utilizado navios-mães, que são tipo de barcos pesqueiros de maior tonelagem, que partem de portos na Somália e no Iêmen, levando as lanchas rápidas a bordo. Os piratas, normalmente, tentam capturar as embarcações, visando ao pedido de resgate da tripulação e do navio. Isso se deve principalmente à situação da Somália, onde a falta de repressão em terra possibilita a existência de santuários. Os piratas têm demonstrado uma boa capacidade de adaptação, alterando os seus métodos à medida que a repressão avança. Existem indícios de que eles podem ter estabelecido uma rede de informações que lhes permite saber de antemão o movimento de alguns navios, facilitando o planejamento para sua interceptação.

**Somente a partir de 2008 a comunidade internacional passou a responder de forma mais coordenada à ameaça pirata na Somália**

Somente a partir de 2008 a comunidade internacional passou a responder de forma mais coordenada à ameaça pirata na Somália. Os EUA, naquele ano, determinaram que a força naval combinada CFT 150, cuja missão é “a guerra contra o terrorismo”, atuasse na região contra a pirataria, inicialmente operando entre a Somália e o Iêmen, com a ajuda de navios do Canadá, da França e da Grã-Bretanha. Em janeiro de 2009, os EUA, por meio do United States Naval Forces Central Command (Navcent), estabeleceram a CFT 151, que atualmente tem como missão efetuar operações antipirataria no Golfo de Aden, no Mar Vermelho e no Oceano Índico. Essa força conta

com um número em torno de 12 navios de cerca de uma dezena de países. Embora exista o Comando da África, criado em 2007, e operacional desde outubro de 2008, ele não tem forças navais permanentemente adjudica-

das. Essas forças são subordinadas ao Comando Central, como visto acima. No ano passado, quando os EUA criaram a IV Esquadra subordinada ao Comando Sul, a decisão foi criticada por alguns especialistas da área naval, que consideravam que teria sido melhor criar uma esquadra subordinada ao Comando da África, permitindo que esse Comando tivesse sob sua responsabilidade as partes terrestre e marítima do continente africano, no qual existem inúmeros focos de instabilidade e insegurança.<sup>33</sup>

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), em março de 2009, estabeleceu que as forças navais em trânsito para o sudeste asiático realizassem operações antipirataria na região. Em dezembro de 2008, a União Europeia decidiu realizar a

Operação Atalanta, com duração de um ano, com a participação de cerca de 12 navios e mais de 1.500 militares, com a missão de contribuir para a proteção de navios do World Food Programme e de atuar contra os piratas. Essa operação naval foi inédita, pois, pela primeira vez, forças navais da Europa atuaram dentro da Política de Segurança e Defesa Europeia e, portanto, fora da subordinação à Otan.

Navios de outros países, inclusive de Rússia, Índia, China e Irã, passaram também a operar na região. Os navios desses países não são coordenados com a força-tarefa norte-americana, embora haja comunicações entre eles. A participação dessas forças navais ao lado dos EUA e de outros países ocidentais é uma boa oportunidade para incrementar a cooperação marítima contra as ameaças neotradicionais entre países que, normalmente, se encontram em lados opostos. No caso específico da China, essa atuação mostra o seu interesse na África e a vontade política de participar com suas forças em outras regiões do mundo. O Japão, além de utilizar navios de guerra, está participando também com aviões de patrulha marítima, operando a partir de Djibuti.

Existe, portanto, uma diversidade de forças navais atuando na região, o que gera a necessidade de uma coordenação mais efetiva, que não será fácil de ser alcançada. Fruto dessa preocupação com a coordenação, foi criado, em janeiro de 2009, o Grupo de Contato Multilateral para a Pirataria além da Costa da Somália (CGPCS), com o propósito de fazer recomendações quanto às operações militares e compartilhamento de

informações, às normas de segurança para os navios mercantes e quanto às informações diplomáticas e públicas relacionadas com a pirataria. Para ajudar nessas tarefas, o Grupo tem como uma das suas metas criar um Centro de Coordenação Contra a Pirataria na região.<sup>34</sup> O Grupo tem cerca de três dezenas de países e organizações internacionais. No entanto, o elevado número de participantes e a diversidade dos países são complicadores para se conseguir medidas consensuais.

A IMO, espelhando-se no que foi feito para atacar a pirataria no Estreito de Málaca em 2006, que resultou na criação do Acordo para Combate da Pirataria e Roubo Armado contra navios na Ásia (Recaap), também patrocinou, em Djibuti, em janeiro de 2009, uma reunião com 17 países do Oceano Índico, do Mar Vermelho e do Golfo de Aden. Nessa reunião, foi adotado um Código de Conduta e outras medidas de combate à pirataria, aquele já assinado por nove dos 21 países da região.<sup>35</sup>

**O elevado número de participantes e a diversidade dos países são complicadores para se conseguir medidas consensuais sobre a repressão à pirataria**

Ao trabalho desses mecanismos políticos e operacionais se somam as operações das forças navais, atuando em comboios ou patrulhando áreas marítimas. O comboio é uma solução mais eficiente, pois permite proteger um grupo de navios, mas essa alternativa tem o inconveniente de aumentar os custos para as companhias de transporte marítimo, porque os navios têm que aguardar a chegada de outros para formar o comboio. Fora do comboio, no entanto, é muito difícil as forças navais poderem socorrer os navios a tempo, a não ser que estejam muito próximas do ataque, devido ao tamanho da área marítima a ser patru-

lhada, à quantidade do tráfego, ao número reduzido de navios de guerra em patrulha e à velocidade das lanchas dos piratas.

A velocidade das lanchas piratas, que, normalmente, não são detectadas pelo radar, permite que, dependendo do estado do mar, o intervalo de tempo entre a descoberta da ameaça e o momento em que os piratas alcançam o navio seja de 15 a 30 minutos. Assim sendo, a melhor tática para os navios mercantes é retardar, o máximo possível, que os piratas tomem o navio, de modo a incrementar a possibilidade de socorro proveniente de navios de guerra que se encontrem nas proximidades. A IMO tem enfatizado a necessidade de os navios mercantes terem medidas de segurança contra os ataques piratas, e as empresas de transporte marítimo têm buscado informar aos navios mercantes normas para prevenir e lidar com um ataque pirata.<sup>36</sup> O ISPS Code, aprovado pela IMO no contexto antiterrorismo, já preconizava planos de segurança, que podem ser adaptados para a ameaça da pirataria. Existe também a possibilidade de seguranças, inclusive armados, nos navios mercantes. O problema é que essa medida aumenta os custos para as companhias de transporte e pode gerar uma escalada mais agressiva em uma atividade que até agora tem se mostrado com baixos níveis de violência.

Além das dificuldades apontadas, o número de navios de guerra na região é pequeno. Ele tem se mantido entre 12 e 20, quando, na verdade, estima-se que cerca de 60 unidades seriam necessárias para patrulhar apenas o Golfo de Aden e muitíssimos mais

para o Oceano Índico. Por outro lado, as operações são realizadas por navios de guerra mais sofisticados e caros, preparados para a guerra no mar, cujas bases se encontram distantes da área de operação. Isso implica altos custos de manutenção, que tornam difícil manter forças navais na área por muito tempo, especialmente em um momento de crise econômica, quando, normalmente, se tende a reduzir os orçamentos voltados para a Defesa. Por sua vez, os Estados da região, na sua maioria, têm limitada capacidade e não dispõem de forças navais em número

**A presença das forças navais gera um efeito complicador para o planejamento dos piratas, que têm que buscar áreas menos patrulhadas, e aumenta a possibilidade de eles serem interceptados**

suficiente para neutralizar a ameaça pirata. Além da ação no mar, o ataque às bases piratas em terra seria outra opção. No entanto, essa linha de ação tem custos políticos e risco de ocasionar perdas civis, o que poderia ser aproveitado politicamente pelos adversários do governo somali e afetar o processo de reconciliação política

que vem sendo conduzido pelo Governo Transitório.

Apesar dessas dificuldades, a presença das forças navais gera um efeito complicador para o planejamento dos piratas, que têm que buscar áreas menos patrulhadas, e aumenta a possibilidade de eles serem interceptados. O número de piratas aprisionados em 2009 já passa de uma centena, e novas prisões têm sido realizadas. A França é o país que tem tomado medidas mais enérgicas em relação à pirataria. Após o pagamento do resgate relativo ao *Le Ponant*, forças especiais francesas capturaram seis piratas e os levaram para serem julgados na França. Em outro incidente, as forças francesas mataram um pirata e salvaram a tripulação de um iate. Os EUA também

adotaram uma linha dura, ao eliminar três piratas que mantinham refém o comandante de um navio mercante de bandeira norte-americana, o MV *Maersk Alabama*. O problema quanto ao endurecimento da repressão é, por um lado, o risco que correriam os reféns quando da operação de resgate e, por outro, como esse tipo de repressão afetaria o comportamento dos piratas, que até o momento têm atuado sem violência que causasse elevado número de mortes dos tripulantes ou destruição dos navios mercantes atacados.

Como o combate à pirataria no Estreito de Málaca conseguiu reduzir a ação dos piratas, existe uma tendência a se tentar repetir as mesmas estratégias na Somália.

No entanto, a situação naquele estreito, onde Malásia, Cingapura e Indonésia se juntaram para combater a pirataria e tiveram, até agora, bons resultados, é difícil de ser repetida, devido às diferenças em relação às duas regiões, embora algumas medidas possam ser adaptadas.

Primeiro, porque as áreas marítimas na Somália são muito maiores; segundo, porque os Estados do Golfo possuem o controle do seu território e governos e instituições em nível muito superior aos que existem na Somália; terceiro, porque as condições econômicas daqueles países são muito melhores do que as condições econômicas da Somália; e, finalmente, porque houve a vontade política dos três Estados para desenvolver uma estratégia conjunta entre os países da área. Na Somália, a pirataria é apenas um problema a mais e não é o mais importante para um governo que tenta desesperadamente se viabilizar e que possui vizinhos com pro-

blemas políticos e sociais mais graves e com forças navais com baixa capacidade. Isso não significa que, existindo a vontade política do governo da Somália e o controle do território em terra, não se possa reduzir drasticamente essa atividade, como ocorreu quando a União das Cortes Islâmicas tomou o controle de Harardhere e considerou a atividade ilegal, sujeita à aplicação da lei islâmica.<sup>37</sup>

Embora o prestígio das forças navais esteja em jogo, esse é um problema que não será resolvido apenas por essas forças. Assim sendo, o que se pode esperar no curto e, talvez, no médio prazo são medidas que tentem reduzir a pirataria, seja

pelo patrulhamento no mar ou por alguma incursão em terra. No entanto, enquanto as vantagens auferidas forem superiores aos custos da atividade, os piratas continuarão a agir. Na verdade, esse é um problema político, que envolve decisões difíceis dos Estados para se engajarem em uma luta em terra e mar para

garantir a segurança das áreas marítimas ameaçadas pelos piratas e, ao mesmo tempo, criar condições que assegurem o desenvolvimento econômico e social da Somália. Alcançar essas metas é um objetivo de longo prazo e, portanto, dificilmente a pirataria será erradicada tão cedo na área, embora ela possa até ser reduzida, dependendo do nível da repressão.

## CONCLUSÃO

A pirataria na Somália tem várias causas: ela está ligada à falta de controle do

**A pirataria na Somália tem várias causas: ela está ligada à falta de controle do território, às condições econômicas e sociais e às vantagens financeiras da atividade, que são a principal causa**

território, às condições econômicas e sociais e às vantagens financeiras da atividade, que são a principal causa.

Os números apresentados neste trabalho mostram que a quantidade de ataques piratas é muito pequena quando comparada com a quantidade de navios que cruzam as linhas de comunicações marítimas da região. Da mesma forma, as quantias pagas pelos resgates são muito pequenas quando comparadas com os valores dos bens e das vidas e com o lucro das empresas de seguro.

Assim sendo, a securitização pelo CS-ONU da pirataria na Somália está mais relacionada com a pressão política efetuada pela IMO em defesa dos Estados que possuem maiores frotas de navios mercantes e com o destaque dado pela mídia do que, propriamente, com a gravidade da ameaça. Para fortalecer a ideia de levar o tema da pirataria para

um nível mais alto na agenda da segurança internacional, diversas menções têm sido feitas na mídia e em relatórios quanto à possibilidade da ligação da pirataria com o terrorismo ou com alguma ideologia. No entanto, apesar das investigações efetuadas até mesmo pelo governo norte-americano, autoridades daquele país reconhecem que nada foi comprovado.\* O que mais motiva os piratas é o lucro conseguido com a atividade. A ligação com o terrorismo apenas aumentaria os custos e, em face da importância que vem sendo dada ao terrorismo

**A pirataria na Somália tem tido o efeito de mobilizar, em prol de um objetivo comum, Estados, organismos internacionais, organizações não governamentais e organizações ligadas ao transporte marítimo**

nos últimos tempos, daria um argumento extremamente forte para ações mais radicais contra a pirataria, o que não seria benéfico para os piratas.

De qualquer maneira, a securitização fez com que o tema ganhasse destaque nas resoluções do CS-ONU. A Somália, sem condições de resistir às pressões e sem capacidade para atuar contra a pirataria, teve que ceder e permitir que forças navais atuassem nas suas águas jurisdicionais marítimas. As resoluções contribuíram para que outros

países participassem com forças navais, o que veio ao encontro da política norte-americana de dividir os custos da segurança relacionada com as ameaças neotradicionais, defendida pelos EUA após os atentados de 11 de setembro, possibilitando, inclusive, uma cooperação entre forças de países que normalmente seriam considerados

potenciais adversários, como é o caso da China, da Rússia e dos EUA. Além disso, a pirataria na Somália tem tido o efeito de mobilizar, em prol de um objetivo comum, Estados, organismos internacionais, organizações não governamentais e organizações ligadas ao transporte marítimo.

Embora as forças navais de outros países contribuam para dificultar a ação dos piratas, esse problema é extremamente difícil de ser resolvido apenas pelas operações navais, devido às dificuldades de se proteger uma área marítima com tão grande exten-

\* No documento Piracy off the Horn of Africa, no rodapé da página 30, é informado que o próprio Vice-Almirante William Gortney, comandante das Forças Navais do Comando Central, em depoimento no Congresso, informou que, apesar das investigações, nada foi encontrado que ligasse a pirataria a grupos terroristas.

são, ao altíssimo custo dessas operações, principalmente para os países que não têm bases na região, e às limitações políticas para ataques eficazes contra os santuários piratas em terra. Portanto, o problema da pirataria da Somália terá que ser enfrentado de forma abrangente, levando em consideração, pelo menos, quatro níveis que se inter-relacionam: o nível político, de reconciliação e fortalecimento das instituições do Estado; o nível socioeconômico, que possibilite o desenvolvimento de atividades econômicas que gerem oportunidades de emprego e condições sociais para a população envolvida na pirataria; o nível da segurança, que possibilite o desenvolvimento do aparato de segurança que garanta ao governo somali um controle mais efetivo do seu território e as condições para a prisão e julgamento dos envolvidos com a atividade pirata; e, finalmente, o nível da cooperação internacional, que contribua para os três níveis acima. No campo internacional, além das medidas de apoio ao governo da Somália, a comunidade internacional deverá continuar os esforços para incrementar a coordenação diplomática e militar entre os diversos países e organizações envolvidas; continuar apoiando as forças de paz africanas que atuam na Somália; aumentar a proteção das linhas de comunicações marítimas da região, inclusive com a coordenação das forças navais e dos diversos atores que atuam na área; incrementar medidas que

auumentem a capacidade de autoproteção dos navios mercantes, com a participação ativa da empresas de transporte marítimo; e desenvolver medidas e acordos que possibilitem a restrição de uso dos recursos arrecadados na pirataria e a detenção e julgamento dos envolvidos nas atividades piratas.

Muitas dessas medidas são de longo prazo, e estão diretamente relacionadas com a evolução da situação da Somália como um todo. Além do mais, como visto no início deste trabalho, a principal causa da pirataria é o lucro dessa atividade. Assim sendo, dificilmente ela será erradicada, a não ser que os piratas considerem que o custo em mantê-la, relacionado principalmente com o sucesso da repressão, se torne maior que as vantagens auferidas. As medidas de coordenação e de prevenção devem ajudar na repressão, porém o tempo pode ser um fator favorável aos piratas, principalmente se a situação da segurança na Somália não evoluir favoravelmente de forma a acabar com os santuários em terra, pois o custo de manutenção de forças navais na área é extremamente caro, o que deverá dificultar a continuação do esforço militar internacional por um período de tempo muito longo. Finalmente, a forma como se desenvolverá a pirataria na Somália poderá ter efeitos propagadores para outros “Estados falidos” cujas condições favoreçam o desenvolvimento dessa antiga forma de ameaça ao comércio marítimo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Somália; ONU; IMO;

## NOTAS

- <sup>1</sup> LANGEWIESCH, William. *The Outlaw Sea. A World of Freedom, Chaos, and Crime*. North Point Press, New York, 2004. Pp. 1-34.
- <sup>2</sup> SILVA, Antonio R.A. A Globalização e a Segurança Marítima. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, Out/Dez. 2007. Pp. 95-108.
- <sup>3</sup> SALMORAL, Manuel Lucena. *Piratas, Bucaneros, Filibusteiros y Corsários em América*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992. Pp. 269-271.
- <sup>4</sup> *Somália Piracy Yearbook for 2008*. Mid-East Business Digest Editors. Pp. 14-15.
- <sup>5</sup> GROS, Jean Germain. Towards a taxonomy of failed states in the New World Order: decaying Somalia, Liberia, Rwanda and Haiti. *Third World Quarterly*, Vol. 17, nº 13, pp. 455-471, 1996. P. 457.
- <sup>6</sup> Ibidem, p. 466.
- <sup>7</sup> ROTBERG, I Robert, (Ed.) *State Failure and State Weakness in a Time of Terror*. Brooking Institution Press/ World Peace Foundation, 2003, p. 1-24.
- <sup>8</sup> CARMENT, David. Assessing state failure: implications for theory and policy. *Third World Quarterly*, Vol. 24, Nº 3 pp. 407-427, 2003.
- <sup>9</sup> RICE, Susan E. and PATRICK, Stewart. *Index of State Weakness in the Developing World*. Brookings Institution, Washington, DC, 2008 p. 9.
- <sup>10</sup> Foreign Policy. *Failed States Index 2008*. [http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story\\_id=4350&page=1](http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story_id=4350&page=1). Acesso em 16/4/2009 1410h.
- <sup>11</sup> United Nations. Security Council. *Report of the Secretary General on the situation of Somalia. S/2008/2009*. 17 November 2008. p. 6.
- <sup>12</sup> MENKHAUS, Ken. *Governance without Government in Somalia: Spoilers, State Building, and the Politics of Coping*. International Security. Vol. 31 Nº 3 (2006/2007); pp. 93-106.
- <sup>13</sup> Marine Resources Assessment Group Ltd. *Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries*, July 2005. Report prepared to UK's Department for International Development (DFID). London, UK, 2005. P. 6.
- <sup>14</sup> LEESON, Peter. *The Invisible Hook. The Hidden Economics of Pirates*. Princeton University Press. United Kingdom, 2009.
- <sup>15</sup> Ibidem, pp. 199-205.
- <sup>16</sup> Piracy off the Horn of Africa. *CRS Report for Congress*. Congressional Research Report. USA, 21 April, 2009, p. 26.
- <sup>17</sup> WORLD BANK. *Data and Statistics*. <http://web.worldbank.org>. Acesso em 29 de maio de 2008.
- <sup>18</sup> UNITED NATIONS. Security Council. *Report of the Secretary-General on the Situation on Somalia. S/2009/210*. 16 April 2009. Pp. 12-23.
- <sup>19</sup> Piracy off the Horn of Africa. *CRS Report for Congress*. Congressional Research Report. USA, 21 April, 2009. Pp. 1-2.
- <sup>20</sup> SILVA, Antonio R. A. A Marinha e as Novas Ameaças. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, Junho 2006, pp. 32-42.
- <sup>21</sup> UNITED NATIONS. Security Council. *Resolution 1772 (2007)*, 20 August 2007. Pp. 2-5.
- <sup>22</sup> \_\_\_\_\_. *Resolution 1814 (2008)*, 15 May 2008. P. 5.
- <sup>23</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Resolution A.1002 (25)*. Piracy and Armed Robbery Against Ships in Watters off The Somalia Coast.
- <sup>24</sup> UNITED NATIONS. Security Council. *Resolution 1838 (2008)*, 7 October 2008.
- <sup>25</sup> \_\_\_\_\_. *Resolution 1844 (2008)*, 20 November 2008. Pp. 1-3.
- <sup>26</sup> \_\_\_\_\_. *Resolution 1846 (2008)*, 02 December 2008.
- <sup>27</sup> \_\_\_\_\_. *Resolution 1851 (2008)*, 16 Dezember 2008.
- <sup>28</sup> \_\_\_\_\_. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf). Acesso em 16/4/2009.

- <sup>29</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Resolution A.922 (22)*. Code of Practice for Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships. London, 29 November 2001. P. 4.
- <sup>30</sup> SILVA. Op.cit, pp. 32-42.
- <sup>31</sup> Piracy off the Horn of Africa. Op.cit. p. 1
- <sup>32</sup> Piracy off the Horn of Africa. Op.cit. P. 6.
- <sup>33</sup> SILVA, Antonio R. A. A Volta da “Diplomacia de Canhoneiras”? *Monitor Mercantil*, 16, 17 e 18 de agosto de 2008, p. 2 (Opinião).
- <sup>34</sup> UNITED STATES. Africa Command. *Policy Statement: Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*. <http://www.africom.mil/getArticle.asp?art=2466&lang=0>. Acesso 18/5/2008.
- <sup>35</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *High Level Meeting in Djibouti adopts a Code of Conduct to repress acts of piracy and armed robbery against ships*. [www.imo.gov](http://www.imo.gov). Acesso 14/5/2009.
- <sup>36</sup> OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM. *Piracy - The East Africa / Somalia Situation. Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks*. London, 2008. P. 9.
- <sup>37</sup> PATCH, John. The Overstated Threat. *Proceedings Magazine*. December 2008 Vol. 134/12/1, 270.
- [http://www.usni.org/magazines/proceedings/archive/story.asp?STORY\\_ID=1694](http://www.usni.org/magazines/proceedings/archive/story.asp?STORY_ID=1694). Acesso em 29 de maio de 2008.

# NE/NAeH 10.000 – UM NAVIO-ESCOLA MULTIUSO PARA A MARINHA DO BRASIL<sup>(\*)</sup>

*“Uma tarefa sem uma visão é trabalho penoso; uma visão sem uma tarefa é um sonho; uma tarefa e uma visão juntas conduzem à vitória.” (frase de autor desconhecido)*

EDUARDO ITALO PESCE  
Professor<sup>(\*\*)</sup>  
RENÉ VOGT  
Engenheiro<sup>(\*\*\*)</sup>

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Pressupostos e considerações  
Perfil de um substituto  
Definindo a missão principal  
Características gerais  
Capacidade do navio  
Outras modalidades de emprego  
Conclusão  
Tabela  
Desenhos

## INTRODUÇÃO

Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), o Navio-Escola (NE) *Brasil* (U27) foi incorporado à Marinha do Brasil em 1986, tendo realizado

sua 1ª Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM) em 1987. Durante o ano de 2010, este navio realizará sua 24ª VIGM.

A substituição do atual NE só deve ocorrer quando este atingir a idade de 35 anos. A obtenção de um sucessor, no horizonte

---

(\*) Trabalho submetido à Revista Marítima Brasileira em fevereiro de 2010.

(\*\*) Especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN) e colaborador assíduo da RMB.

(\*\*\*) Segundo-Tenente (RM2-CA), engenheiro civil, empresário e membro da Sociedade Amigos da Marinha de São Paulo (Soamar-SP).

temporal 2020-25, está incluída na estimativa de necessidades do Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB), que cobre o período 2010-30.<sup>1</sup>

O presente artigo examina alguns aspectos que poderão vir a ser considerados quando chegar o momento de definir os requisitos do futuro navio-escola brasileiro. Inclui também um esboço de estudo conceitual, contribuição do engenheiro René Vogt. Os conceitos e as opiniões são de caráter pessoal.

## PRESSUPOSTOS E CONSIDERAÇÕES

Anteriormente (desde 1908), a Marinha do Brasil teve quatro outros navios-escola para o adestramento dos guardas-marinha em viagens de longa duração ao exterior: *Benjamin Constant*, *Almirante Saldanha*, *Duque de Caxias* e *Custódio de Mello*. Os dois primeiros tinham propulsão mista (velas e máquinas), enquanto que os dois seguintes eram navios-transporte de tropas adaptados.

Depois da Segunda Guerra Mundial, nossa Marinha recebeu como indenização um veleiro de procedência alemã, o *Albert Leo Schlagater*, rebatizado como *Guanabara*. Este navio nunca realizou viagem de instrução com guardas-marinha, tendo sido posteriormente vendido a Portugal, onde opera como NE com o nome de *Sagres*.

O navio-veleiro *Cisne Branco* (U20), construído na Holanda e incorporado à Marinha do Brasil em 2000, é empregado na instrução de navegação a vela dos aspirantes da Escola Naval e dos alunos do Colégio Naval e das Escolas de Aprendizes-Marinheiros, participando anualmente

de diversas regatas internacionais de *tall ships*. Contudo, nunca foi empregado em viagens de instrução com guardas-marinha.

O NE *Brasil* foi projetado e construído tomando por base o casco de uma fragata classe *Niterói*. O armamento original foi removido e o espaço interno reaproveitado para alojar o pessoal adicional e instalar o equipamento necessário à instrução. O resultado obtido foi um navio simples, com um custo de operação comparativamente baixo com relação a unidades estrangeiras similares.

O NE *Brasil* tem 130,25 m de comprimento total, 13,52 m de boca e 5,80 m de calado máximo, com deslocamento leve de 2.548 t e deslocamento a plena carga de 3.729 t. Seu sistema de propulsão é constituído por dois motores diesel SEMT-Pielstick de 3.900 HP cada um, e o sistema de geração de eletricidade por quatro grupos geradores MTU de 500 kW cada.<sup>2</sup>

O navio é capaz de desenvolver uma velocidade econômica de 14 nós e uma velocidade máxima de 17 a 18 nós. O armamento de bordo é constituído por dois canhões automáticos antiaéreos Bofors de 40 mm/L70, além de dois lançadores de foguetes de iluminação Shermully e quatro canhões de salva de 47 mm. É dotado de Centro de Informações de Combate (CIC) equipado com sistema de informações táticas nacional.<sup>3</sup>

Os recursos de ensino a bordo incluem: Sistema de Simulação Tática e Treinamento SSTT-2; simulador nacionalizado de controle de avarias; compartimento de direção de tiro; compartimento para ensino de navegação com diversos equipamentos de repetição; auditório com 206 lugares; duas salas de aula; e circuito fechado de TV.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Cf. Coordenação do PRM / Grupo de Trabalho PEAMB – Programa de Reaparelhamento da Marinha (São Paulo, 5/8/2009) – Apresentação para ABIMAQ/ABIMDE. Cópia da apresentação disponibilizada em <http://www.abinee.org.br/informac/arquivos/marin09.pdf>. Acesso em 9/1/2010.

<sup>2</sup> Cf. Navio-Escola Brasil – XX Viagem de Instrução de Guardas Marinha (Rio de Janeiro, 2006), p. 23.

<sup>3</sup> Ibidem, pp.20 e 23.

<sup>4</sup> Ibidem, p.20.

O NE *Brasil* partiu do Rio de Janeiro para a sua 23ª VIGM no dia 20 de junho de 2009, retornando no dia 17 de dezembro, após visitar 21 portos (dos quais 19 no exterior) e navegar 27.680,5 milhas marítimas, completando 96 dias de mar.<sup>5</sup> Em 2009, a tripulação do navio foi constituída por 410 militares: 32 oficiais, 219 praças e 159 guardas-marinha.<sup>6</sup>

Além da tripulação normal, também embarcam no navio militares de outras Forças Armadas nacionais e estrangeiras, bem como convidados civis. A lista inclui oficiais recém-formados do Exército Brasileiro, da Força Aérea Brasileira e da Marinha Mercante nacional, um 3º secretário do Ministério das Relações Exteriores e professores de universidades públicas, além de novos oficiais de Marinhas de países amigos.

A missão básica do navio é “Prover instrução prática aos guardas-marinha e mostrar bandeira, quando em viagem ao exterior, a fim de contribuir para a formação profissional e cultural dos futuros oficiais e o estreitamento de laços com as nações amigas”.<sup>7</sup> O NE passa de cinco a seis meses por ano no exterior, adentrando a turma de guardas-marinha saída da Escola Naval em dezembro do ano anterior.

Uma vez em cada década (a última vez foi em 2008), realiza uma viagem de circunavegação.<sup>8</sup> Entre as viagens, submete-se a um Período de Manutenção Geral (PMG) anual no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), além de substituir a maior parte de sua tripulação. A bordo estão instalados equipamentos simples e confiáveis, que per-

mitam ao navio ser apoiado facilmente em qualquer porto comercial do mundo.

## PERFIL DE UM SUBSTITUTO

O NE *Brasil* é uma das duas únicas unidades de superfície da Marinha do Brasil (a outra é o Navio Veleiro *Cisne Branco*) a manter um ritmo operativo comparável, em número de dias de mar, ao das unidades das Marinhas das principais potências navais. A rotina de viagens de instrução ao exterior ocasiona o desgaste do NE e dificulta sua modernização, a não ser que esta possa ser realizada por etapas, simultaneamente com a manutenção.

Para a definição de um possível sucessor, no horizonte temporal 2020-25, deverão ser levados em conta o perfil de missão e a relação custo-benefício do navio a ser obtido, tendo em vista o seu custo total de vida útil.<sup>9</sup> O futuro NE deverá ser uma plataforma de custo moderado, plenamente capaz de desempenhar as missões para as quais for projetado.<sup>10</sup>

O atual NE brasileiro é um navio econômico e austero (até mesmo espartano), como era a Marinha do Brasil dos anos 80 do século passado. Mesmo correndo o risco de serem considerados visionários (pois o quadro de penúria ainda não se alterou), os autores esperam que, na terceira década do século XXI, o Poder Naval brasileiro disponha de recursos e meios mais significativos.

Devemos observar que, além de atuar na instrução e no adestramento dos guardas-

<sup>5</sup> Cf. “Navio-Escola Brasil parte para sua XXIII Viagem de Instrução”, NoMar XLV (806): 14 – Brasília, jun. 2009. Cf. também “NE Brasil regressa após XXIII Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM)” – Notícia disponível no sítio oficial da Marinha do Brasil, em <http://www.mar.mil.br/>. Acesso em 9/1/2010.

<sup>6</sup> Ibidem. NA – Com os convidados (brasileiros e estrangeiros), geralmente há cerca de 430 pessoas a bordo.

<sup>7</sup> Cf. Navio-Escola Brasil, Op. cit., p. 21.

<sup>8</sup> NA – As viagens de circunavegação anteriores deste navio foram em 1989 e 1997. Ibidem, p. 19.

<sup>9</sup> Cf. Coordenação do PRM/Grupo de Trabalho PEAMB, Op. cit.

<sup>10</sup> Cf. Eduardo Italo Pesce, “Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil”, Revista Marítima Brasileira 127 (7/9): 75-79 – Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

marinha e de estreitar os laços entre países amigos, funcionando como uma espécie de “embaixada flutuante”, o NE é um meio bastante econômico de manter uma presença naval regular e frequente, demonstrando prestígio e promovendo os interesses nacionais brasileiros no exterior.

Diversas Marinhas operam navios-escola em viagens de instrução dos seus novos oficiais. A França tem o *Jeanne d’Arc* (um porta-helicópteros com proa de cruzador e convés de vôo a ré), e a Itália emprega atualmente o *San Giusto* (um navio de desembarque adaptado). Outros países, como os Estados Unidos e o Reino Unido, cujas Marinhas operam permanentemente no exterior, não adotam tal prática.

O *Jeanne d’Arc* é um conceito particularmente interessante, por combinar a função de navio-escola com a de porta-helicópteros anti-submarino ou de assalto. Após 45 anos de serviço, adestrando novos oficiais e representando a França no exterior, este navio – que visitou o Rio de Janeiro no início de 2010 – tem sua baixa prevista para o final de maio. Seu substituto poderá ser um navio anfíbio adaptado da classe *Mistral* ou da classe *Foudre*.

Como vimos, o NE *Brasil* opera no exterior por cinco a seis meses por ano, representando nossa Marinha e mantendo uma visível (ainda que modesta) presença na-

val do Brasil nos mares do mundo. Se um NE é uma espécie de “cartão de visitas” da Marinha que representa, este deve ser compatível com o nível de capacitação operativa e tecnológica desta Marinha.

Na terceira década deste século, provavelmente já deverá estar em serviço o primeiro submarino nuclear brasileiro, e deverá ter sido iniciada a construção de pelo menos um navio-aeródromo no Brasil.<sup>11</sup> A menos que ocorra uma catástrofe econômica e social, o Brasil de 2030 terá maior destaque no mundo e será mais forte e próspero do que o de 2010. Pode-se dizer o mesmo a respeito de sua Marinha.

O futuro NE brasileiro deverá ser capaz de atuar na instrução e no adestramento dos guardas-marinha recém-saídos da Escola Naval (cujo número tende a aumentar no futuro<sup>12</sup>), contribuindo para o seu desenvolvimento intelectual, profissional e

cultural e permitindo ainda o intercâmbio com as Marinhas de países amigos. Entretanto, tal navio poderia desempenhar missão mais ampla.

No entender dos autores, o navio que substituir o NE Brasil também deverá ser capaz de manter uma presença naval mais ativa do Brasil no exterior. No século XXI, o Poder Naval brasileiro deverá estar plenamente apto a atuar onde for necessário, a fim de defender a soberania e os interes-

**O NE é um meio bastante econômico de manter uma presença naval regular e frequente, demonstrando prestígio e promovendo os interesses nacionais brasileiros no exterior**

<sup>11</sup> Cf. Coordenação do PRM/Grupo de Trabalho PEAMB, Op. cit.

<sup>12</sup> NA – O Projeto de Lei no 5.916/09, em trâmite no Congresso Nacional, prevê um aumento progressivo de 36% no efetivo da Marinha do Brasil, ao longo de 20 anos. Este efetivo, hoje estimado em 59,6 mil oficiais e praças, deverá chegar a 80,5 mil até 2030. Ao longo do período, serão necessários 3.507 oficiais adicionais. Cf. “Mensagem de fim de ano do comandante da Marinha (2009)”. Vídeo DVD encartado na *Revista Marítima Brasileira* nº 129 (10/12) – Rio de Janeiro, out./dez. 2009. Disponível também em <http://www.mar.mil.br/>.

ses nacionais, assim como atender aos compromissos internacionais do Brasil.

## DEFININDO A MISSÃO PRINCIPAL

Na Marinha do Brasil, o primeiro passo oficial na obtenção de uma nova classe de navio é o Requisito de Estado-Maior (REM), no qual o Estado-Maior da Armada (EMA) define a missão do navio. A seguir, o setor operativo elaborava o Requisito de Alto Nível (RAN), com as características gerais que irão orientar o processo de obtenção, normalmente a cargo do setor de material.

O projeto básico do navio, a cargo do escritório de projetos, é realizado em quatro fases: (1) estudos conceituais de viabilidade técnica e econômica; (2) projeto de concepção; (3) projeto preliminar; e (4) projeto de contrato. O projeto de construção (ou de detalhamento), por sua vez, é feito pelo próprio estaleiro.

Na Marinha do Brasil, o escritório de projetos é o Centro de Projetos Navais (CPN), e o estaleiro construtor é o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Estas duas organizações militares prestadoras de serviço do setor de material (OMPS-M) estão localizadas na Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, e estão subordinadas à Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM).

Quando optou por um casco de fragata da classe *Niterói* sem armamento para o substituto do antigo NE *Custódio de Mello*, a Marinha conseguiu um navio relativamente barato, mas com pouca ou nenhuma utilidade militar (exceto como navio-hospital para evacuação de baixas ou não-combatentes). Os auto-

res estão convencidos de que esta lógica não se aplica ao contexto do século XXI.

Segundo a visão dos autores, a manutenção de uma presença naval regular do Brasil no exterior durante cinco a seis meses por ano, sem prejuízo da função de instrução e adestramento dos guardas-marinha, tornaria necessário empregar um NE multiuso. Tal navio deveria ser capaz de operar como porta-helicópteros, em apoio a operações anfíbias ou de controle de área marítima. Teria grande valor também como centro de comando em operações de paz.

Adotamos a designação dupla NE/NAeH, uma vez que esta unidade poderia atuar como navio-escola (NE) ou como um navio-aeródromo de helicópteros (NAeH) versátil. Este conceito é obviamente inspirado no *Jeanne d'Arc* francês. Todavia, o navio que visualizamos teria convés de voo desobstruído da proa à popa, com superestrutura em “ilha” a boreste. Também teria perfil *stealth* (de baixa probabilidade de detecção pelo radar) moderado.

A configuração adotada seria semelhante à de um NAeHA (navio-aeródromo de helicópteros de assalto). Os navios deste tipo (com ou sem doca para embarcações de desembarque) são capazes de operar com helicópteros de grande porte, para desembarque da tropa de fuzileiros navais com o respectivo material. Alguns operam também com aeronaves STOVL (*Short Takeoff/Vertical Landing*), de decolagem curta e pouso vertical.<sup>13</sup>

Está prevista no PEAMB a construção de vários NAeHA para nossa Marinha,<sup>14</sup> sob a designação ambígua de “navios de

<sup>13</sup> Cf. Pesce, “Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil”, Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce & Mário Roberto Vaz Carneiro, “Navios-aeródromo de helicópteros de assalto: nova tendência?”, *Segurança & Defesa* 24 (91): 36-41 – Rio de Janeiro, 2008.

<sup>14</sup> Cf. Coordenação do PRM / Grupo de Trabalho PEAMB, Op. cit. Cf. também Fórum Base Militar Web Magazine, em <http://www.basemilitar.com.br/>. Acesso em 3/11/2009. Cf. ainda Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha, A Estratégia Nacional de Defesa e a Base Industrial de Defesa (Rio de Janeiro, 30/10/2009) – Apresentação de slides disponibilizada em <http://www.egn.mar.mil.br/>.

propósitos múltiplos” (NPM). Esta designação foi um dos neologismos cunhados pela Estratégia Nacional de Defesa (END).<sup>15</sup> Tais navios (com deslocamento carregado de 20 mil toneladas ou mais) seriam grandes demais para serem adaptados e empregados com eficiência como NE.

O futuro NE/NAeH, de projeto e construção nacionais, deveria ter uma relação custo-benefício que compensasse o investimento a ser feito, sendo capaz de desempenhar todas as missões previstas para o substituto do NE *Brasil*, por um custo total de vida útil (que engloba os custos de obtenção, manutenção e operação, inclusive o da tripulação) compatível com a realidade orçamentária.

Deveria ser capaz de receber apoio em qualquer porto comercial do mundo, além de operar sem restrições, em qualquer porto (inclusive na embocadura de um rio) capaz de receber um navio mercante de porte médio. Para isso, seu deslocamento carregado deveria ser de aproximadamente 10 mil toneladas. Comprimento, boca e calado também estariam sujeitos a limitações.

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

O NE/NAeH teria um comprimento total de 155 m e um comprimento entre perpendiculares de 140 m, com boca de 22 m na linha d’água, calado carregado de 6 m, bordo livre de 14 m e pontal de 20 m. A tonelagem máxima (deslocamento carregado) seria de 10.720 t, com coeficiente de bloco de 0,58 e relação comprimento/boca na linha d’água de 6,36.

Este navio não possuiria doca, sendo otimizado para operar com meios aéreos, sem prejuízo de sua multifuncionalidade.

Apesar do porte modesto, poderia operar como LPH (*Landing Platform, Helicopter*) em apoio a operações anfíbias, ou como SCS (*Sea Control Ship*) em missões de controle de área marítima, embarcando aeronaves de asa rotativa.<sup>16</sup>

A fim de atender aos “requisitos de simplicidade” expressos acima, teria propulsão Codad (*Combined Diesel And Diesel*), integrada por quatro motores MTU 12V 1163 TB93 (ou equivalentes), com potência total de 17,7 MW, atuando aos pares sobre dois eixos propulsores, com seus respectivos redutores e hélices de passo controlável, para uma velocidade máxima de 24 nós e uma velocidade sustentada de 20 nós.

A densidade de potência de 1,66 kW/t (17.760 kW/10.720 t) seria compatível com a velocidade especificada. Seriam instalados propulsores de manobra (*thrusters*) na proa e na popa, para uso nos portos, assim como aletas estabilizadoras para o alto-mar. O navio teria autonomia de 18.650 milhas marítimas a 18 nós, com suprimento de víveres de 46 dias para 650 pessoas.

O sistema de geração de energia elétrica do navio incluiria quatro grupos geradores diesel MTU 16V 4000 G81 (ou equivalentes), com capacidade de geração total de 8,8 MW. A bordo seriam empregados preferencialmente equipamentos simples, com o máximo de componentes Commercial Off-The-Shelf (COTS).

O armamento antiaéreo de defesa de ponto incluiria dois canhões Bofors de 40mm/70 Mk.3 e previsão para um lançador múltiplo de mísseis superfície-ar RAM Block I. Para defesa orgânica, poderia haver quatro canhões MLG de 27mm.<sup>17</sup> O navio seria tam-

<sup>15</sup> Cf. Presidência da República, Decreto no 6.703, de 18/12/2008 – Aprova a Estratégia Nacional de Defesa e dá outras providências (Brasília, 18/12/2008), p. 13. Texto completo disponibilizado em <http://www.defesa.gov.br/>.

<sup>16</sup> Cf. Pesce, “Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil”, Op. cit.

<sup>17</sup> NA – O canhão Bofors de 40 mm/70, em vários modelos, é amplamente difundido na Marinha do Brasil. Já o míssil antiaéreo RAM e o canhão automático MLG 27 não são de uso corrente no País, e a Marinha poderia optar por outros tipos de armamento.

bém equipado com um Sistema de Lançamento de Despistadores de Mísseis (SLDM) para foguetes lançadores de *chaff* e *flare*, e com quatro canhões de salva de 47 mm.

Os equipamentos eletrônicos incluiriam uma diretora-radar com recursos optrônicos (infravermelho, TV e *laser*), duas alças ópticas tipo pedestal e um radar multifunção 3-D, para controle de aeronaves e para vigilância e rastreamento de alvos aéreos e de superfície, bem como dois radares de navegação do tipo LPI (*Low Probability of Intercept*) e sistemas de guerra eletrônica, telecomunicações e comando e controle adequados.

O Centro de Operações de Combate (COC) do navio seria dotado de um Sistema de Controle Tático (Siconta) nacional. Para uso na instrução, este contaria com um Sistema de Simulação Tática e Treinamento (SSTT) e equipamentos repetidores de vários tipos. Parte considerável dos sistemas e equipamentos instalados a bordo seria desenvolvida no Brasil.<sup>18</sup>

Devido às limitações de calado, não seria instalado sonar de casco, a menos que este fosse do tipo *conformal array* ou estivesse alojado num bulbo de dimensões reduzidas. Para certos equipamentos, poderia ser aplicada a filosofia “*fitted for but not with*”, com previsão de espaço para futura instalação. Tal prática, adotada por outras Marinhas, contribui para reduzir o custo de obtenção de novos meios.

Como seu antecessor, este navio seria uma unidade singular de nossa Marinha, destinado a passar toda a sua vida útil (três décadas ou mais) adestrando os novos oficiais e “mostrando a bandeira” no exterior,

em ações típicas de “diplomacia naval”. Seu projeto e sua construção deveriam atender às normas de sociedades classificadoras (Germanischer Lloyd ou similares) para navios de emprego militar, aplicáveis a unidades de apoio.<sup>19</sup>

## CAPACIDADE DO NAVIO

Em suas viagens de instrução, o NE/NAeHA embarcaria uma dotação de pessoal de aproximadamente 650 pessoas de ambos os sexos, assim distribuída: tripulação do navio (250); tripulações de vôo e pessoal de manutenção das aeronaves (60); guardas-marinha (240); fuzileiros navais (70); e convidados (30).

Os números acima estariam sujeitos a variação, dependendo da missão desempenhada. O tamanho deste navio permitiria embarcar um destacamento de fuzileiros navais, que deveria incluir uma banda militar completa e um pelotão de guarda e segurança, para emprego no cerimonial, em escoltas e guardas de honra ou na defesa orgânica.

Operando como NE, o navio não deveria viajar escoteiro, mas com uma unidade menor (uma corveta ou um navio-patrolha oceânico) de conserva. Anualmente, poderia ser constituído um Grupo-Tarefa em Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (GT-VIGM), integrado pelos dois navios. Este conceito de emprego é inspirado no Groupe École d’Application des Officiers de Marine (GEAOM), da Marinha francesa.<sup>20</sup>

O comando do GT-VIGM poderia ser acumulado pelo comandante do NE/NAeH, mas isso seria pouco aconselhável. A enorme sobrecarga de trabalho, que caracteriza

<sup>18</sup> NA – Entre outros sistemas e equipamentos, o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM) desenvolveu o SLDM, o Siconta, o SSTT e os sistemas de guerra eletrônica Mage Defensor, CME-1 e CME-2, todos já em uso.

<sup>19</sup> Cf. Pesce, Op. cit.

<sup>20</sup> Cf. Christian Herrou, *Les navires français d’aujourd’hui en images* (Rennes: Marines éditions, 2006), p. 12.

o exercício do comando do NE *Brasil*, indica a conveniência de que o grupo-tarefa fosse comandado por um contra-almirante, assessorado por um pequeno estado-maior, constituído por oficiais do navio-escola e chefiado por seu comandante.

Embarcado no NE/NAeH (navio capitânia do GT-VIGM), viajaria um Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU) reduzido,<sup>21</sup> com três a cinco aeronaves dos tipos *UH-12/13 Esquilo* e *UH-14 Super Puma/Cougar* (ou equivalentes). Estas aeronaves poderiam ser empregadas em missões de esclarecimento, de busca e salvamento (SAR) e de transporte de pessoal ou material, em especial durante a realização de exercícios.

Por se tratar de aeronaves simples, de uso difundido, tanto no mercado civil como no militar, o apoio aos helicópteros *Esquilo* e *Super Puma*, durante comissão prolongada no exterior, não demandaria infraestrutura de apoio sofisticada. Os suprimentos necessários seriam de fácil obtenção em praticamente qualquer lugar.

O convés de vôo do NE/NAeH, com 145 m de comprimento e 28 m de largura, seria dotado de quatro *spots* para pouso e decolagem, compatíveis com helicópteros de médio porte (*EC 725 Super Cougar* ou *S-70B Seahawk*), sendo ligado ao hangar por um elevador de 15 m de comprimento por 10 m de largura, situado a ré. Este amplo convés também poderia ser empregado para formaturas e paradas.

O hangar de 1.040 m<sup>2</sup> (com 65 m de comprimento e 16 m de largura) teria capacidade para cerca de oito aeronaves do porte do *EC 725* e do *S-70B*. Poderia ser empregado também como convés para transporte de viaturas e material, sendo dotado de uma rampa *Roll-On-Roll-Off* (RO-RO) a boreste. Opcionalmente, poderia ser instala-

lada uma segunda rampa na popa, a ré do elevador.

A área do hangar poderia ser utilizada para outros fins, como formaturas, recepções diplomáticas ou instrução. Aí poderiam ser instalados contêineres especializados, nos quais ficariam os compartimentos do SSTT, além de salas de aula, laboratórios e estúdio de TV. Parte da área poderia ser convertida em auditório. Em caso de emergência, o hangar poderia servir como local de acomodação para baixas ou não-combatentes.

A bordo seria instalada uma grua de até 30 toneladas, para embarque e desembarque de cargas. Haveria ainda dois recesos no costado, para embarcações semi-rígidas infláveis (RHIB), as quais poderiam ser empregadas na defesa orgânica ou na movimentação de pessoal e material leve. Uma lancha maior, para transporte de dignitários e autoridades, poderia ser transportada no hangar.

O NE/NAeH estaria equipado com uma estação de reabastecimento no mar a boreste, para transferência de produtos líquidos e sólidos. Nas travessias oceânicas de longa duração, seria capaz de transferir combustível para o navio de conserva. Tal capacidade seria particularmente útil durante as travessias oceânicas de longa duração. Os “requisitos de simplicidade” previstos também se aplicariam ao navio menor, indicando a conveniência de empregar um navio-patrolha oceânico (NPaOc) nessa função.

## OUTRAS MODALIDADES DE EMPREGO

O NE/NAeH poderia ser facilmente reconfigurado para modalidades de emprego diferentes. Em caso de guerra ou grave

<sup>21</sup> NA – Na realidade, um Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) reforçado.

crise internacional, poderia atuar como porta-helicópteros anti-submarino ou de assalto. Tal emprego somente ocorreria na hipótese de serem interrompidas as viagens anuais de instrução. Entretanto, durante essas viagens, poderiam surgir oportunidades de participação em exercícios com as Marinhas dos países visitados.

Tais operações contribuem para aprimorar o aprestamento dos meios operativos das Marinhas participantes e fortalecer os laços de cooperação e de amizade mútua. Entre os dias 9 e 10 de janeiro de 2010, um grupo-tarefa (GT) da Marinha do Brasil realizou exercícios com o Navio-Escola *Jeanne d'Arc* e a Fragata *Courbet*, da Marinha francesa, na área situada entre os estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.<sup>22</sup>

Configurado para apoiar operações anfíbias, o NE/NAeHA embarcaria um EsqdHU, com aproximadamente dez helicópteros de emprego geral *EC 725 Super Cougar* (ou similares). Os 650 oficiais e praças na dotação de pessoal incluiriam: tripulação permanente (250); pessoal das aeronaves (120); comando e estado-maior de força (20); e grupamento operativo de fuzileiros navais (260).

Em configuração de apoio a operações de controle de área marítima, embarcaria um Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (EsqdHS), constituído por cerca de dez aeronaves *S-70B Seahawk* (que também possuem capacidade de ataque antinavio). Até 650 oficiais e praças seriam assim distribuídos: tripulação do navio (250); pessoal das aeronaves (150); coman-

do e estado-maior de força (30); e pessoal temporário especializado (até 220).

Este navio também poderia operar, sem restrições, com Veículos Aéreos Não-Tripulados (Vant) de asa rotativa, dos tipos *Grumman Fire Scout*, *Schiebel Camcopter S-200* ou similares, destinados ao emprego em missões de esclarecimento, vigilância e observação. A operação com Vant de asa fixa, por sua vez, só seria possível com a instalação a bordo de algum tipo de sistema de lançamento e recuperação.

As áreas de alojamento a bordo do NE/NAeH totalizariam aproximadamente 3.270 m<sup>2</sup>. Isto corresponderia a 5,03 m<sup>2</sup> por pessoa, com um total de 650 pessoas a bordo. Já as áreas destinadas à alimentação e recreação do pessoal embarcado totalizariam 1.080 m<sup>2</sup>. O hospital de bordo acrescentaria outros 400 m<sup>2</sup>. As condições de habita-

bilidade do navio, com a dotação de pessoal prevista, seriam bastante elevadas.

O projeto teria ainda bom potencial de exportação. Provavelmente, poucos países demonstrariam interesse por um NE tão sofisticado. Contudo, a versatilidade de emprego deste navio poderia garantir-lhe um nicho de mercado até aqui pouco explorado: o de um NAeH econômico e versátil, compatível com as limitações orçamentárias de Marinhas de porte médio, que dispõem de recursos modestos.

## CONCLUSÃO

Os navios de guerra das principais potências navais operam a maior parte do tem-

**Os navios de guerra das principais potências navais operam a maior parte do tempo no exterior, projetando poder e influência**

<sup>22</sup> Cf. “Esquadra realiza operação com a Marinha Nacional da França” (Rio de Janeiro, 21/1/2010). Disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>. Acesso em 21/1/2010.

po no exterior, projetando poder e influência. Isto é conhecido como “emprego político” do Poder Naval em tempo de paz. Apesar das limitações orçamentárias e da pequena quantidade de meios com capacidade oceânica de que dispõe atualmente, a Marinha do Brasil já vem operando, com certa frequência, em águas distantes do litoral brasileiro.

Cada vez mais, o Brasil necessitará de uma Marinha capaz de representar seus interesses no exterior. Em tempo de paz, uma Marinha de porte médio, com alguma capacidade oceânica, como é atualmente a do Brasil, pode (mediante acréscimo de algumas unidades) ser empregada sem grande dificuldade na defesa dos interesses nacionais em áreas marítimas relativamente distantes. No futuro, porém, tal capacidade deverá ser ampliada.<sup>23</sup>

Os autores acreditam que o GT-VIGM aqui sugerido seria uma maneira relativamente barata (com apenas dois navios) de manter uma presença naval regular (cerca

de seis meses por ano) no exterior, a um custo bastante inferior ao de um GT convencional.<sup>24</sup> Para justificar plenamente a manutenção de uma Marinha com capacidade oceânica, é preciso que suas unidades efetivamente operem no exterior.

Um NE/NAeH causaria forte impressão positiva ao entrar num porto estrangeiro. A adoção de uma solução técnica inspirada na apresentada neste trabalho para a futura substituição do NE *Brasil* poderia agregar substancial valor à presença naval brasileira exercida pelo atual NE, em suas viagens anuais ao exterior, angariando maior prestígio para o País.

O custo de aquisição do futuro NE multiuso poderia ser estimado em US\$ 350 milhões.<sup>25</sup> Este custo seria maior do que o de um navio austero, mais compatível com as limitações orçamentárias de uma Marinha de país periférico. Contudo, a opção por um NE mais modesto só se justificaria caso a economia voltasse à estagnação, interrompendo o ciclo de crescimento do Brasil.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Navio-Escola; Navio aeródromo; Poder Naval Brasileiro; Viagem de instrução; Construção naval;

### BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Comando da Marinha. *Mensagem de fim de ano do comandante da Marinha* (2009). Vídeo com a mensagem gravada pelo Alte Esq Júlio César de Moura Neto. DVD encartado na *Revista Marítima Brasileira* 129 (10/12) – Rio de Janeiro, out./dez. 2009. Disponível também no site oficial da Marinha do Brasil, em <http://www.mar.mil.br/>.

<sup>23</sup> Cf. Eduardo Italo Pesce, “Uma Marinha oceânica para o século XXI”, *Revista Marítima Brasileira* 123 (1/3): 141-163 – Rio de Janeiro, jan./mar. 2003.

<sup>24</sup> NA – Outra opção seria enviar um navio de escolta para encontrar o NE/NAeH em determinados trechos da viagem, a fim de realizar visitas navais ou participar de exercícios com as Marinhas de países visitados. Assim, a operacionalidade deste navio de escolta não ficaria comprometida por cerca de seis meses.

<sup>25</sup> NA – Valor ilustrativo, obtido por comparação com o de unidades de porte e complexidade semelhante. A determinação do custo de obtenção (ou de vida útil) de uma belonave pressupõe o emprego de ferramentas de software apropriadas.

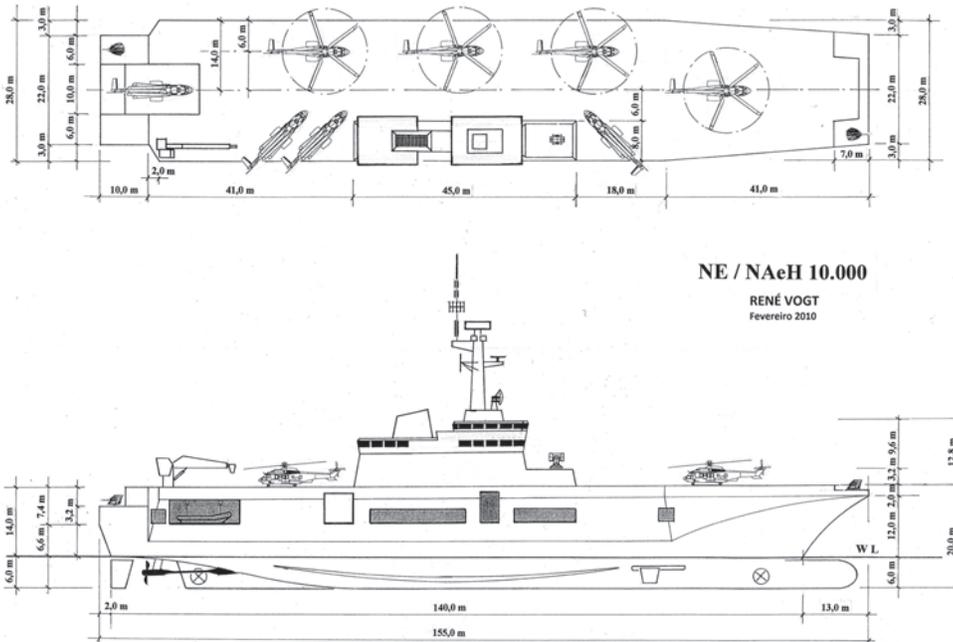
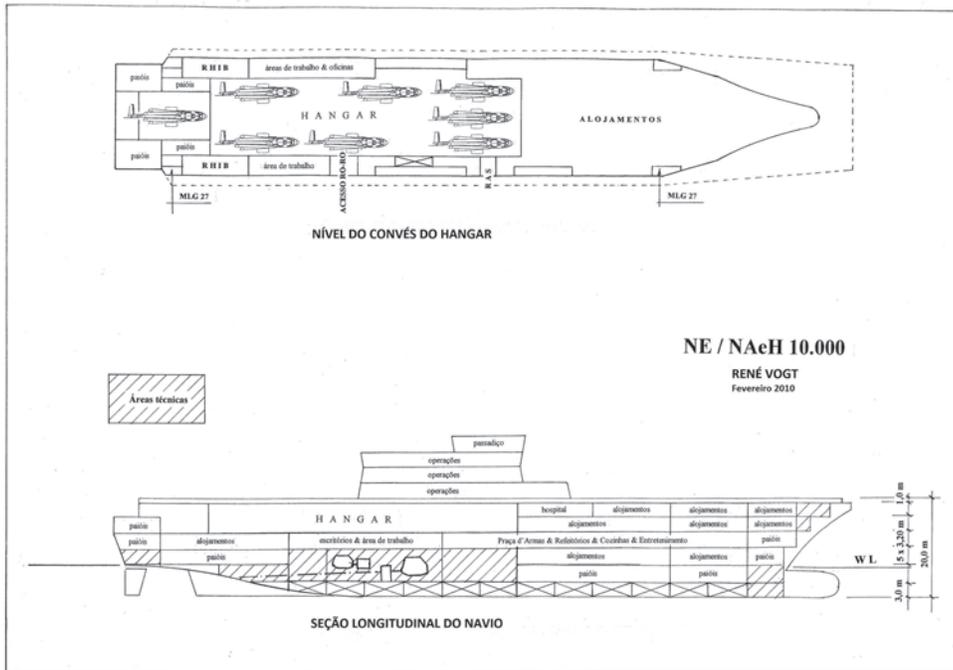
- \_\_\_\_\_. Coordenação do PRM / Grupo de Trabalho PEAMB. *Programa de Reaparelhamento da Marinha*. Apresentação para ABIMAQ / ABIMDE – São Paulo, 05/08/2009. Cópia PDF da apresentação disponibilizada em <http://www.abinee.org.br/informac/arquivos/marin09.pdf>. Acesso em 09/01/2010.
- \_\_\_\_\_. Presidência da República. *Decreto nº 6.703, de 18/12/2008*. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa e dá outras providências. Brasília, 18/12/2008. Texto completo disponibilizado em <http://www.defesa.gov.br/>.
- \_\_\_\_\_. Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha. *A Estratégia Nacional de Defesa e a Base Industrial de Defesa*. Palestra do Vice-Almirante (EN) Ney Zanella dos Santos no Simpósio “A Estratégia Nacional de Defesa e o Poder Marítimo” – Rio de Janeiro: EGN, 30/10/2009. Slides disponíveis em <http://www.egn.mar.mil.br/>. Acesso em 01/12/2009.
- “ESQUADRA realiza operação com a Marinha Nacional da França” – Rio de Janeiro, 21/01/2010. Notícia disponibilizada em <http://www.defesanet.com.br/>. Acesso em 21/01/2010.
- FÓRUM Base Militar Web Magazine*, em <http://www.basemilitar.com.br/>. Acesso em 03/11/2009.
- FRIEDMAN, Norman. *The Naval Institute Guide to World Naval Weapon Systems*, 5<sup>th</sup> Ed. Annapolis: Naval Institute Press, 2006.
- \_\_\_\_\_. *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History*. Annapolis: Naval Institute Press, 1983.
- HERROU, Christian. *Les navires francais d'aujourd'hui en images*. Rennes: Marines éditions, 2006.
- NAVIO-ESCOLA Brasil – XX Viagem de Instrução de Guardas-Marinha. Rio de Janeiro, 2006. Revista oficial de distribuição interna.
- “NE BRASIL regressa após XXIII Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM)”. Notícia disponível no sítio oficial da Marinha do Brasil, em <http://www.mar.mil.br/>. Acesso em 09/01/2010.
- “NAVIO-ESCOLA Brasil parte para sua XXIII Viagem de Instrução”. *NoMar XLV* (806): 14. Brasília, jun. 2009.
- PESCE, Eduardo Italo. “Dúvidas sobre o reaparelhamento da Marinha”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 23/12/2009, p. 2 (Opinião).
- \_\_\_\_\_. “A Estratégia Nacional de Defesa e o Poder Naval”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 23/10/2009, p.2 (Opinião). Texto-base para a intervenção do autor no Simpósio “A Estratégia Nacional de Defesa e o Poder Marítimo” – Rio de Janeiro: EGN, 30/10/2009.
- \_\_\_\_\_. “Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil”. *Revista Marítima Brasileira* 127 (7/9): 75-79. Rio de Janeiro, jul./set. 2007.
- \_\_\_\_\_. “Uma Marinha oceânica para o Século XXI”. *Revista Marítima Brasileira* 123 (1/3): 141-163. Rio de Janeiro, jan./mar. 2003. Trabalho agraciado com o Prêmio “Revista Marítima Brasileira”, relativo ao triênio 2002-04.
- \_\_\_\_\_ & CARNEIRO, Mário Roberto Vaz. “Navios-aeródromo de helicópteros de assalto: nova tendência?” *Segurança & Defesa* 24 (91): 36-41. Rio de Janeiro, 2008.
- VOGT, René. “NAe 55.000 – Um sucessor para o navio-aeródromo São Paulo”. *Revista Marítima Brasileira* 129 (7/9): 96-109. Rio de Janeiro, jul./set. 2009.
- WERTHEIM, Eric. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*, 15<sup>th</sup> Ed. Annapolis, Naval Institute Press, 2007.

Tabela nº 1:

**BALANÇO DE PESOS**  
(tabela elaborada por René Vogt)

Componente	Peso (toneladas)
Peso próprio do navio, inclusive camarotes, divisórias e elevadores, mas excluindo dutos, ventilação, tubulações, eletrônica e instalações elétricas	4.930t
Peso da propulsão completa, com acionamentos, transmissão, eixos e hélices, incluindo geração, conversores e quadros de distribuição e rede elétrica	700t
Rede de incêndio, CO2	60t
Ventilação	80t
Produção e distribuição de água	40t
Instalações para tratamento de lixo e efluentes	30t
Máquinas auxiliares de todo tipo	550t
Rede integrada CMS, ICMS, CAv, COC, passadiço etc.	120t
Instalações adicionais em geral	150t
Armamento	70t
Eletrônica (sensores)	40t
<b>PESO LEVE</b>	<b>6.770t</b>
<b>RESERVAS</b>	<b>410t</b>
<b>PESO LEVE COM RESERVAS</b>	<b>7.180t</b>
Munições, sobressalentes e carga seca (4.000m <sup>3</sup> )	550t
Aeronaves, viaturas de hangar e sobressalentes	470t
Pessoal embarcado (650 pessoas x 0,185t)	120t
Víveres (650 pessoas x 0,01t x 46 dias / 1.080m <sup>3</sup> )	300t
Diesel naval (1.650m <sup>3</sup> )	1.400t
JP-5 (740m <sup>3</sup> )	600t
Lubrificantes (35m <sup>3</sup> )	30t
Água (100m <sup>3</sup> , com produção contínua)	100t
<b>CARGA MORTA</b>	<b>3.540t</b>
<b>DESLOCAMENTO A PLENA CARGA</b>	<b>10.720t</b>

**FONTE:** Estimativas baseadas em critérios técnicos citados em Norman Friedman, *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History* (Annapolis: Naval Institute Press, 1983), passim.



# Venha visitar o Espaço Cultural e embarque na história da navegação



## ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

Av. Alfred Agache s/nº, Centro, Rio de Janeiro, RJ  
Informações: (21) 2104-6025



Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos. Exposições com temas ligados à História da Navegação também fazem parte de sua programação.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu Bauru (antigo contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial), do Submarino-Museu Riachuelo e da Nau dos Descobrimentos, atracados no cais do Espaço. Em seu pátio encontra-se ainda o Helicóptero Rei do Mar.



É a Marinha cada vez mais perto de você, valorizando a cultura e a nossa História.



ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A DOMINGO, DAS 12H ÀS 17H, COM ENTRADA GRATUITA.

# A TECNOLOGIA COMO FETICHE: A ILUSÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL MILITAR

SYLVIO DOS SANTOS VAL  
Professor\*

---

## SUMÁRIO

Parque industrial militar  
As origens do complexo  
O complexo industrial militar  
A imagem alternativa: o complexo de defesa  
Conclusão

Os Estados Unidos da América (EUA) são uma referência para muitas áreas da atividade humana no moderno mundo capitalista ou capitalizado, porque nenhum padrão de desenvolvimento consegue escapar da banalização do modelo econômico contemporâneo. Particularmente no setor militar, as forças armadas dos EUA tornaram-se um paradigma de mensuração de força ou de balizamento de parâmetros para o estabelecimento da capacidade de um esta-

do nacional de promover com eficácia ações militares soberanas. Ainda que estrategistas e especialistas existam que demonstrem que esse parâmetro é de escala equívoca, o modelo estadunidense serve ao senso comum como modelo idealizado de capacidade independente de uso da força. A última intervenção no Iraque à revelia da ONU demonstrou tacitamente este ponto. Isso é o reflexo claro da desproporção inequívoca do peso do aparato militar dos e *nos* EUA.

---

\* N.R.: Bacharel em História, mestre em Ciências Políticas pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

Segundo o Instituto de Pesquisa da Paz Internacional de Estocolmo (Itotkolm International Peace Research Institute – Sipri), os gastos mundiais com armas em 2008 somaram US\$1.468 bilhões, e os EUA representaram US\$ 603 bilhões – se alocarmos, além do orçamento, as verbas suplementares de reforço em vista das constantes mobilizações das forças americanas – isto é, cerca de 41% do total mundial. Ao mesmo tempo, a participação norte-americana no Produto Interno Bruto (PIB) mundial é de 20,04%. Em outras palavras, o peso militar dos EUA é bem superior ao seu peso econômico e tecnológico no planeta<sup>1</sup>. Mas a pergunta que não pode calar é qual o custo efetivo e a vantagem final do modelo norte-americano? É possível ou desejável copiá-lo?

Para responder a isso devemos colocar o mito em seu devido lugar. O complexo militar dos EUA é imbatível, porém ele o é em circunstâncias muito determinadas e demanda tal conjunto de constrangimentos materiais e situações tais que é muito provável que a razão histórica de sua existência esteja para inviabilizá-lo como modelo; ele mesmo pode ser uma ameaça à humanidade, quando não ao próprio modelo capitalista que nele se alavancou.

## PARQUE INDUSTRIAL MILITAR

Os Parques Industriais Militares (PIM) são as indústrias voltadas para a produção exclusiva de armas. Eles existem desde que

a sociedade padronizou o modelo industrial como inerente a qualquer sociedade minimamente desenvolvida ou competitiva num cenário internacional. Nesse sentido, o estado da arte dos equipamentos e armas localizava-se no protótipo e na genialidade do *designer*, o artesão. O PIM se expandia conforme as demandas dos estados e as situações concretas de guerra. Contudo, a sociedade, até uma determinada altura da revolução industrial, apresentava sérios contrafortes para o deslanche do PIM.

Primeiro, as plantas industriais não substituíram imediatamente os engenhos dos artesãos que fizeram as glórias dos impérios pré-industriais<sup>2</sup>. Os rifles utilizados por ambos os lados na maior parte da guerra civil norte-americana (1861-65) eram carregados pela frente como 90

anos antes. Na Guerra Austro-Prussiana (1866), os soldados do *kaiser*, portando o rifle carregado pela culatra, derrotaram os austríacos ainda com peças carregadas pela boca. Ao final do século XIX, os americanos não tinham uma espingarda que suprisse sua infantaria. Finalmente, antes da Primeira Guerra Mundial, após o uso frustrado de uma peça sueca, o Exército americano implantou o máuser alemão. Tradição, economia e disputas políticas nos governos ditavam muito o ritmo das substituições. De outra feita, as oficinas e plantas nunca foram inteiramente substituídas em períodos de paz. Primeiro, porque muito do material produzido passou à vida civil e contou com

**O peso militar dos EUA é bem superior ao seu peso econômico e tecnológico no planeta**

1 De fato, em 2007 a União Europeia (EU) ultrapassou os EUA como primeiro PIB. Ver *Carta Capital*, 2007, p. 35.

2 Os *long rifles* do Kentucky, que fizeram a colonização americana dos séculos XVIII e XIX e o Brown Bess dos *red coats* do Império britânico.

circunstâncias que alimentavam a sua existência, como a expansão do oeste norte-americano, que consumiu a Winchester, o Smith&Weston e o Colt.

Em segundo lugar, a expansão dos impérios coloniais sobre a África e a Ásia demandava armas de melhor qualidade do que quantidade. De fato, o tamanho dos exércitos não se alterou muito desde Napoleão até a Primeira Guerra Mundial. As forças colonialistas eram numericamente pequenas, e, não fugindo à tradição, o Império britânico mantinha-se com uma força que era uma combinação de força “profissional” e de voluntários, e equipada com as melhores armas<sup>3</sup> – daí a demanda pela metralhadora de Maxine (*Maxine Gun*), ainda que um similar predecessor, a americana Gatling, fosse praticamente ignorada na Europa.

Em terceiro, nos países não industrializados, mesmo que alguns possuíssem oficinas e pequenas unidades metalúrgicas, consumiam armas dos parques industrializados para as muitas disputas territoriais com vizinhos ou por terem ocorrido conflitos armados de monta, domésticos ou não.<sup>4</sup>

Uma séria exceção à lógica anteriormente descrita estava no setor da indústria naval. Países imperialistas e seus concorrentes diretos necessitavam de Marinhas mercantes desenvolvidas e Marinhas militares fortes para proteger seus interesses – e ameaçar os demais. Essa talvez seja a grande razão pela qual as Marinhas de guerra acumularam mais inovação tecnológica desde a chegada do vapor e do aço às pran-

chetas do que os exércitos. Ali se consumiam em quantidade e qualidade, sendo a construção naval refratária de qualquer inovação, nem que pela simples experiência. Os confrontos localizados entre as potências concorrentes contribuíram seriamente para o disparo da construção náutica<sup>5</sup>. Assim, a primeira década do século XX assistiu a uma corrida naval que envolveu até países não industrializados.

A passagem da Primeira Guerra Mundial acresceu diversidade ao parque industrial, pelas tecnologias bélicas que emergiram do conflito, como o avião, o submarino e o carro de combate, porque permitiam a possibilidade de uma nova indústria militar: a planta de emprego híbrido.

Aqui não se trata de dualidade, que se caracteriza pela transferência de uma tecnologia ou produto ambivalente (emprego militar e civil), mas de uma indústria civil que pode ser desdobrada para o setor militar. As indústrias de aviação e automóveis estimulavam as de motores e peças, cujas plantas podiam desdobrar projetos militares. Nessa época, praticamente as tecnologias básicas de um armamento podiam ser colhidas na indústria civil, adaptando-o com tecnologia exclusivamente militar e à engenharia das armas ou material bélico.

As operações militares das indústrias aeronáuticas, automotivas, componentes e metalúrgicas eram apenas uma fração das plantas até a segunda metade da década de 1930, porque os governos, que eram os maiores – e por vezes os únicos – clientes, não

3 O fim da monarquia Stuart aprofundou o modelo de uma força militar comandada por uma elite formada na academia de Sandhurst e uma tropa multinacional de escoceses, irlandeses, galeses e batalhões étnico-coloniais (*guptas, gurgas, scouts*).

4 Nessa linha podemos citar a Guerra Civil no México (1861-1870); a Guerra do Paraguai, que envolveu Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (1865-1970); e a Guerra do Pacífico, entre Chile, Bolívia e Peru (1878-1881).

5 Descontando pequenos *affairs*, a Guerra Sino-Japonesa (1894), a Guerra Hispano-Americana entre EUA e Espanha (1898) e a Guerra Russo-Japonesa (1904-05).

se encontravam em condições de fazer encomendas de monta. Na década de 1920, o clima antibelicista e a prosperidade dos produtos internos sugavam a inovação para a economia civil. E, na Grande Depressão, os Estados tiveram que intervir antes para equilibrar as ações sociais e econômicas, que não passaram imediatamente. Apenas o acirramento dos conflitos pela ascensão e expansão do nazi-fascismo induziram a um maior investimento na indústria, nas plantas militares e nos projetos de inovação.

## AS ORIGENS DO COMPLEXO

A Segunda Guerra Mundial é, com frequência, apontada como o marco divisorio da criação do “complexo industrial militar” dos EUA. Assertiva correta numa perspectiva global, peca pela óbvia falta de instrução histórica. A iniciativa material sucede à ideia de gestão de um complexo militar que começa quando os EUA se lançam como país imperialista da última década do século XIX, e até as primeiras décadas do século XX.

Dois vetores de planejamento geraram os primeiros planos operacionais de uma força militar hegemônica para os EUA. O Naval War College, idealizado para as operações navais, logo se tornou um fórum entre soldados e marinheiros de como pensar operações militares conjuntas e ensaios de intervenção. Foi lá nas décadas de 1920 e 1930 que vários dos futuros chefes militares da América – Nimitz, MacCarthur, Marshal, Arnold –, em seus jogos de guerra, idealizaram as principais estratégias e

táticas para uma futura guerra<sup>6</sup>. Assim como nos estertores da Primeira Guerra Mundial, o comando dos fuzileiros passou a adotar a Landing Base Operations Doctrine, que preconizava que os EUA deveriam ter bases de apoio em todos os continentes de onde os fuzileiros poderiam “saltar” em intervenções rápidas<sup>7</sup>. Uma organização militar mais afeta e preparada ao intervencionismo obrigatoriamente demandava um parque industrial adequado à “extensão dos negócios” do monopólio dos EUA. Entretanto, foi preciso a História para que as coisas acontecessem.

A Primeira Guerra Mundial demonstrou que os EUA estavam defasados em estrutura tecnológica em vários setores e em gestão. O parque industrial militar americano nunca parou de crescer desde então, mesmo que a Grande Depressão o tenha impactado nos primeiros anos.<sup>8</sup> A administração Roosevelt, no seu segundo mandato, produziu um programa de reequipamento nada modesto para a época. As indústrias de aviação e armamentos receberam encomendas de projetos que já estavam na linha de produção antes da primeira bomba germânica cair sobre Varsóvia<sup>9</sup>. De 1939 a 1941, o efetivo do Exército cresceu de 174 mil para 1,4 milhão. Porém o efetivo da Marinha vinha sendo acrescido desde o reaparelhamento iniciado no começo da década de 1930.

Às vésperas da Segunda Guerra Mundial, a Força Aérea do Exército dos EUA tinha 7 mil aparelhos, sendo um pouco menos da metade de combate, e a Força Aérea Naval tinha 5 mil aeroplanos, 3 mil

6 Por exemplo, a *hopping island manouvre* (pular as posições), implementada por MacCarthur, e a força-tarefa independente de navios-aeródromos e cruzadores, usadas na Segunda Guerra Mundial.

7 Lembremos: o Emblema dos Marines é uma águia postada entre âncora e remo *sobre uma* efígie do Globo.

8 Dois trabalhos são referências históricas inaugurais desse tema. Ver KOISTINEN (1970, 1973).

9 Como os bombardeiros quadrimotores B-24, B-17 e o caça interceptor P-41, as novas metralhadoras .50, rifles semiautomáticos e o fuzil Garat, que se tornaria a arma padrão da infantaria americana.

de combate, isto é, cerca de 6 mil aparelhos de combate, ainda que a metade da década anterior – como acontecia em todas as potências militares da época. A Marinha só perdia em números para a britânica, com 300 navios de combate, sendo 17 encouraçados (12 da década anterior) e sete navios-aeródromos pesados (apenas três da década de 1920). Protótipos avançados de aviação estavam sendo entregues e o material rodante vinha sendo substituído. A indústria bélica tinha problemas de deslanchar pela falta de ameaças que obrigassem o poder civil a lançar verbas de renovação mais frequentemente ou pela existência de um conflito de fato.

A “plataforma de lançamento” do complexo militar já se encontrava pronta quando do ataque a Pearl Harbor. Em um par de meses a indústria bélica, a todo o vapor, despejou 2.900 aeroplanos (mais que toda a força aérea japonesa na linha de frente). O crescimento rápido e exponencial da indústria militar obrigou ao frenesi de conversão de indústria civil, a maioria com capacidade ociosa, em linha auxiliar das grandes plantas industriais militares. O choque foi tão intenso que a convocação de operários especializados para operar na guerra motomecanizada que os aliados impunham logo obrigou que se chamassem mulheres para as linhas de produção. O apuro gerencial e a organização dos gestores americanos nada seriam se não existisse uma base industrial para trabalhar.

Finda a guerra, a perspectiva para o complexo industrial militar criado parecia sombria. Se um parque industrial reconvertido não teria problemas de concorrência, visto que apenas o parque industrial dos EUA

sobrara intacto no Ocidente, não havia demanda para suprir a indústria de bens de capital, mesmo com o nascimento da guerra fria em 1947. Quatro fatores adensaram os argumentos de sobrevivência do complexo da guerra: a eclosão de uma República comunista na China continental, em 1949; a explosão da bomba atômica soviética no mesmo ano; o Plano Marshall de reconstrução da Europa; e a Guerra da Coreia, em 1950. O conflito asiático foi sem dúvida o fator definitivo, pois retirou a Guerra Fria da retórica geopolítica para a realidade da guerra global iminente.

Quando *marines* desembarcaram em Ichon na retaguarda das forças comunistas para virar a maré estratégica da Guerra na Coreia, a maior parte de seu material, navios de apoio e aviões, provinha da guerra anterior. O decorrer da guerra, a intervenção chinesa e o despejo de material soviético no

### **A “plataforma de lançamento” do complexo militar já se encontrava pronta quando do ataque a Pearl Harbor**

lado comunista certificaram que uma política planetária precisa ser ratificada por um aparato militar renovado. Esse ponto não gerou discussões políticas, e sim a presença no Estado e na sociedade de um complexo industrial bastante específico, surgido para uma conjuntura determinada de uma guerra cujo tom era a sobrevivência do mundo civilizado.

Podemos afirmar com certeza que o parque industrial militar dos EUA retorna ainda na administração Eisenhower (1956-1961), apesar de seus protestos e alertas, com a criação do Strategic Air Command (SAC) implementado pelo belicoso brigadeiro Curtis Lemain, e com a intervenção no Vietnã, que se inicia pesadamente com o governo Lindon Johnson. A demanda tecnológica e de recursos por uma força

aérea nuclear-estratégica, combinada com uma guerra efetiva e seu consumo desenfreado de material, gerou o mecanismo justificador padrão de sustentação do que viria a ser o complexo industrial militar-tecnológico dos EUA dos dias atuais.

## O COMPLEXO INDUSTRIAL MILITAR

As características do Complexo Industrial Militar (CIM) não são únicas apenas historicamente. Sua lógica também é única em mitificação e alienismo.

Três argumentos sustentam a força e a perenidade do CIM:

1. de que é essencial para a economia dos EUA na geração de recursos e empregos;
2. de que ele é dual, portanto tecnologicamente interessante;
3. de que é adequado aos objetivos geoestratégicos dos EUA.

O primeiro argumento poderia ser verdade quando o parque industrial estava no seu apogeu, na Segunda Guerra Mundial, e o padrão de desenvolvimento do capital era de intensivo capital-trabalho. Contudo, hoje pouco mais de seis conglomerados industriais e uma meia dúzia de empresas de projetos são responsáveis pela produção militar dos EUA, com pouco mais de um milhão de empregos diretos, e esta é altamente concentradora de renda. Não gera tantos empregos indiretos devido à alta densidade tecnológica, à especificidade e à complexidade da maioria dos componentes dos armamentos, que hoje são mais “plataformas de conhecimento” do que de armas. Imaginar que haveria um

desfalque e uma séria crise social e de competitividade com a redução dos gastos militares é uma falácia. Os recursos fluíram para outros setores, já que o investidor e o comprador *é sempre o Estado*.

Quanto à dualidade, chega ser patética a afirmação. Devemos perceber que existem dois tipos de dualidade: a que converte itens civis ao setor militar (portanto trata-se de simples aquisição e adaptação do que já está em uso) e aquela gerada na pesquisa militar em combinação com o setor civil, que transfere tecnologia a este último. O primeiro caso, muito comum no início da Segunda Guerra Mundial, está superado, mas, mesmo durante o conflito, mostrou-se limitativo e obsoleto<sup>10</sup>. A dualidade do setor militar para o civil é puramente residual no caso do complexo norte-americano, dado o sigilo e o segredismo que envolvem a maioria dos projetos. Existe dualismo realmente nos programas tecnológicos e de pesquisa, mas de maneira lenta, e não em produtos e processos tecnológicos que permitam aos ramos civis das empresas envolvidas em projetos militares uma competitividade de mercado definitiva. Basta observar os índices de competitividade de empresas orientais não envolvidas com pesquisa militar e os seus concorrentes americanos.<sup>11</sup>

O último termo é de resposta complexa. Mesmo dentro dos EUA existe, desde o discurso de despedida de Eisenhower, em 1961, uma controvérsia se o aparato militar industrial do país é realmente necessário para os objetivos nacionais. Com o fim da Guerra Fria, essa discussão ganhou corpo, mexendo com o planejamento de Estado pelo menos até o ataque às Torres do World Trade

10 No caso dos EUA, o melhor caça americano do conflito, o Corsair, tinha a mais complexa manufatura da época; e, pelo lado do Eixo, o caça a jato nazista ME-262, que consumia materiais e peças raríssimos para a tecnologia da época, mesmo problema enfrentado pelo caça a jato japonês Shinden, mais revolucionário que o alemão.

11 Ver *Carta Capital*, (2007) p. 37.

Center, em 2001, novamente oferecendo a ameaça de fato, o embasamento aos argumentos e políticas em favor do reaparelhamento. Porém a argumentação apresentou um tom de rara sofisticação: a guerra ao terror foi apresentada não como uma guerra a uma ameaça difusa, mas uma ameaça de Estado terrorista. Em outros termos, o terror existia não apenas porque os Estados o apoiavam, mas porque existiam Estados que tinham uma política de terror ao se recusarem a aderir às agendas internacionais gestadas a partir do Departamento de Estado dos EUA. Assim, o complexo industrial militar adequava-se a prover os meios de neutralizar com o mínimo de custos humanos possível as ameaças eventuais e iminentes, ampliando a verticalização tecnológica materializada no projeto de 1.200 YF-22 a US\$ 122 milhões *per* unidade, uma nova classe de CVN *Gerald Ford*, com previsão de dez unidades (custo ainda não identificado)<sup>12</sup>, e uma classe inteiramente nova de destróieres com 35 unidades previstas.

Em suma, o CIM apresenta características específicas, tais como:

1. A doutrina ou teoria da ameaça, geralmente presumida, portanto não em informação acurada, mas na simples paranoia. Basta nos reportarmos aos famosos relatórios do Pentágono sobre o poder militar soviético. A edição lançada pelo secretário de Estado Gaspar Weinberg às vésperas da distensão proposta por Gorbachev desenhava armas que sequer estavam em produção, com dados de uma superestimação chocantes.

2. A meta é a renovação constante, criando modelos mais novos e sofisticados no menor espaço de tempo. A taxa de renovação de armamentos era tão alucinada na Guerra Fria que várias unidades de aviação recebiam modelos novos quando ainda nem tinham equipado todas as unidades com os modelos designados, enquanto outras nem mesmo eram renovadas até que outro armamento fosse entregue.

3. Necessita de conflitos para justificar sua existência e a enormidade de seus gastos.

### **A IMAGEM ALTERNATIVA: O COMPLEXO DE DEFESA**

## **O CID implica a subordinação e a integração do parque industrial militar à política geral de Estado**

Propomos aqui um modelo alternativo que, em parte, está sendo desenvolvido em alguns Estados nacionais de porte e que serviria de exemplo para Estados médios ou as chamadas potências

emergentes. Sem encimar um complexo industrial militar, países como a Alemanha, que recentemente tornou-se o maior exportador de armas; a França, por meio de seu aparato estatal, como a *Direction des Constructions Navales Services (DNCS)*; a Rússia; a China ou mesmo a Índia reinventaram sua política de defesa, comprometendo-as com a política pública de Estado. Esse “complexo industrial de defesa” a que nos referimos (CID) não é uma integração apenas de burocracias e grupos de interesses localizados no aparelho de Estado, cooperando para perpetuar um modelo que se retroalimenta – endógeno e orgânico. O CID implica a su-

<sup>12</sup> A crise mundial recolocou o debate da necessidade desses armamentos, se não a emergência, pelo menos na quantidade. Pretende-se que o número de YF-22 não passe de 200, a maioria dos destróieres foi cancelada e a guerra pelos novos CVN está declarada no complexo militar dos EUA.

bordinação e a integração do parque industrial militar à política geral de Estado. Suas características principais são:

1. Dependência da Estrutura de Informação Estratégica – Não se trata de descobrir segredos, mas de estar informado dos principais desenvolvimentos estratégicos, industriais, científicos e tecnológicos em voga, antecipar as atitudes geopolíticas e distinguir entre uma ameaça real e uma apenas hipotética. Ao contrário do CIM, o CID é menos imaginativo e deve apoiar-se num edifício amplo de fontes articuladas e mecanismos de supervisão crítica. O caso da invasão do Iraque foi emblemático: de repente toda a culpa das

mentiras que sustentaram a decisão da guerra caiu nos “equívocos” do setor de informação, e o Estado americano descobriu que a caixa-preta do setor de inteligência é mais descontrolada do que o suposto, e que a estrutura do Estado liberal não dá conta real desse setor – se é que realmente o quer supervisionar.

2. Políticas Públicas Eficientes – O CIM opera apenas com critérios de eficácia, porque a operação militar é baseada na doutrina da missão: é preciso cumprir a tarefa. O custo não é lógico na guerra, a não ser em termos operacionais, isto é, dispor de meios para repetir os resultados. Mas o CID baseia-se na eficiência global: a missão é subsidiária de uma discussão crítica da política estratégica de emprego de força, e não apenas de uma ideia tópica de dispor de meios de superar o inimigo em qualquer cenário possível. Além de encomendas, o Estado deve avaliar e apoiar a pesquisa científica e tecnológica, definindo o consumo e requisitos a partir do item 1. A inova-

ção sem propósito e produtos sem aplicabilidade imediata devem ser mantidos como “capital de reserva”.

3. Subsidiário e não principal no apoio à política de Estado – Não é verdade que a capacidade do Estado nacional projetar poder esteja ligada à capacidade de projetar poder militar em última instância, e muito menos verdade que apenas um CIM pode fornecer tal certeza. Os EUA são uma circunstância única na História, e sua superioridade não se mostrou definitiva ou suficiente em todos os casos. Lembremos a Somália (1992), a Iugoslávia (1999), a incapacidade de forçar a Coreia do Norte e o Irã e os episódios re-

centes dos piratas no chifre da África, apenas para citar os casos mais recentes. Sem uma rede diplomático-estratégica, envolta na posição geoeconômica privilegiada dos EUA, muita coisa não teria acontecido nas últimas duas décadas.

A meta final do CID é racionalizar uma indústria militar dentro do orçamento de Estado, sem destiná-la à obsolescência tecnológica. Ao mesmo tempo, evitar que o Estado caia à mercê de interesses difusos que fogem às metas da política nacional, passando a servir a interesses particulares e imiscuindo setores do Estado e da iniciativa privada para além dos interesses públicos.

## CONCLUSÃO

Este é um mundo difícil. Nossa proposta não é apenas um meio-termo entre o possível e o inevitável, mas o fechamento de uma ideia-chave: de que uma estrutura industrial de defesa não deve apenas servir aos interesses econômicos, mas da efetiva segurança,

**A meta final do CID é racionalizar uma indústria militar dentro do orçamento de Estado, sem destiná-la à obsolescência tecnológica**

que é prevenir o uso da guerra e o controle da violência. A soberania efetiva pode ser alcançada sem que seja preciso construir um parque militar ou uma força militar titânica, desproporcional ao Estado nacional. De fato, o exemplo dos EUA é pontual.

A agressiva política militar dos EUA, principalmente na Era Bush, apenas serviu para ampliar as políticas armamentistas pelo globo. É claro que seria infantil imaginar que a China, a Rússia ou mesmo a Índia ficariam inertes, sem reciclar seus aparatos de força, tendo interesses continentais inerciais – queiram ou não são referências

de poder. Porém pensar que se pode construir um aparato militar em escala global sem freios e esperar que nenhuma reação se materializasse não foi apenas ingênuo, mas maldoso – por

que não dizer, suspeito?

A Coreia do Norte está demonstrando que não é preciso um suntuoso aparato militar para exercer soberania. Sua tosca tecnologia nuclear e a posse de alguns mísseis saídos da ciência da Guerra Fria estão produzindo resultados dissuasórios sérios.

O modelo brasileiro ainda está engatinhando com a Estratégia Nacional de Defesa, e é preciso se acautelar.

**A soberania efetiva pode ser alcançada sem que seja preciso construir um parque militar ou uma força militar titânica, desproporcional ao Estado nacional**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA E TECNOLOGIA>; Indústria militar; Poder Militar; Política nacional; Ministério da Defesa;

## BIBLIOGRAFIA

- GALBRAITH, John K. *O Moderno Estado Industrial*, SP, Nova Cultural, 1988 (1ª. Ed. de 1968).  
 MARK, Rupert *Ideology of Globalization, Contending visions of New World Order*, Rutledge, New York, USA, 2000.  
 MONCHÓN, Francisco&TROSTER RL. *Introdução à Economia*, SP, Makkron Books, 1995.

## OUTRA PUBLICAÇÕES

- Limites e Desafios da Dominação Hegemônica*. CECEÑA, Ana E. & SADER, Emir IR. *A Guerra Infinita*, SP, Ed vozes, 2002 Parte III., pp. 251.  
*Política Externa*, Vol. 13, n. 3, dez, jan e fev, 2005, SP, IEEI, USP.  
*Carta Capital*, RJ, Maio-2004.  
*Carta Capital* “O Império com pés de barro”, SP, Confiança, 17/10/2007, pp38-45.  
 KOISTINEN, Paul A. “The Industrial Military Complex in Historical Perspective: The Inter War Years”. *The Journal of American History*, The Organization of American Historian, Bloomington, Indiana, 1970, p. 844.  
 \_\_\_\_\_ “Mobilizing the World War II: Economy, Labor and the Industrial Military Alliance”. University California Press, Berkley, California, 1973.  
 LUTTWAK Edward N. *Guerra Moderna: A contrainsurgência como prática equivocada*, RJ, Revista da EGN, 2º sem. de 2007, vol. iv, pp. 7-19.  
*Forças Armadas em Revista*, Ano 4, nº 14, 2009, RJ, Faer Cultural.



REVISTA



# MARITIMA BRASILEIRA

**A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO**

*Preço de 9 mil réis (1884/1900)*

**A Revista Marítima Brasileira completou 159 anos em**

**1º de março de 2009. 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).**

# O CONHECIMENTO DE EMBARQUE: UM BREVE ESTUDO SOBRE SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA

RICARDO VIOTTO<sup>1</sup>  
Advogado

---

## SUMÁRIO

Considerações iniciais: o transporte marítimo  
A origem do conhecimento de embarque  
O valor probatório do conhecimento  
A emissão dos primeiros documentos  
A natureza da circulação dos títulos  
O conteúdo e as cláusulas de reserva  
Da Ordenação da Marinha Mercante de 1681 até os dias atuais:  
    uma breve releitura  
Conclusão

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS: O TRANSPORTE MARÍTIMO

O comércio e os transportes apresentam-se como fatores significativos no desenvolvimento econômico/social de um país e contribuem para a circulação das ri-

quezas, mediante a transferência de pessoas e/ou coisas de um lugar para outro.

Iniciado com a troca de mercadorias e posteriormente com o surgimento da moeda, o comércio desenvolveu-se principalmente pela pesca, pela agricultura e pelas possibilidades comerciais com outros povos. É por

---

<sup>1</sup> O autor é advogado desde 1998, foi pesquisador em Direito Marítimo pela Universidade de Gênova e atualmente cursa o último ano de doutorando em Direito Comparado pela Universidade de Milão.

esse fato que a maioria das cidades desenvolvidas encontra-se à margem desses meios de navegação (Scialoja, 1946, p. 322).

Dentre as civilizações que se dedicaram ao comércio realizado por rios e mares, destacam-se os povos assírios, os babilônicos, os caldeus, os egípcios, os fenícios e também os rodes, no Mediterrâneo (Desjardins, 1980). O desenvolvimento de um povo frente a outro foi sempre motivado pela busca de riquezas, mediante a prática de atos de comércio, mas também as constantes guerras. Embora não existam registros que retratem com perfeição a história dessas civilizações, é certo que eram sociedades economicamente organizadas.

Em breve análise sobre as normas jurídicas desses povos, Antonini (2004) salienta que, embora não exista fonte de informação robusta capaz de reconstruir a história da época, é certo que sobre eles incidia forte influência religiosa. Justamente por isso, relembra, as regras tendiam a desaparecer com a civilização instituidora ou, no caso de conquista, como as do Império Romano, muitas delas eram recepcionadas e outras adaptadas pelo sistema conquistador. Em ambos os casos, nenhum rastro da legislação originária foi deixado: no primeiro, porque desapareceu; no segundo, porque as normas incorporadas se confundiam com o próprio sistema romano.

No tocante ao estudo das legislações fluviais e marítimas da época romana, poucas são as informações existentes. Uma das exceções é representada pelo Código de Hamurabi, datado possivelmente do ano 2.200 a.C. e composto de 282 artigos. Entre

outras matérias, este código regulamentava o transporte de coisas (art. 112), a construção de navio (art. 234, 235), o fretamento ou transporte (art. 236 a 239), o abalroamento (art. 240), a construção de embarcações (art. 235), o afretamento (art. 236, 237) e o transporte de mercadorias (art. 238 e 239) e frequentemente estabelecia a pena de morte como caráter sancionatório pelo descumprimento das imposições nele determinadas.

Particular contribuição no desenvolvimento dos transportes marítimos deve-se ao povo fenício. A natureza acidentada do seu território, localizado entre o Mar Mediterrâneo e as montanhas do Líbano, que dificultava as vias

de comunicações internas, contribuiu para a constituição de cidades/estados independentes e impulsionou a exploração dos mares.

Embora esse povo tenha se tornado um dos maiores navegadores, comerciantes e colonizadores da Antiguidade, os historiadores divergem a respeito da regulamentação

das matérias atinentes ao comércio marítimo. De um lado, Webster (1903) entende que, ainda que os fenícios tenham se destacado na utilização dos mares, não existe qualquer registro documental que comprove tal fato; do outro, Pardessus (1845) argumenta que a ausência desses registros indica que as regras do comércio marítimo estabelecidas nos textos hebraicos eram reprodução das normas fenícias, já que os judeus não se destacaram nas navegações, mas sim na agricultura e na criação de animais.

Outros autores foram mais além ao afirmar que as redações das normas de Mishná

**O desenvolvimento de um povo frente a outro foi sempre motivado pela busca de riquezas, mediante a prática de atos de comércio, mas também as constantes guerras**



ἀένη Ἰαῖεῖς é a de que ele representa o recebimento das mercadorias. Isso porque, nas inúmeras publicações do *Digesto*, o significado etimológico da palavra era traduzido como *manus immissionem* e como *manus iniectio* (Scorza, 1936).

Embora Scorza (1936) tenha fundamentado sua alegação com base no documento mencionado no parágrafo anterior, ele mesmo se contradiz: inicialmente considera que se trata somente de uma hipótese de origem, mas depois de discorrer sobre o assunto afirma que não se pode negar ter ele o *status* da forma originária do conhecimento de embarque. Rosa (1958), ao se manifestar sobre o assunto, afirma que se o procedimento adotado naquele período fosse exatamente como o estabelecido por Scorza – entenda-se com a “emissão pelo carregador de um documento de transporte que legitimava a restituição das mercadorias – seria difícil aceitar as evoluções futuras que viria a sofrer o conhecimento”.

Uma segunda e majoritária corrente (Rosa, 1985; Vivante, 1881; Brunetti, 1929) afirma que a origem do conhecimento remonta ao período medieval, quando os mercadores costumavam acompanhar, pessoalmente, o transporte das suas mercadorias até o local da venda. Por esse motivo, não era comum a emissão de qualquer recibo que servisse como prova da efetiva entrega das mercadorias e do seu respectivo embarque.

Embora alguns doutrinadores considerassem que tais procedimentos tenham se originado a partir do século XIII (Ripert, 1929), Rosa (1958) defende a tese de que o conhecimento somente surgiu a partir do aparecimento do Consulado do Mar, uma reunião das normas consuetudinárias redigidas no século XV. Dentre as suas anotações, se constata que, uma vez firmado o contrato de transporte, o capitão deveria fornecer ao mercador um espaço sobre o navio proporcional ao frete por ele

pago, permitindo-lhe portar consigo uma mala, uma cama e seu servo, mas somente quando o pagamento do frete superasse uma cota mínima; caso contrário, o embarque do mercador ou de outra pessoa somente poderia ocorrer mediante o pagamento da passagem (Targa, 1787).

A determinação da cota mínima para o transporte era estabelecida conforme o uso e o costume portuário. Em Gênova, por exemplo, era uso transportar o mercador e/ou a pessoa por ele indicada, gratuitamente, quando o valor do frete ultrapassasse o dobro do valor que ele pagaria para realizar sozinho a viagem.

O Consulado do Mar, contudo, não era o único instrumento que servia para disciplinar o transporte de mercadorias pelo mar. Na Itália, destacaram-se também o Estatuto de Ancona (Pardessus, 1845), o *Ordinamenta et consuetudo maris edita per Consules Civitatis Trani* (Reddie, 1841; Monti, 1938) e o *Ordenamento Marítimo de Pietro d’Aragona*, dentre outros.

Com o passar do tempo, os mercadores passam a fundar agências de comércio e, paulatinamente, deixam de acompanhar o transporte das mercadorias, confiando a função a um sócio, que tinha participação nos lucros (Estatuto de Gênova, 1499, livro IV, cap. 13) ou a um representante, que devia cumprir precisamente as determinações que lhe eram passadas. Nesse caso, os mercadores recebiam do escrivão de bordo um extrato do seu livro, como se verifica abaixo:

*Capitulare nautico pro emporio Veneto (1255), cap. 53: et dabo et presentabo omni mercatori et marinario si voluerint accipere scriptum omnium suorum collorum.; Statuto di Ancona (1397), rub. XXIX: De le scripture fatte nel Catasto della nave per il scrivano sia egli tenuto di dare lo exemplo scripto de sua mano, infra terzo di poichè fu domandato.; Statuto Genua, 1441,*

*cap. 103: Statuimus et ordinamus quod quilibet scriba cujuscumque navis mercatori requirenti dare per apodixiam scriptam manu propria omnes et singulas res et merces.*

A partir do momento em que os mercadores passaram a estabelecer relações de comércio no local de destino, o transporte das mercadorias deixou de contar com a presença do proprietário dos bens transportados e passou a ser efetuado unicamente pelo capitão, mediante emissão de recibo ao embarcador. No destino, o capitão era obrigado a restituir as mercadorias para o representante do mercador, mediante apresentação da cópia do registro de bordo.

No próprio Consulado do Mar já constava a hipótese de o capitão lançar as mercadorias ao mar para salvar a embarcação, desde que consultados os mercadores ou, na ausência destes, a tripulação (Casaregis, 1911). Essa faculdade concedida ao capitão evidenciava que o transporte das mercadorias já estava sendo efetuado sem o devido acompanhamento por parte de seus proprietários ou por pessoa por eles designada.

Paulatinamente, as mercadorias passaram a ser confiadas ao capitão, que emitia um documento quando do recebimento das coisas. Surge então a necessidade de se estabelecer uma documentação pública que registrasse todos os fatos ocorridos a bordo do navio (Righetti, 1990).

Essa nova fase foi marcada pela determinação de que os navios deveriam ter a bordo um livro e também um escrivão designado para nele anotar tudo o que ocorresse a bordo da embarcação; isso incluía o embarque e desembarque das mercadorias, as vendas efetuadas e os passageiros, dentre outros fatos que pudessem ocorrer durante a viagem. Nem todos os navios, contudo, tinham a necessidade de manter a bordo o livro e o escrivão, mas somente aqueles cuja capacidade superava certa quantidade de carga.

Nos navios de maior porte, eram nomeados um ou dois escrivães, conforme pode se aferir nos Estatutos de Veneza de 1225, de Marcélia de 1253 e também nos Ordenamentos de Barcelona de 1453, os quais eram responsáveis pela conferência das mercadorias depositadas a bordo do navio e também por emitir um recibo de embarque, nos estritos termos do registro no livro de bordo. Caso se tratasse de navios com bitola abaixo daquela estabelecida, os proprietários não eram obrigados a manter a bordo o livro e tampouco o escrivão, mas poderiam emitir pessoalmente o recibo.

No tocante à atividade desempenhada pelo escrivão, deveria ele ser nomeado pelos armadores e/ou pelos afretadores ou ser designado pelo magistrado do país (Consulado do Mar, século XI, cap. 75 e *Capitulare nauticum pro emporio veneto*, 1255, cap. 52, ambos in Casaregis, 1911). Caso os três estivessem na mesma solenidade, o ônus para a nomeação do escrivão recaía ao magistrado.

Suas habilidades deveriam ser incontestes. Além de saber ler e escrever, o escrivão somente tomava posse depois de jurar submissão, na presença dos marinheiros e dos comerciantes, a todo o pessoal de bordo, ao proprietário do navio, aos passageiros, além de seguir com precisão os preceitos contidos no Estatuto e nas Ordenações Medievais (Consulado do Mar, cap. 55). Uma vez investido na função, deveria saber a quantidade, a marca, o peso e o valor do frete de todas as mercadorias embarcadas e desembarcadas (Vivante, 1881) e apresentá-los ao magistrado tão logo desembarcasse.

Além da fé pública das anotações feitas pelo escrivão (Casaregis, 1911; Targa, 1787), a credibilidade do documento era reforçada pelas severas penas impostas quando efetuadas escriturações infieis, ou seja, o escrivão estava sujeito a perder o cargo e a

mão direita, teria a testa marcada a ferro quente, perderia tudo o que possuía e seria gravemente multado (Casaregis, 1911).

As anotações contidas nos livros não ficavam restritas ao conhecimento do magistrado, mas poderiam ser utilizadas também pelos armadores e/ou mercadores mediante requerimento de extrato dos registros efetuados pelo escrivão como meio de prova a ser utilizada em eventuais conflitos atinentes ao transporte (Boi, 1995; Targa, 1787).

Com o tempo, os extratos utilizados para solução de litígios passaram a ser usados também para atestar o embarque e as condições do recebimento das mercadorias. Rosa (1958) chama a atenção para o fato de que Goldschmidt (1891) e Scorza, (1936), diante de alguns documentos publicados por Blanchard, afirmavam que no período medieval era prática o capitão emitir um recibo independentemente das anotações efetuadas pelo escrivão. Um destes documentos consta no título LXII do *Capitulare Nauticum pro Emporio Veneto*, em que se estabelece “[...] *et sicut in patroni custodia per scriptum merces receperit, ita eas per scriptum mercatori cum integritate restituere teneatur...*”

Relendo essa passagem extraída do *Capitulare*, Scorza entende que os termos indicam (1) “*per scriptum*” – a obrigatoriedade da anotação pelo escrivão no livro de embarque e (2) “[...] *ita eas per scriptum mercatori cum integritate restituere teneatur...*” – o desembarque

deveria ser feito por ordem do escrivão e conforme as anotações inseridas no livro. O mesmo autor reproduz um documento publicado por Bensa (1925) que indicava a emissão do recibo de embarque independentemente das anotações lançadas pelo escrivão, pois quem o subscrevia não se declarava escrivão, mas se responsabilizava pelas informações nele contidas.

*In Xri nomine, Amen: die prima Augusti MCCCLXXXVII in Brugis.*

*Noverint universi et singuli inespeteri quod ego Manfredinus che Cherio confitior et confesso quod recepi de vos*

*Anthonius Chornello de Mayorlichia petias DCCXXX ferro in Escraussa. Detto ferro debio consignare Petro de Villalonga in dicto loco morolice. Ego Manfredinus de Cherio. [...] polizza di ferro carico per Malioca (Bensa, 1925).*

Nessa mesma linha, Boi (1995) afirma que em virtude das alterações dos usos que vinham ocorrendo, quer fosse pelo não acompanhamento do transporte

das mercadorias pelos mercadores, quer fosse pela presença de um escrivão a bordo dos navios, parecia natural que os embarcadores recebessem algum comprovante pelo depósito das mercadorias. Tais comprovantes não significavam unicamente a consignação das mercadorias, mas também a concretização de um contrato de transporte com o armador.

Como se observa, em um determinado momento histórico da evolução do conhecimento de embarque poderiam coexistir

**A credibilidade do documento era reforçada pelas severas penas impostas quando efetuadas escriturações infieis, ou seja, o escrivão estava sujeito a perder o cargo e a mão direita, teria a testa marcada a ferro quente, perderia tudo o que possuía e seria gravemente multado**

dois recibos paralelos: um originado a partir do extrato do livro de bordo e o outro emitido diretamente pelos armadores. Infelizmente, a doutrina não explica o tratamento jurídico e os efeitos da coexistência desses dois documentos, mas Scorza (1936) entende que o “verdadeiro conhecimento” seria aquele emitido após a estipulação do contrato de transporte, quando surge a obrigação de transportar as mercadorias e entregá-las no local de destino. Quanto ao extrato do livro de bordo, não passava de mero instrumento comprobatório do depósito das mercadorias.

A lenta evolução do conhecimento foi marcada pelo acompanhamento do proprietário no transporte das suas mercadorias. Sucessivamente e diante dos perigos do mar, os mercadores passaram a nomear um preposto ou entregavam suas mercadorias para que os próprios armadores as comercializassem mediante o pagamento de uma comissão. Com o desenvolvimento do comércio, os navios passaram a contar com a presença de um escrivão, ou o próprio armador emitia um recibo de embarque.

## O VALOR PROBATÓRIO DO CONHECIMENTO

A partir do século XVI e com a intensificação das navegações em nível mundial, os documentos de transporte foram recebendo novas modificações, com o objetivo de salvaguardar o direito dos mercadores e armadores para atender às exigências do mercado.

Um dos fatores que contribuíram significativamente para a evolução do conhecimento, sua forma de emissão e prova foi marcado pelo início da utilização de seguros das mercadorias. Nesse caso, permanecer com um documento que descrevesse precisamente os bens entregues ao armador significava ter em mãos um instru-

mento hábil para provar o contrato de transporte e o estado das mercadorias embarcadas e, se necessário, ser utilizado para acionar o seguro em caso de sinistro (Stracca, 1569).

De posse do documento emitido pelo capitão, ou mesmo do extrato dos registros do escrivão, o carregador normalmente comunicava ao destinatário do carregamento através da utilização de uma simples carta, uma notificação, fazendo constar do instrumento o valor do frete devido. Isso impedia que o capitão recebesse o valor do frete duas vezes, como normalmente acontecia.

Os registros até então efetuados pelos escrivães ou a emissão pelo capitão de um comprovante de embarque, embora constituíssem instrumentos hábeis para prova do carregamento e da consignação das mercadorias, não outorgavam direito para se exigir restituição das mercadorias (Rosa, 1958). Todos os procedimentos eram sempre personalíssimos, e somente o proprietário das coisas poderia solicitar a devolução das mesmas.

A assinatura do escrivão, antes pessoal, passou ser a rogo do capitão e poderia ser comprovada tanto pelo escrivão quanto por testemunhas. O armador não era obrigado a emitir o conhecimento, salvo se requerido pelo carregador; contudo, escusando-se ele de cumprir sua obrigação, o escrivão poderia emití-la mesmo contra a ordem daquele (Vivante, 1881).

A regulamentação sobre a emissão do referido documento era efetuada por meio de alguns estatutos e não se limitava unicamente a acordos e convenções entre armadores e carregadores. Entre as partes, o contrato tinha plena vigência, mas, quando estava na posse de terceiros, devia estar subscrito por testemunhas.

Dúvidas pairaram quanto à determinação do momento da emissão do conheci-

mento. Alguns estatutos estabeleciam que sua emissão deveria ser feita antes da partida do navio; outros determinavam que após (*Capitulare nauticum pro emporio veneto*, 1255, Cap. LIII). Neste caso, o conhecimento deveria garantir que o capitão e o escrivão não poderiam modificar os registros constantes do livro de embarque.

Com o tempo, inicia-se a utilização de formulários pré-impressos para a emissão do conhecimento, e seu preenchimento era efetuado manualmente ou mediante a utilização de meios mecânicos. Se o documento contivesse informações dos dois tipos, o manuscrito devia prevalecer quando entre eles houvesse qualquer contradição (Scorza, 1985). O entendimento é que a forma escrita (manual) espelhava mais a vontade das partes.

Por volta do século XVII, o recibo de embarque e o comprovante de entrega de mercadorias emitidos pelo escrivão ou pelo capitão fundem-se com a carta de aviso, também chamada de carta de notificação.

Este documento passa a legitimar ao seu possuidor o direito de requerer a restituição das mercadorias.

O documento emitido pelo capitão, desta forma, determina a obrigação por ele assumida do transporte das mercadorias do local de origem até o local de destino e a restituí-las somente com a apresentação do documento.

Antes da unificação da carta de aviso com o conhecimento de embarque, o documento emitido pelo escrivão ou pelo capitão servia unicamente como prova do contrato de transporte e não legitimava seu detentor a requerer a restituição das mercadorias. O escrivão não era considerado parte no contrato de transporte e, portan-

to, o valor probatório do documento por ele emitido era determinado pelos estatutos, que geralmente determinavam constituir ele prova *jure et de jure*, não se admitindo prova em contrário.

Um outro aspecto é que, se o documento fosse emitido pelas partes, seus efeitos ficavam restritos entre elas. Para que tivesse eficácia de prova frente a um terceiro, a validade do documento deveria ser comprovada por testemunhas ou mesmo por outras provas.

Em relação aos seguradores, o valor probatório do conhecimento não era bem definido. Nas apólices de seguros ficava determinado que a prova do carregamento e, por consequência, do início da viagem, deveria ser a data da emissão do conheci-

mento de embarque (Scorza, 1936).

Do recibo de embarque, passando pelos registros dos escrivães no livro de bordo, até haver a unificação com a carta de notificação, o conhecimento constitui o

instrumento mais importante do contrato de transporte marítimo de coisas.

## A EMISSÃO DOS PRIMEIROS DOCUMENTOS

Foi somente a partir do século XVII que houve o aprimoramento do conhecimento de frete como instrumento constitutivo de uma obrigação autônoma, emitido pelo comandante e entregue ao carregador/expedidor, e destinado a circular mediante a negociação do documento. Isso porque, no período medieval, além das anotações efetuadas pelo escrivão no livro de embarque, existia uma notificação por carta que era enviada pelo remetente ao destinatário

**O conhecimento constitui o instrumento mais importante do contrato de transporte marítimo de coisas**

para comunicar a remessa das mercadorias, documento também utilizado para reclamá-las. Bensa (1925), em sua obra, reproduz a forma como era redigida:

*Em nome de Deus. Neste 10 de outubro de 1392. Enviamos neste dia pelo navio de Guglielmo Ris... de Maiolica IV fardos de grão especificados (marca). Descarregadas deve ser pago o frete f. II ¼ dos fardos, isto è f. nove para todos: que Deus os proteja; e que seja feita a vontade de Antonio di Guccio. Goro di Sagio em Valência por ordem de Francesco di Marco e preenchido em Pisa: IV fardos (texto traduzido para o vernáculo).*

A ausência de meios de transportes eficientes contribuía para que as notificações não fossem entregues ou, quando entregues, chegassem após o desembarque das mercadorias no local de destino. Justamente por facilitar práticas fraudulentas e danosas (Rosa, 1958), a carta de notificação e o documento de embarque emitido pelo capitão e que estabelecia as mercadorias depositadas foram reunidos para formar o que hoje identificamos como o conhecimento de embarque marítimo ou, na língua inglesa, como *bill of lading*.

Com a fusão do título emitido pelo escrivão ou capitão com a carta de aviso (ou notificação), o documento emitido passa a conferir legitimidade ao possuidor para requerer a restituição das mercadorias. O capitão, então, devia emitir um conhecimento

obrigando-se a efetuar o transporte até o local de destino e a restituir as mercadorias somente mediante a apresentação do título por ele expedido.

Antes da unificação da carta de aviso com o conhecimento de embarque, o documento emitido pelo escrivão ou pelo capitão servia unicamente como prova do contrato de transporte e não legitimava seu detentor a requerer a restituição das mercadorias. Em relação aos seguradores, o valor probatório do conhecimento não era bem definido. Em todas as apólices de seguros estava escrito que a prova do

carregamento e, por consequência, do início da viagem, deveria ser a emissão do conhecimento de embarque (Scorza, 1936).

No tocante à emissão do título, Targa (1787) traça cuidadosamente os procedimentos. Segundo ele, enquanto as mercadorias estavam sendo carregadas a bordo do navio, quem assistia ao embarque – isto é, o assistente do escrivão – efetuava todas as anotações no livro de embarque e passava recibo ao embarcador.

Embarcadas todas as mercadorias, os embarcadores eram avisados para comparecerem em local predeterminado para apresentarem seus recibos de entrega das mercadorias e, uma vez coincidindo com as anotações no livro, receberem do escrivão o conhecimento de embarque.

A emissão do título era efetuada em três vias originais (Scorza, 1936) e poderia ser redigida completamente pelo escrivão ou somente subscrita por ele. A assinatura do

**Justamente por facilitar práticas fraudulentas e danosas (Rosa, 1958), a carta de notificação e o documento de embarque emitido pelo capitão e que estabelecia as mercadorias depositadas foram reunidos para formar o que hoje identificamos como o conhecimento de embarque marítimo ou, na língua inglesa, como *bill of lading***

escrivão, antes pessoal, passou ser a rogo do capitão e poderia ser comprovada tanto pelo escrivão como pelas testemunhas. O capitão não era obrigado a emitir o conhecimento de embarque, salvo se requerido pelo carregador; contudo, escusando-se ele da sua obrigação, poderia o escrivão, em resposta ao requerimento, expedir o documento mesmo contra a ordem daquele, conforme dispunha o Estatuto Marítimo de Ancona, de 1397.

A regulamentação sobre a emissão dos referidos documentos era feita por meio de alguns estatutos. Tais documentos não se limitavam unicamente a acordos e convenções entre armadores e carregadores. Dentre eles, alguns permitiam a emissão do conhecimento depois que o navio partisse, como o *Capitulare nauticum pro emporio veneto*, de 1255, e outros condicionavam a partida à emissão do documento, conforme estabelece o Estatuto de Sassari. A emissão do conhecimento após a partida do navio, contudo, deveria retratar precisamente todas as mercadorias embarcadas, de modo a coibir eventual fraude nas anotações feitas no livro a bordo. O texto abaixo dá uma ideia de qual era o procedimento adotado:

*Carregou pelo nome de Deus, e de bom salvamento neste porto de Gênova M..., por conta e risco de... na embarcação denominada... Patron F. de... as mercadorias anotadas no final desta... por deveres dito Patrone F. as mesmas mercadorias... na exata conformidade conduz com sua dita embarcação nesta sua viagem a ... e quando da chegada no porto da referida cidade então entregar aos ditos... ou a quem por ele será, quando feita a consignação ser-lhes-ão pagos por seu justo frete... Eu, Patron F. acima afirmo o acima exposto pela quantidade; no resto, diz possuir. (Texto traduzido para vernáculo)*

Conforme salientado, as anotações passaram a ser efetuadas em formulários pré-impresos, mediante a utilização de meios mecânicos ou na forma manuscrita. No caso do documento ser preenchido com as duas formas e apresentar contradição entre elas, a manuscrita prevalecesse sobre aquela (Scorza, 1936). O conhecimento, portanto, na visão de Targa (1787), era a fusão do extrato do livro de embarque com o documento emitido pelo capitão. A ordenação da Marinha Mercante de 1681, além de reconhecer a faculdade de o comandante do navio emitir o conhecimento, também estabeleceu que o documento tinha o caráter de título representativo das mercadorias, vinculando sua emissão em três vias: uma ao carregador, uma ao destinatário e uma ao transportador.

## A NATUREZA DA CIRCULAÇÃO DOS TÍTULOS

À medida que os debates sobre a legitimação para requerer a restituição das mercadorias ganham importância, surgem na doutrina duas correntes para estudar os efeitos da transferência do título a terceiros: se transfere ou não o direito de propriedade das mercadorias ou se a posse se restringe unicamente ao direito de requisitar a restituição a seu detentor.

A primeira delas entende que a legitimação para se requerer a restituição das mercadorias e, conseqüentemente, a transferência de sua propriedade somente poderia ocorrer a partir da fusão do conhecimento de embarque com a carta de aviso. Isso porque, como já afirmado, a carta de aviso não se tratava somente de uma comunicação, mas também atribuía direito ao possuidor de exigir a restituição das coisas.

Após a fusão, portanto, a cláusula “à ordem” passou a ser incorporada no conhecimento para determinar a menção, no

título, do nome do proprietário das mercadorias, conferindo a ele a possibilidade de transferir a cártula para outras pessoas.

A segunda, adotada por Scorza (1936), fundamenta-se a partir de três decisões da Rota di Genova, um tribunal que à época analisava questões atinentes à matéria comercial. Segundo as Decisões LIV, XVI e LXVIII, entende que o conhecimento de embarque atribui o direito a exigir a restituição das mercadorias independentemente da prova de propriedade do título, sendo suficiente a apresentação do documento. A substituição da propriedade, contudo, somente se opera a partir de um negócio apto a justificar uma passagem de propriedade, e não somente com a transferência do conhecimento (Scorza, 1936).

## O CONTEÚDO E AS CLÁUSULAS DE RESERVA

Como acima exposto, a partir da fusão do conhecimento de transporte com a carta de aviso para se retirar os bens, o conhecimento de embarque passou a ser considerado como um título representativo das mercadorias.

Até o final do século XVIII, o conhecimento de embarque indicava o local de embarque e de destino, o valor do transporte, os nomes do carregador, do expedidor, do capitão e do destinatário, as mercadorias embarcadas com indicação da quantidade, peso e marca, além do local e da data de emissão do documento. A diferença entre as anotações feitas pelo escrivão no livro de embarque e a emissão do conhecimento era marcada pela inserção da cláusula de responsabilidade e de outras condições do transporte, que nos anos sucessivos foram aprimoradas.

Devidamente firmado, o conteúdo inserido no conhecimento ganhava presunção de veracidade e obrigava o armador pela

declaração ali contida. Contudo, a inserção da cláusula “diz conter” exime o armador da responsabilidade pelas declarações prestadas pelo carregador.

Surgem duas correntes que tentam identificar o valor da cláusula “diz conter”. A primeira considera que a cláusula, inserida de maneira geral e sem a identificação precisa de eventual incompatibilidade entre a declaração e a consignação, tem o condão de excluir toda a responsabilidade do armador sobre as mercadorias recebidas para o embarque, mas, por não ser uma prova absoluta, o carregador poderia demonstrar que a declaração apresentava as características indicadas na declaração (Targa, 1787).

A segunda entendia que a inserção genérica de uma cláusula não tinha validade, justamente por compreender todas as informações descritas no conhecimento de embarque, não reconhecendo nenhuma informação prestada pelo carregador (Rosa, 1958). Na prática, o capitão costumava reconhecer algumas informações que poderia comprovar, como o número de fardos e de caixas e a quantidade das mercadorias, e negava as demais declarações.

Outras cláusulas foram sendo inseridas no conhecimento de embarque, dentre elas a cláusula à ordem. Foram dois os motivos que justificaram a sua inserção: o primeiro, se a circulação do conhecimento ocorria sem o controle do emissor, não possibilitava a subordinação da consignação à exibição da carta de notificação; no segundo, a carta de notificação era também um documento de legitimação para o resgate das mercadorias e não era concebível que existissem dois documentos aptos à circulação e para produzir os mesmos direitos.

Observa-se assim que o conhecimento de embarque desenvolvia inicialmente uma função probatória do contrato de transporte e comprovava o carregamento a bordo

do navio. O título alcança sua evolução como título representativo das mercadorias somente a partir do século XVII.

A partir da evolução do tráfico marítimo e com a regulamentação da matéria pelas Ordenações da Marinha Mercante Francesa, em 1681, o conhecimento passa a ser considerado como um título representativo das mercadorias passível de circulação. Além disso, embora não regulamentasse completamente todas as questões atinentes ao conhecimento de embarque, as *Ordannance* são retomadas pelo Código Comercial Francês de 1807, que, além de disciplinar o direito marítimo privado, também serviu como parâmetro para a regulamentação da matéria pelos países do território europeu além dos latino-americanos, asiáticos, africanos e da América do Norte. Anos mais tarde e visando estabelecer uma linguagem uniforme sobre a matéria, surge a Convenção Internacional de Bruxelas de 1924 sobre o Conhecimento de Embarque.

### **DA ORDENAÇÃO DA MARINHA MERCANTE DE 1681 ATÉ OS DIAS ATUAIS: UMA BREVE RELEITURA**

Com a promulgação da Ordenação da Marinha Mercante de 1681, a matéria de conhecimento de embarque passa a ser regulamentada no livro III, título II e contribui para seu “completo desenvolvimento”. Pela singularidade e objetividade com que o assunto foi tratado, a releitura abaixo é desenvolvida com parâmetro na lição de Scorza (1936).

Segundo relembra o autor, a emissão do título deveria ser efetuada pelo capitão ou pelo escrivão, com a determinação do nome do carregador, do destinatário, do local de origem e destino, dos nomes do capitão e do navio. Na época, já não era mais costume que o mercador acompanhasse o trans-

porte das mercadorias, e também os navios já não costumavam manter a bordo um escrivão e, por isso, o título era emitido pelo capitão e por ele assinado.

Nesse período, o conhecimento passa a servir como um recibo da entrega das mercadorias e também como um documento de transporte. Nele deveriam constar as mercadorias embarcadas, com indicação da qualidade, da quantidade e as respectivas marcas, além da indicação dos nomes do carregador, do transportador, do capitão e do navio, além dos lugares de embarque e desembarque.

No tocante às indicações sobre as características das mercadorias, surgem dois posicionamentos a respeito da utilização da cláusula “diz conter”. Alguns doutrinadores entendiam ser desnecessária a utilização da cláusula “diz conter” quando a descrição das mercadorias fossem somente das duas características aparentes, porque a indicação relativa à carga poderia fazer remissão somente às qualidades exteriores. Scorza (1936), contudo, afirma que fosse a descrição detalhada ou mesmo genérica vinculava o transportador a responsabilizar o carregador, e por isso era sempre justificável o emprego da referida cláusula.

Regulamentando o costume até então difundido no comércio marítimo, a Ordenação estabelecia que o documento deveria ser emitido em três cópias originais, sendo uma via para o capitão, uma para o destinatário e outra para o carregador. O prazo para sua emissão era limitado até 24 horas do embarque das mercadorias.

Uma vez entregues as mercadorias no local de destino, o capitão deveria restituir as mercadorias ao destinatário mediante recibo. Estas eram as disposições dos dois últimos artigos das Ordenações.

A disciplina contida na Ordenação de 1681 vem retomada pelo Código de Comércio Francês de 1807, no livro II, que

contém a disciplina do direito marítimo privado. O Código Napoleônico foi amplamente conhecido nos territórios europeus e por países latino-americanos, asiáticos e africanos e da América do Norte e, em particular, serviu de influência para a regulamentação da matéria no Direito brasileiro.

Surge em 1850, com o Código Comercial Brasileiro, a primeira lei que regulamentou a matéria de Direito Marítimo. No seu conteúdo, o Código Comercial foi dividido em três partes: a primeira e a terceira, destinadas a regulamentar o comércio em geral e a falência, foram revogadas expressamente pelo Código Civil de 2002 e pela Lei de Falências. A segunda, ainda em vigor, é a que cuida do Comércio Marítimo, e em particular das embarcações, dos afretamentos e do conhecimento, dentre outros argumentos. Todavia, todas as disposições contidas neste código não esgotam todo o campo e relações provenientes do Direito Marítimo, o que se verifica com a sequência de normas que foram sendo publicadas no intuito de completar a legislação pertinente à matéria.

Com a promulgação da Constituição Federal (Brasil, 1988), estabeleceu-se a competência privativa da União legislar sobre o Direito Marítimo, estabelecer as diretrizes da política nacional de transportes e o regime dos portos, da navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial e do trânsito e transporte (art. 22, I, IX a XI). Posteriormente, inúmeros outros diplomas vieram a regulamentar a matéria, como as leis que estabeleceram o Tribunal Marítimo e regulamentaram o registro da propriedade marítima, dos portos e do transporte multimodal de cargas, dentre outras.

**Surge em 1850, com o  
Código Comercial  
Brasileiro, a primeira lei  
que regulamentou a matéria  
de Direito Marítimo**

Se por um lado a legislação doméstica procurou estabelecer as regras para a emissão do conhecimento de embarque interno, do outro, com a intensificação do transporte, surgiu um movimento voltado para a codificação internacional das normas referentes ao contrato de fretamento e sobre o conhecimento de transporte, desenvolvidos quase que paralelamente ao movimento da uniformidade internacional das regras da avaria comum.

Esses movimentos iniciaram-se em 1860, em Glasgow, aos cuidados da National Association for the Promotion of Social Science. Em Glasgow se realizou o primeiro congresso para tratar sobre a Avaria Comum, resultando, anos mais tarde, em inúmeras outras conferências internacionais que resultaram nas Regras de Sheffield e nas Regras de Liverpool de 1882, entre outras.

No tocante ao conhecimento de embarque marítimo, uma das primeiras tentativas de uniformização foi a lei americana de 1893 denominada Harter Act, que buscava salvaguardar os interesses dos carregadores diante dos armadores que se encontravam em uma situação de vantagem.

Foi somente após longo período de estudos e debates que, em 24 de agosto de 1924, se estabeleceu a Convenção de Bruxelas de 1924. Alguns anos mais tarde, esta convenção sofre duas modificações, pelos Protocolos de 23 de fevereiro de 1968 e de 21 de dezembro de 1979, e se estabelece também o Convênio de Hamburgo de 31 de março de 1978, também conhecido como Regras de Hamburgo. Nem todas essas alterações de convenções foram ratificadas pelo Brasil.

## CONCLUSÃO

O conhecimento de embarque e os movimentos tendentes à uniformização do título surgem somente a partir de uma lenta evolução dos transportes marítimos e do documento utilizado para comprovar o contrato de transporte.

Duas correntes buscaram identificar a origem do conhecimento na sua forma primitiva: a primeira entendia que o documento teria surgido no período romano, e sua tese foi defendida a partir de um fragmento constante no Digesto de Ulpiano; a segunda, majoritária, que sua origem remonta ao período medieval.

Inicialmente, os mercadores acompanhavam a bordo o transporte das mercadorias e, com o tempo, passaram a designar um preposto que os representasse. O preposto era qualquer pessoa digna de confiança dos mercadores ou mesmo o capitão, que normalmente recebia uma comissão pelos trabalhos prestados, além do frete a que fazia jus.

Com o decurso do tempo, alguns navios passaram a ter a bordo um escrivão que anotava todos os dados referentes às mercadorias embarcadas e desembarcadas, e a fé pública de seus atos contribuiu para o desaparecimento do “acompanhante das mercadorias”. Nos navios que não tinham a bordo o escrivão, era obrigado o capitão a emitir um recibo de embarque das mercadorias ao remetente, quando solicitado.

Os extratos das anotações efetuadas pelos escrivães no livro de embarque, um livro que ficava a bordo do navio, eram utilizados como provas das mercadorias embarcadas e também costumavam ser en-

viados para o destinatário, quando extraídas cópias.

Desde sua origem, o conhecimento desenvolveu a função probatória do conhecimento de embarque e também certificava o carregamento das mercadorias a bordo do navio. Sua evolução conferiu-lhe a função de título representativo da mercadoria e passou a legitimar o possuidor do título a requerer a entrega das mercadorias.

A lentidão com que os transportes eram realizados fez surgir o costume de se efetuar a venda das mercadorias ainda que estivessem a bordo do navio mediante a transferência do título. Não havia regulamentação sobre o argumento, e a doutrina, após debates, entendeu que o conhecimento de embarque, como título representativo das mercadorias, poderia circular com a inserção da cláusula “à ordem”.

O possuidor do título, portanto, era considerado o proprietário das mercadorias e poderia solicitar a restituição das mesmas. Ao capitão ou armador incumbia restituir as mercadorias somente se o título fosse apresentado, sob pena de ser responsabilizado pelos danos que viesse a causar.

Embora a Ordenação não tenha conseguido abranger todos os problemas referentes à emissão do conhecimento de embarque, foi um importante instrumento que serviu de parâmetro para a origem do Código Comercial francês e este, por sua precisão, para a regulamentação do Direito de muitos países, inclusive o Brasil.

Somente em 1924, a partir das Convenções Internacionais de Bruxelas sobre o conhecimento de embarque e de suas sucessivas modificações, é que se busca estabelecer uma linguagem uniforme sobre a matéria.

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Marinha Mercante; Documento; Legislação; História marítima;

## REFERÊNCIA

- ANTONINI, Alfredo. *Corso di Diritto dei Trasporti*. Milano: Giuffrè Editore, 2004.
- ASCARELLI, Tullio. *Lezioni diritto commerciale*. Giuffrè: Milano, 1955.
- BENSA Enrico. *Il più antichi esemplari di polizze di carico*. Rivista di diritto commerciale, vol. XXIII, primeira parte. Milano: Ed. Dott. Francesco Vallardi, 1925.
- BENSA, Enrico. *Le forme primitive della polizza di carico*. Genova: Caimo, 1925.
- BOI, Giorgia M. *La lettera di trasporto marittimo: studi per una disciplina uniforme*. Milano: Dott. A. Giuffrè, 1995.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília. DF : Senado, 1988.
- BRUNETTI, Antonio. *Diritto Marittimo Privato*. Vol. I, Torino: Utet, 1929.
- CASAREGIS, Giuseppe Maria. *Il Consolato del Mare*. Cap. 75. Torino: Torinese, 1911.
- Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercadorias* (Regras de Hamburgo de 30/03/1978). Disponível em: <<http://pt.legislacao.org/tag/hamburgo>>. Acesso em: 09/08/2009.
- Convenção Internacional de Bruxelas Para Aplicação De Certas Regras Em Matéria De Conhecimentos De Embarque* (Regras de Haia de 25/08/1924). Disponível em: <<http://vlex.pt/tags/conven-o-bruxelas-25-agosto-1924-481192>>. Acesso em: 09/08/2009.
- DESJARDINS, Arthur. *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*. Paris: A Durand et Pedone Lauriel, 1980.
- GAETA, Dante. *Le fonti del diritto della navigazione*. Milão: Giuffrè Editore, 1958.
- GOLDSCHMIDT, Levin. *Handbuch des Handelsrechts*. Vol. I, Stuttgart: Erlangen, 1838.
- GOLDSCHMIDT, Levin. *Universalgeschichte des Handelsrechts*. Stuttgart: Enke, 1891.
- Monti, G. M. *Note sulla datazione della tavola amalfitana e degli ordinamenti del mare di trani*, in Riv. dir. nav., vol. 4.1, 1938. p. 215-233.
- PARDESSUS, Jean Marie. *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*. Vol. I, Paris: Imprimerie Royale, 1845.
- QUERCI, Francesco. *Il diritto marittimo fenicio*. in Riv. Dir. Nav., 1960.
- REDDIE James. *An historical Views of the law of Maritime Commerce*. Edinburgh : W. Blackwood, 1841, in: <[http://books.google.com.br/books?id=y94qiiRMrMIC&pg=PA291&lpg=PA291dq=ordinamenta+et+consuetudo+maris+edita+per+consules&source=bl&ots=fMrR\\_i2enw&sig=N08OARqascqRR0U-M9Rt0dR3RTg&hl=pt-R&ei=rJWaStbBO4\\_h1Af6rM3IBQ&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=1#v=onepage&q=ordinamenta%20et%20consuetudo%20maris%20edita%20per%20consules&f=false](http://books.google.com.br/books?id=y94qiiRMrMIC&pg=PA291&lpg=PA291dq=ordinamenta+et+consuetudo+maris+edita+per+consules&source=bl&ots=fMrR_i2enw&sig=N08OARqascqRR0U-M9Rt0dR3RTg&hl=pt-R&ei=rJWaStbBO4_h1Af6rM3IBQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1#v=onepage&q=ordinamenta%20et%20consuetudo%20maris%20edita%20per%20consules&f=false)>. Acesso aos 30/08/2009>.
- RIGHETTI, Giorgio. *Trattato di diritto marittimo*. Parte II, Milano: Giuffrè, 1990.
- RIPERT, Georges. *Droit maritime*. 3ª ed., Paris: Arthur Rousseau, 1929-1930, p. 350.
- ROSA, Antonio Pavone La. *Studi sulla polizza di carico*. Milano: Giuffrè, 1958. p. 344.
- ROSA, Antonio Pavone. *La Polizza di carico*. in Enc. Dir., vol. XXXIV, Milano: Giuffrè, 1985.
- SCIALOJA, Antonio. *Saggi di storia del diritto marittimo*. Roma: Società editrice del Foro Italiano, 1946.
- SCORZA, Bernardino. *La polizza di carico*. vol. I, Roma: Foro Italiano, 1936.
- STRACCA, Benvenuto. *Tractatus de mercatura seu mercatore*. Veneza: apud haeredes Iacobi Iuntae, 1569.
- TARGA, Carlo. *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*. Genova: Ivone Gravier, 1787.
- VIVANTE, Cesare. *La polizza di carico*. Milano: Editore Librajo, 1881.
- WALTZING, Jean Pierre. *Étude historique sur les corporations professionnelles ches les Romains*. vol. II, Paris: Louvain, 1896.
- WEBSTER, William Clarence. *A General History of Commerce*. Boston and London: Ginn and Company. vol. 9, 1903.

# RELAÇÕES POLÍTICO-ESTRATÉGICAS DA PARCELA SUL-AMERICANA PERTENCENTE À ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICA SOB A PERSPECTIVA NEORREALISTA\*

*“O mundo é um lugar perigoso de se viver, não por causa daqueles que fazem o mal, mas sim por causa daqueles que observam e deixam o mal acontecer.”*

Albert Einstein

*“É triste pensar que a natureza fala e que o gênero humano não a ouve.”*

Victor Hugo

GUSTAVO DE ANDRADE ROCHA  
Bacharel em Relações Internacionais

---

## SUMÁRIO

Introdução
Paradigma neorrealista, uma explanação teórica
Visão reducionista e visão sistêmica
O neorrealismo e os estudos estratégicos
Defesa
Brasil
Venezuela
Bolívia e Equador
Colômbia
Corrida armamentista Brasil-Venezuela
Fronteiras I
Fiscalizações das fronteiras físicas
Desenvolvimento da integração regional
Grupos terroristas
Problemas de fronteiras com causas indígenas e ribeirinhas
Vulnerabilidade das populações indígenas
Exploração para fins científicos
Agosto de 2007
Raposa Serra do Sol
Região Amazônica <i>versus</i> projeto de integração sul-americana
Mercosul, Pacto Andino e OTCA
Unasul e OTCA
Crises regionais
Caso Petrobras na Bolívia
Caso Odebrecht no Equador
Considerações finais

---

\* N.R.: Monografia apresentada ao Curso de Relações Internacionais da Faculdade Integrada do Recife – FIR.

## INTRODUÇÃO

A Amazônia é um dos três eldorados científicos do mundo contemporâneo<sup>1</sup>, juntamente com a Antártica e o fundo dos oceanos<sup>2</sup>. Apesar da existência do Tratado Antártico, ainda vigente<sup>3</sup>, entendo que seja a Amazônia a única das três regiões que é claramente regulamentada e se encontra sob a soberania de Estados, sendo possível e viável de ser explorada e explorada<sup>4</sup> com a atual tecnologia disponível para os Estados da região.

A floresta se estende por cerca de 7 milhões de quilômetros quadrados, em sua maior parte por uma vasta planície que não é inundável. Possui um índice pluviométrico médio anual que varia entre 1.500 e 1.700 milímetros<sup>5</sup>. Trata-se da maior floresta tropical do mundo, sendo a segunda maior floresta, ficando atrás apenas da Taiga Siberiana<sup>6</sup>.

Este contexto trás uma série de ameaças à floresta e aos interesses dos países que detêm a soberania do território onde a Amazônia se localiza. Os interesses externos, os conflitos regionais e sociais, os crimes transfronteiriços e o desmatamento são alguns dos que mais se destacam do conjunto de fatos registrados na região.

Como a floresta é uma interseção entre territórios soberanos, há uma identidade comum e uma conexão entre os Estados denominados amazônicos. Por outro lado, também provoca a atração dos interesses de países que não detêm território na região. Estes veem a Amazônia como palco

de pesquisa, visando a buscar alternativas de explorar em benefício exclusivo de sua nacionalidade. O argumento ambiental é usado como pretexto para uma tentativa, de longo prazo, para internacionalizar a região amazônica, com o propósito de tornar legal a exploração e a presença internacional, em detrimento da soberania dos Estados legítimos que a ocupam.

Os conflitos regionais enfraquecem a soberania e, portanto, tornam a Amazônia ainda mais vulnerável às ameaças externas, além de atrasar o desenvolvimento da região, uma peça-chave para fazer essa imensa área econômica e ambientalmente sustentável. São sim uma ameaça à Amazônia, apesar da tradicional postura pacífica dos Estados que a “defendem” até os dias atuais.

Assim como os conflitos regionais, os sociais enfraquecem o poder legal que os Estados amazônicos ali detêm, além de servirem de argumento para os interesses internacionais, alimentados pelo desnível entre os discursos ambientalista e desenvolvimentista. Ambos são extremados e desfavorecem os interesses nacionais, um por ser uma ameaça à floresta e o outro por ser uma ameaça à sustentabilidade social da região.

Os crimes transfronteiriços são um entrave ao desenvolvimento, fortalecido por políticas equivocadas por parte dos Estados. Além de causar conflitos sociais e ser um entrave ao desenvolvimento econômico, esse tipo de crime mostrou que pode ser um catalisador para o surgimento de crises regionais.

<sup>1</sup> BECKER.

<sup>2</sup> Solo e subsolo marinho, além das plataformas continentais dos Estados costeiros, cuja denominação é “Área” (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo – CNUDM).

<sup>3</sup> Alterado pelo Tratado de Madri para estar vigente até 2048, quando será rediscutida cada operacionalidade dos seus artigos, como uso do solo e subsolo, soberania etc. (Dec. 75.963/1975).

<sup>4</sup> Ato de extrair do solo recursos naturais para comercialização. (Nota do autor – Houaiss)

<sup>5</sup> WWF Brasil.

<sup>6</sup> Ibidem.

Por fim, há a ameaça do desmatamento, com impacto direto no meio ambiente amazônico, especialmente para a floresta amazônica. É estratégico para o bioma, para os Estados amazônicos e para o mundo que a Amazônia permaneça de pé. Por isso, torna-se necessário criar mecanismos para torná-la sustentável. Como a ameaça em si é um crime, no caso o desmatamento não autorizado, não adianta criar novas leis de repressão. Torna-se imperioso fiscalizar, mas insuficiente quando se trata da Amazônia. A solução é criarem-se alternativas que a tornem mais lucrativa em pé do que derrubada<sup>7</sup>.

Então, como problema, tem-se o papel estratégico da floresta para os países da região amazônica, demonstrando onde estão os principais desafios a serem considerados e quais são os principais valores da região. Por fim, propõem-se soluções para a utilização desses valores em benefício dos Estados que a possuem.

## **PARADIGMA NEORREALISTA, UMA EXPLANAÇÃO TEÓRICA**

Como já foi explicitado no título do presente trabalho, o paradigma escolhido foi o neorealismo.

### *Visão reducionista e visão sistêmica*

Segundo Waltz, baseado no livro de Sarfati,<sup>8</sup> existem duas formas de classificar as teorias das Relações Internacionais: reducionistas e sistêmicas. Segundo ele, as teorias reducionistas são aquelas que se baseiam na ideia de que o contexto macro pode ser entendido por meio do estudo dos atributos das partes desse contexto e da relação entre essas partes. “As teorias ex-

plicam os resultados da política internacional por meio dos elementos e das combinações dos elementos localizados no nível nacional ou subnacional; dessa maneira, as forças internas de um país produzem resultados externos e, portanto, o sistema internacional seria apenas o resultado da soma dessas forças”.<sup>9</sup>

As sistêmicas, no entanto, compreendem as razões expostas pelos reducionistas, porém para eles parte do comportamento dos atores das relações internacionais e o resultado de suas interações devem ter suas respostas no ambiente em que estão imersos, ou seja, no sistema internacional. É semelhante ao que fazem os cientistas naturais, que, além de observarem a função exclusiva de, por exemplo, uma molécula, observam sua interação com as demais, tendo, assim, uma visão mais completa sobre o seu comportamento e como esta visão é influenciada pelo que está ao seu redor.

Tendo em vista que este trabalho se baseia no modo sistêmico para analisar as relações estratégicas entre os países da região amazônica, justifica-se a escolha do paradigma neorealista, já que este introduziu o nível de análise para o sistema internacional como complemento importante da análise do contexto, no qual as organizações internacionais também atuam, e das propriedades do Estado.

No caso da região amazônica, serão levadas em consideração, além da estrutura global existente, também as estruturas regionais e as diferenças de capacidade entre os países. Afinal, faz parte da análise sistêmica não o estudo do “poder” absoluto, mas a comparação entre poderes de diferentes Estados, estabelecendo

<sup>7</sup> UNGER.

<sup>8</sup> SARFATI, Gilberto. Teoria das Relações Internacionais. São Paulo: Saraiva, 2005.

<sup>9</sup> Ibidem, 2005, p. 144.

parâmetros de “poder relativo” entre estes. Simplificando, não interessa saber apenas quanto poder militar o Brasil tem, mas qual a sua vantagem em relação à Venezuela ou a da Colômbia em relação à Bolívia, por exemplo.

O conjunto de “poderes relativos” estabelece em si uma ordem, uma estrutura, que será a base para as interações da sociedade de Estados. Também é importante observar como as alterações destes atores podem ou não afetar essa “ordem” fora deles. Segundo Waltz, nem todas as mudanças no interior das instituições estatais modificam o sistema internacional, o que explica que, mesmo tendo radicais mudanças no mundo inteiro, o cenário internacional pouco se alterou durante a história mais recente.

A sociedade internacional só reflete as mudanças que acontecem no interior de algum Estado quando estas modificam a forma com que esse ator se posiciona diante dos demais. Com quem esse mesmo país mantém relações e tensões? A que grupo ele se alinha? Mudanças na forma e nas ações internas do Estado não causam necessariamente esses efeitos. Neste presente trabalho não será realizado um estudo para definir o cenário estratégico da região amazônica, haja vista este objetivo estar muito além dos limites que um trabalho monográfico de graduação permite, em decorrência de ser fruto de um longo e aprofundado processo de estudo, normalmente desenvolvido em cursos de pós-graduação específicos, utilizando a metodologia denominada “Elaboração de Cenários Prospectivos”.

Avaliando o ambiente sul-americano na segunda metade do século XX, vemos poucas mudanças. A maioria delas tomou forma realmente no final do período, com os movimentos antiamericanos ou de autoafirmação, em que alguns países tenderam a buscar novos alinhamentos, como

das regiões em questão, a Venezuela e o Brasil. A Venezuela, por exemplo, apenas deixou o alinhamento com os EUA no início do século XXI, após a chegada ao poder de Hugo Chávez, mas internamente as relações pouco mudaram entre os países amazônicos, já que há uma tradição pacífica nas relações latinas, e também o antiamericanismo comum entre a maioria desses países contribuiu para esse fato. A história recente da Bolívia reforça esta ideia: com Evo Morales, o país abandonou a tradicional postura de país alinhado aos norte-americanos e posicionou-se ao lado de Miraflores.

A maior mudança de posicionamento, novamente usando como exemplo a Venezuela, foi a saída do país do Pacto Andino para candidatar-se, no mesmo momento, a membro efetivo do Mercosul. Pode não parecer uma mudança muito importante, porém, numa análise mais próxima, verifica-se que o país era a maior economia dos Andes e, com sua saída, restou apenas a Colômbia como economia significativa dentro do bloco. Além disso, diferentemente deste último, os dois outros países componentes do bloco são países não alinhados aos EUA, portanto contrários a qualquer aproximação maior com a superpotência.

### *O neorrealismo e os estudos estratégicos*

Quando se trata de analisar o cenário internacional, é necessário observar que os atores serão mais importantes para a análise. A escolha do paradigma também precisa passar por este crivo, pois, como já foi dito antes, cada paradigma funciona como uma lente que registrou diferentes níveis das relações internacionais, o que interfere na observação dos atores. No caso deste trabalho monográfico, os Esta-

dos e as Organizações Intergovernamentais (OI) da região.

Como esta monografia faz uma análise estratégica, cabe então buscar um paradigma que se ajuste a esta visão da realidade internacional. Os estudos estratégicos analisam fatores sob a ótica do Estado, necessariamente compreendendo os demais fatores como complementares para a manutenção deste, tais como o papel de cada OI com jurisdição aceita pelos Estados em estudo. O paradigma neorrealista se encaixa perfeitamente na questão, pois tem o Estado e, especialmente, a sociedade internacional como focos de sua análise. Parafraçando o texto de Sarfati, empresas

transnacionais (ETN), apesar de terem capital e influenciar muitas das vezes tanto ou mais ainda que muitos Estados, não entram no nível de análise neorrealista, ao menos não como atores principais. Primeiro, por não deterem soberania, segundo, e conseqüentemente, por estarem submetidas à ordem jurídica dos Es-

tados e, por fim, não detêm a fidelidade de seus funcionários, como o outro tem de seus cidadãos, pelo menos em tese. O mesmo vale para os demais atores do cenário regional ora em estudo que não são estatais ou constituídos por eles, as OI de alcance regional, tais como a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), o Pacto Andino, a União das Nações Sul-americanas (Unasul) e o Mercado Comum do Sul (Mercosul).

Em decorrência, o neorrealismo é hoje o paradigma mais aceitável para a análise

estratégica dentro da disciplina de Relações Internacionais. Mas o que ela significa para este trabalho propriamente?

Será notado nos próximos capítulos que a análise estará sempre recorrendo ao Estado. Quando a análise for a respeito, por exemplo, da crise da empresa Petrobras na Bolívia, serão avaliados os efeitos da crise para o Estado boliviano e o brasileiro. Em se tratando da questão de fronteiras da Amazônia, o foco não será o das tribos indígenas, nem das empresas lá instaladas, e sim o dos Estados que detêm a soberania em partes daquela região. Os outros atores serão objetos da análise, porém como atores que estão presenciando e sendo objeto

de cuidados dos Estados. Por fim, as OI envolvidas são chave nessa análise, junto com a análise comparativa entre os Estados, para termos uma visão sistêmica da região amazônica.

## DEFESA

Iremos, neste capítulo, tratar dos fatores político e estratégico-militares dentro dos

aspectos da região amazônica. A importância dessa análise é tamanha que concorreu para a recente reformulação da forma de abordá-la por parte do governo brasileiro. O resultado obtido foi o da concepção da Estratégia Nacional de Defesa (END), decorrente da também recente Política Nacional de Defesa (PND).

A END prevê a integração da defesa nacional com a política externa brasileira, visando a harmonizar os dois principais instrumentos de afirmação nacional no exterior: as Forças Armadas e a diplomacia.

### **A END prevê a integração da defesa nacional com a política externa brasileira, visando a harmonizar os dois principais instrumentos de afirmação nacional no exterior: as Forças Armadas e a diplomacia**

É praticamente inútil a um trabalho de Relações Internacionais tratar apenas da perspectiva brasileira neste capítulo. Portanto, serão apresentados dados sobre a Venezuela principalmente, mas também da Bolívia, do Peru e da Colômbia, outros três atores relevantes para as interações da região.

Não é pretensão criar nenhum tipo de “teoria da conspiração” sobre uma futura crise político-estratégica ou algo próximo a esse conceito acadêmico militar. Será abordado o cenário da defesa regional que influencia na construção de uma governança regional, além de ser feita uma conclusão analítica e, quando possível, crítica da situação.

Defesa regional não é um tema fácil de abordar dentro da disciplina de Relações Internacionais, haja vista a restrição de acesso às informações específicas e também pela reduzida e quase nula abordagem do tema durante o curso de graduação. Talvez por essas razões ainda não exista uma produção nacional significativa sobre defesa regional dentro das instituições civis do País. Devido às dificuldades apresentadas é que este tema ocupará apenas um capítulo dentro da presente monografia.

### ***Brasil***

Os países que formam a região amazônica possuem uma política externa de respeito à autodeterminação dos povos e à soberania dos Estados. Portanto, podem ser considerados como de postura pacífica nas suas relações exteriores. Essa imagem é suportada também pelas poucas guerras regionais, conflitos esses que ficaram no passado. Ainda mais o Brasil, que, com fronteiras com tantos países, não registra ne-

nhum conflito na história recente que ultrapasse as fronteiras nacionais.

Até mesmo durante os recentes períodos de ditaduras militares, não houve um enfrentamento entre os países. Considerando a tese de que as democracias são por essência pacíficas<sup>10</sup>, o argumento de que a região está em paz é reduzido devido à predominância de governos democráticos ao longo dos últimos 20 anos. Percebe-se claramente a influência de outros fatores, tais como o sistema internacional nas relações entre os Estados, explicada por Waltz<sup>11</sup>, fatores esses externos à governança que garante a paz na região.

A própria dependência bélica desses países em relação aos Estados Unidos da América (EUA) já foi um dos grandes fatores, especialmente durante o período das ditaduras sul-americanas. Os norte-americanos são acusados de planejar, apoiar e financiar os golpes, e a manutenção dos golpistas no poder. Porém este fator vem diminuindo, principalmente durante os últimos anos, quando, ao encontrar barreiras impostas pelos EUA à negociação de equipamentos e peças de reposição entre Brasil e Venezuela, houve movimentos políticos nos dois países para mudar o parceiro do comércio para equipamentos militares. A Venezuela optou por adquirir equipamentos da Rússia, uma das maiores potências bélicas e com forte perfil comercial para esses tipos de produtos. O Brasil optou por elaborar um plano de desenvolvimento da indústria doméstica neste setor e procurou um parceiro disposto a transferir tecnologia<sup>12</sup> e que estivesse interessado em investir após comercializar equipamentos de alta tecnologia com o País. O parceiro que se mostrou mais próximo dos anseios brasileiros foi a França. Em grande

<sup>10</sup> WALTZ, Theory of International Politics. p. 70-74.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> BRETONHA 2008. p. 4.

parte, já foram firmados acordos de cooperação técnico-militar<sup>13</sup>.

Esta busca por novos parceiros empreendida por Brasil e Venezuela tem duas consequências iniciais. A primeira é que há maior independência de ambos os países para construir seu arsenal. A segunda, existe uma crescente tensão, pelo impacto causado em ambos ao adquirirem material bélico de fontes distintas e para diferentes tipos de propósitos. Esta segunda consequência só é verdadeira porque o atual governo venezuelano, presidido pelo Coronel Hugo Chávez, deu grande ênfase às suas Forças Armadas, concorrendo para formar o maior efetivo de tropas da América Latina. O Brasil, a maior potência política e econômica, apesar de ser aliado do

país vizinho, tem com o que se preocupar, haja vista a imprevisível atuação política do líder venezuelano e o fato de já haver registro de violação do espaço aéreo, incluindo pouso clandestino de aeronaves militares venezuelanas em território brasileiro<sup>14</sup>.

Além do fator Venezuela, houve também a recriação da IV Frota<sup>15</sup> norte-americana, voltada para o Atlântico Sul. Apesar dos argumentos dos EUA, nas palavras do embaixador norte-americano Clifford

Sobel<sup>16</sup>, de que a frota seria apenas uma unidade formada por 120 pessoas com base na Flórida, com propósito de “construir e reforçar parcerias com nações da região” e de que “não teria navios permanentes”, trouxe à tona preocupações ao Brasil em relação a dois fatores político-estratégicos do Estado brasileiro, quais sejam: as reservas de petróleo situadas no subsolo marítimo da plataforma continental brasileira<sup>17</sup>, especialmente as localizadas na camada

pré-sal, e os planos de desenvolvimento da Defesa, receando interferências externas na região em que se encontram essas reservas. Estas preocupações já existiam, especialmente pelo interesse dos países ricos no potencial ambiental, hidrográfico, mi-

neral e científico da região.

Dentro da Estratégia Nacional de Defesa constam pontos como dobrar o efetivo das Forças Armadas no território da Amazônia, especialmente em áreas de fronteira e instalação de pontos de vigilância dentro de reservas indígenas e criação de pelotões móveis, alternativa prevista que possui a melhor relação custo-benefício para expansão da capacidade de reação, especificamente do Exército Brasileiro<sup>18</sup>. Essas medidas

**Dentro da Estratégia Nacional de Defesa constam pontos como dobrar o efetivo das Forças Armadas no território da Amazônia**

<sup>13</sup> CASTANHEDE. Defesanet. 29 de janeiro de 2009.

<sup>14</sup> MOREIRA. Defesanet. 6 de setembro de 2007.

<sup>15</sup> Conjunto de Navios de Guerra ou Mercante; Esquadra. Dicionário Michaelis da Língua Portuguesa.

<sup>16</sup> BRASIL, Agência. “Embaixador dos EUA esclarece senadores sobre a IV Frota”.

Disponível em: <http://www.naval.com.br/blog/?p=413>. Acessado em 15 de janeiro de 2009.

<sup>17</sup> “A Plataforma Continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.” Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

<sup>18</sup> BRETONHA, 2009.

visam a colocar as Forças Armadas numa posição em que realmente possam cumprir seu papel de defender a soberania do Estado e proteger os habitantes do País, independentemente da origem étnica<sup>19</sup>.

É importante observar que o Brasil, mesmo com planos de investir em equipamentos e efetivos de suas Forças, continua a zelar<sup>20</sup> pela imagem de país pacífico<sup>21</sup>, construída ao longo da existência do Estado brasileiro e reafirmada no preâmbulo do texto constitucional de 1988<sup>22</sup>. Contudo, cerca de 90 por cento de todo o orçamento atual é voltado para o pagamento salarial e de benefícios de pessoal (ativos, inativos e pensionistas). O que resta é aplicado em investimentos previstos, com o propósito de atualizar e melhorar a capacidade de defesa e não para atividades imperialistas, visando a uma hegemonia ou dominação. A prova disso é o desenvolvimento de cooperações com os vizinhos da região amazônica, com a América do Sul como um todo e com países de outras regiões do globo. Essas cooperações são um importante instrumento para a preservação da paz por meio da construção de mecanismos concretos de confiança mútua entre os que a realizam.

Um dos pontos de maior destaque é modernizar as Forças Armadas brasileiras. Porém, o que mais torna o ponto destacado é que a modernização não está planejada apenas com comercialização de equipamentos. O principal fator para potencializá-la é o propósito de investir em uma tecnologia militar nacional. Para isso, um complexo industrial militar está sendo planejado. A cooperação

com a França se ajusta às necessidades políticas brasileiras, pois após a compra de equipamentos haverá a transferência da tecnologia, tanto para a manutenção quanto para a fabricação de peças e dos próprios produtos em pauta. Ainda estão previstos investimentos diretos da França no País, como, por exemplo, na empresa Helibras, que negocia com o governo federal a implantação de uma nova fábrica em Itajubá, Minas Gerais. Nesta fábrica deverão ser produzidos helicópteros de médio/grande porte, denominados Super Cougar<sup>23</sup>, com capacidade de decolagem com peso máximo de 11 toneladas. Segundo o presidente do Conselho de Administração da empresa, as negociações estão avançadas e os investimentos previstos chegam aos 250 milhões de dólares<sup>24</sup>.

Ao contrário do que possa parecer, esses investimentos em tecnologia e indústria militar serão benéficos tanto para a defesa brasileira quanto para a economia. Isso porque, além da redução da dependência externa e da diminuição de custos causados pela produção nacional, criam a possibilidade de o País exportar equipamentos de alta tecnologia. Por sinal, o mercado militar é extremamente lucrativo para o País, assumindo que as compras são feitas em escala por Estados. Além disso, investimentos na área da indústria militar geram o desenvolvimento da tecnologia dual, ou seja, uma tecnologia criada para fins militares que acaba ganhando uma finalidade civil, o que beneficia de outra forma a economia do País. É possível observar os benefícios da indústria bélica para as economias de

<sup>19</sup> Está explícita na PND a necessidade de defender todos os cidadãos brasileiros.

<sup>20</sup> Na introdução da END, fica explícito o objetivo de zelar pela manutenção dessa “tradição pacífica” construída pelo Estado brasileiro. BRASIL. Estratégia Nacional de Defesa. 17 de dezembro de 2008.

<sup>21</sup> BRETONHA. 27 de fevereiro de 2009.

<sup>22</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Preâmbulo. 5 de outubro de 1988.

<sup>23</sup> Helicóptero de grande porte, originalmente militar, utilizado para transporte de tropa, civis, evacuação aeromédica, para operações de socorro e salvamento etc. Aeronave de fabricação francesa.

<sup>24</sup> BARBOSA; KATTATH; OTTA. Defesamet. 22 de fevereiro de 2008.

grandes potências. Nos EUA, possui um papel importantíssimo; para a Rússia, é uma das principais parcelas do Produto Interno Bruto (PIB). Além de diretamente favorecer a balança comercial, contribui para o desenvolvimento do setor tecnológico do País, uma das características que diferenciam os países desenvolvidos dos em desenvolvimento.

### *Venezuela*

Diferentemente do Brasil, a Venezuela optou apenas por mudar o parceiro para o comércio militar, adotando a Rússia como fornecedora de equipamentos militares em substituição aos EUA. Além das compras já realizadas, estão programados mais contratos entre os dois países. Também foram realizadas manobras militares em águas venezuelanas em setembro de 2008, com uma frota russa em conjunto com a Marinha da Venezuela, o que foi interpretado por especialistas como uma resposta à aproximação da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) das fronteiras russas e aos exercícios realizados por Brasil, Argentina e Chile em parceria com os Estados Unidos uma semana antes. Também sugere uma forma de demonstração da sua atual capacidade de deslocamento e permanência em longas distâncias e no âmbito global.

A Venezuela é hoje o país que possui os maiores efetivos absolutos. Isto se deve à política do atual governo de priorizar suas Forças Armadas. Também é um dos países que mais investem proporcionalmente ao

PIB em suas Forças Armadas e em ações no campo da defesa.

Segundo Roberto Godoy, editor do jornal *O Estado de S. Paulo* e reconhecido especialista em armamentos e estratégias militares, os EUA teriam até alertado o Brasil sobre a política militar de Hugo Chávez. Diz que os Estados Unidos enxergam a existência de uma corrida armamentista entre Brasil e Venezuela. Este foi o motivo pelo qual os Estados Unidos vetaram a exportação de 36 aviões brasileiros<sup>25</sup> para a Força Aérea venezuelana.

É fato conhecido no meio político e militar internacional que Hugo Chávez vem realmente colocando em prática um plano de modernização da sua tropa. Para a Marinha, o plano envolve a compra ou a revitalização de 138 navios militares de diversos tipos, porém não especificados. A comissão militar da Venezuela na Rússia também admite estar avaliando a compra de três novos submarinos russos da classe *Amur*, versão para exportação do Submarino *Lada*<sup>26</sup>. Outro fato intrigante recente foi a aquisição de 100 mil fuzis russos Kalashnikov, mais especificamente da versão Ak103, última versão do famoso Ak47<sup>27</sup>, concretizada em 2006, durante um longo período de preços altos do maior produto de exportação do país, o petróleo. Porém, mesmo com o barril de petróleo em baixa, continua realizando negociações e compras, chegando até a tomar um empréstimo estimado em 1 bilhão de dólares da própria Rússia para adquirir equipamento militar<sup>28</sup>. Essa conduta demonstra, para o governo do país, mesmo em crise, que a necessida-

<sup>25</sup> Modelo ALX Super Tucano, Embraer. Reuters. 11 de janeiro de 2006.

<sup>26</sup> Este submarino possui um motor a diesel e dois geradores elétricos, autonomia de 10.800 quilômetros a 8 nós de velocidade, porém sua velocidade máxima é de 21 nós, além de poder submergir até 250 metros. (Site Área Militar)

<sup>27</sup> NOVOSTI. "Rússia vende 100 mil Kalashnikov para a Venezuela". Inforel, 19 de maio de 2006.

<sup>28</sup> AFP. "Moscou empresta 1 bilhão de dólares à Venezuela para compra de armas russas". Moscou, 25 de setembro de 2008.

de de aquisição de armamentos é superior às dificuldades econômicas.

Com base nas pretensões de compra de blindados terrestres russos, os EUA elaboraram um relatório em que preveem que a Venezuela está pretendendo elevar o número de soldados para 500 mil militares regulares e 1 milhão de milicianos<sup>29</sup>, em decorrência da compra de 800 veículos anfíbios de fabricação russa, que seriam somados aos 400 já existentes.

O discurso de Hugo Chávez sempre resalta os males do imperialismo norte-americano e a necessidade de o país manter-se independente. As ações do governo no campo da defesa não fogem da lógica do Presidente (que não pretende atacar militarmente os EUA), mas demonstram sua preocupação em manter-se livre das interferências norte-americanas. Entretanto, por meio da parceria venezuelana com a Rússia, existe uma nova dependência econômica, no campo da defesa e da tecnologia nuclear. Os fatores que levaram a esta dependência foram as negociações de compras de equipamento e o efeito da crise mundial sob o preço do petróleo<sup>30</sup>. Em troca de vender equipamentos militares para a Venezuela, a Rússia espera que o parceiro seja um aliado para a ampliação de sua influência na América do Sul. Além disso, devido aos efeitos da crise no preço do petróleo, a Rússia emprestou cerca de 1 bilhão de dólares para que o país sul-americano arque com os valores referentes aos acordos de compra dos equipamentos militares<sup>31</sup>.

Apesar disso, até o momento não há mal para a integração regional, nem uma crise armamentista entre a Venezuela e seus vizi-

nhos mais poderosos. Porém o temor existente é que, devido às pretensões já declaradas por Chávez, este venha a intervir em vizinhos. Dois motivos se destacam: quando entender que não haverá interferências de países mais fortes que ele, seja para auxiliar governos aliados, seja para facilitar ascensão de novos partidários em outros países, ou mesmo para criar uma área de influência na América Latina e no Caribe nos moldes soviéticos, porém em menores proporções.

Nenhuma dessas ideias é avaliada como impossível ou mesmo improvável, haja vista ser consenso a ausência de limites com que o governo venezuelano aparentemente trabalha. Porém, neste exato momento, qualquer ato mais ousado é inviável devido à crise econômica global vigente e a consequente baixa no preço do petróleo (as repercussões dessa crise na região serão analisadas em capítulos posteriores), que reduz ou mesmo anula o anterior *superavit* financiador das políticas chavistas.

### *Bolívia e Equador*

A Bolívia e o Equador são dois países com populações reduzidas e, sendo assim, seu potencial militar é também bastante limitado. Segundo o *The CIA World Factbook*, a população boliviana é estimada em 9,2 milhões de habitantes e a do Equador em quase 14 milhões de habitantes. Há aproximadamente 196 milhões de habitantes no Brasil, 45 milhões na Colômbia e 26,4 milhões na Venezuela. Esses números não chegam a ser relevantes, porém significam dizer que seu papel é secundário nas relações de força da região. As atitudes dos presidentes e a cobertura da mídia nos

<sup>29</sup> “Milícias são tropas auxiliares de segunda linha. A primeira linha são as forças coercitivas formais do Estado”. As milícias e a falta de Estado. OLIVEIRA, Adriano; ZAVERUCHA, Jorge. 26 de fevereiro de 2007.

<sup>30</sup> STRATFOR. Rússia: Getting ahead of the U.S. Power Shift. 17 de novembro de 2008

<sup>31</sup> STRATFOR. Geopolitical Diary: Russia's Dalliance with Venezuela. 26 de setembro de 2008.

mostram que os governos de Evo Morales, na Bolívia, e de Rafael Correa, no Equador, demonstram ser aliados ao atual governo venezuelano, sem nenhuma pretensão de discrição. Assim, Chávez tem utilizado esta “fidelidade” de seus aliados para promover seu estilo de política também fora de seu âmbito nacional e apregoar uma tão falada integração bolivariana.

Numericamente, apesar de a Venezuela possuir o maior efetivo da região, é fácil perceber que seu potencial de mobilização não é tão maior. Por isso, é de fundamental importância não permanecer em um posicionamento isolado em caso de algum conflito. E é neste ponto que entra o principal papel atual destes dois países. Além de defenderem seus próprios territórios, servem como um braço para as ações do governo “bolivariano”.

### **Colômbia**

A Colômbia é um dos países da região amazônica que enfrenta o pior conflito interno, a guerra civil contra as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc). Porém, graças ao apoio norte-americano, o Exército colombiano é um dos mais modernos e bem treinados de toda a América Latina.

Como já foi dito no tópico anterior, a Colômbia tem a segunda maior população da região amazônica, com aproximadamente 45 milhões de habitantes. Isso dá um potencial de mobilização enorme. Estima-se que 8 milhões de homens e 9 milhões de mulheres entre 16 e 49 anos de idade estejam em condições de ser convocados para as Forças Armadas em caso de guerra.

No segundo dia do mês de julho, o Exército colombiano deu uma demonstração da efetividade de seu treinamento capturan-

do vários membros das Farc e resgatando reféns, entre eles a já famosa Ingrid Bittencourt (agora favorita às eleições presidenciais), com a participação direta do Exército Brasileiro<sup>32</sup>. Já em 25 de janeiro de 2009, também com o apoio do Exército Brasileiro e da Cruz Vermelha, as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia entregaram mais quatro reféns.

Houve também, recentemente, um evento desconfortável, no qual, durante um ataque a um acampamento dos guerrilheiros, caças teriam ultrapassado os limites da fronteira com o Equador. O ataque foi bem-sucedido se considerarmos o objetivo. Porém, estrategicamente, causou uma ruga nas relações com o vizinho e quase levou a atos de guerra, graças também à influência do Presidente Chávez, que acabou incitando o colega equatoriano.

O Brasil e a OEA tiveram um papel fundamental para evitar a escalada do conflito na região. Porém foi necessário envolver países externos, entre eles os EUA. Após este evento, foi idealizado o Conselho Sul-Americano de Segurança, o que poderia não ter sido necessário se a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) tivesse sido acionada como um fórum para o debate entre nações vizinhas que compartilham interesses e identidades em comum. Este ponto será tratado em capítulo específico mais à frente.

### ***Corrida armamentista Brasil-Venezuela***

Está havendo um aumento no investimento bélico nos dois países, que são as maiores potências político-militares da região<sup>33</sup>. Também há uma corrida tecnológica, haja vista a percepção da existência de uma

<sup>32</sup> O Exército Brasileiro participou das operações por meio da concessão de helicópteros militares com a insígnia da Cruz Vermelha e de 17 homens que atuaram dando apoio logístico à operação.

<sup>33</sup> LESSA.

clara tendência dos EUA de interferir na política militar quando se dependia deles.

Parece que o Brasil ainda não se apercebeu do que está ocorrendo ao norte, quando, movido pela abundância dos petrodólares, Chávez promove pesados investimentos em armamentos sofisticados, gerando uma corrida armamentista e uma nova realidade político-militar na América do Sul. (LESSA. *Perigo Venezuelano*.)

Agora seguindo distintos caminhos, com diferentes parceiros, começa a surgir uma disputa entre os dois países. Sequencialmente anunciam cooperações, acordos, compras. E neste ponto é amplamente aceito que a Venezuela partiu na frente nesta “corrida”, porém o Brasil começa a dar passos mais sólidos em direção a um futuro bélico autossustentável<sup>34</sup> e até, quem sabe, lucrativo para o País. Isto devido à transferência tecnológica prevista como prioritária na END<sup>35</sup> e que se tornou requisito na escolha do parceiro para o comércio de armas<sup>36</sup>.

Do lado brasileiro, existe uma fraqueza estratégica que começou a ser corrigida, mas que ainda permanece nos altos escalões do Executivo. As nossas fronteiras amazônicas são longas e também desprotegidas, principalmente ao longo das reservas indígenas e ambientais. Apesar do efetivo das Forças Armadas na Amazônia ter sido recentemente duplicado, ainda continua existindo um *deficit* entre o espaço a ser vigiado e o efetivo para proteger aquela região. As reservas indígenas agora vão conter postos de guarda, o que tornará esses espaços menos frágeis, graças a uma nova medida do Poder Executivo

que permite tal ação. Antes a presença militar em reservas indígenas não era regulamentada, sendo, portanto, restrita.

Para a Venezuela também existe essa dificuldade. Porém a extensão das fronteiras do país não é tão grande quanto a brasileira. A própria extensão daquele país é bem menor.

Enquanto a Venezuela possui fronteiras numa extensão total de 4.993 km, as do Brasil têm 46.885 km. Compartilham entre si 2.200 km, quase metade do total venezuelano. A costa da Venezuela resume-se a 2.800 km, enquanto a do Brasil estende-se por cerca de 8.500 km<sup>37</sup>. A extensão territorial também é totalmente díspar. A Venezuela tem aproximadamente 910 mil km<sup>2</sup>, enquanto o Brasil possui aproximadamente 8,5 milhões. Basta observar a extensão de cada uma das costas para ver o tamanho da área para cada uma das duas Marinhas defender. Apenas para comparação, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o estado do Amazonas tem aproximadamente 1,5 milhão de km<sup>2</sup>, mais do que a própria Venezuela. Isso mostra que o Brasil tem um desafio muito maior à sua frente, quando se refere à sua política de defesa; porém, apesar de tardar em rever sua Estratégica de Defesa Nacional, ainda é o país mais forte da América do Sul e da Amazônia, e continuará a ser se cumprir o plano aprovado em dezembro de 2008.

Considerando o tamanho das Forças Armadas venezuelanas em relação ao seu território, a conclusão é que suas fronteiras estão bem mais guardadas.

Segundo o contra-almirante da reserva Antonio Ruy, em entrevista ao jornalista Wilson Tosta<sup>38</sup>, a recomposição de equipamentos feita atualmente pelo Brasil irá

<sup>34</sup> BRETONHA. 16 de fevereiro de 2008.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> CASTANHEDE. *Folha de São Paulo*. 29 de janeiro de 2008.

<sup>37</sup> Explorando o Ensino, Unidade 8. p. 40.

<sup>38</sup> *O Estado de S. Paulo*. Wilson Tosta. “Analistas veem maior poderio militar”. 26 de janeiro de 2009.

manter a atual capacidade, porém as compras que estão programadas a longo prazo, destacando-se a do submarino nuclear, elevarão, segundo ele, o Brasil ao nível de potências como Espanha e Itália, equilibrando a balança entre o já desenvolvido *Soft Power*<sup>39</sup> e o Poder Militar brasileiro.

## FRONTEIRAS I

Para compreender como as relações estratégicas se dão em qualquer região do mundo, é fundamental ter em vista o modo como elas se desenvolvem nas fronteiras. Dentro deste escopo, é preciso observar se existem conflitos, disputas territoriais, sobreposição de territórios ou até mesmo lacunas na demarcação das linhas de fronteiras e como estes desentendimentos repercutem nas relações regionais.

Durante a transição para o século XX, ocorreram disputas entre Brasil e Bolívia pela região do atual estado brasileiro do Acre e, mais recentemente, entre Peru e Equador, em meados do século XX, além de outros tantos conflitos. Porém, no atual contexto, é interessante ampliar o conceito de fronteiras para compreender melhor os problemas envolvidos. Não é mais possível apenas estudar as fronteiras físicas dos países; estas já estão bem visíveis e conhecidas. Como é possível observar na ilustração 1, apesar da transnacionalidade da Bacia Amazônica e da floresta, as fronteiras nacionais são bem definidas. É necessário que este conceito englobe as fronteiras virtuais, ou seja, as áreas onde o alcance do Estado é menor, à beira de sua influência. Este conceito é do próprio General Eduardo Dias da Costa Villas Bôas<sup>40</sup>. Os problemas de fronteira são inúmeros, po-

rém os mais relevantes para as relações estratégicas da região amazônica são os relativos aos grupos terroristas e ao comércio ilegal por eles promovido, que acabam influenciando nas relações entre os Estados. Vale observar o aspecto positivo decorrente, qual seja, a necessidade do diálogo com o objetivo de dificultar suas práticas. Os ilícitos citados são tráfico de drogas, contrabando, tráfico de armas, de animais e plantas, além do tráfico de seres humanos.

### Ilustração 1



Atualmente, o tráfico de drogas tem sido o mais comentado dentre os tipos de comércio ilegal. Esta também é a modalidade mais forte hoje na região, pois financia grupos armados, como as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc), uma das grandes produtoras e fornecedoras mundiais de cocaína da atualidade. Porém,

<sup>39</sup> Habilidade de um corpo político para influenciar indiretamente o comportamento ou interesses de outros corpos políticos por meios culturais ou ideológicos. Nye, 2004.

<sup>40</sup> AMORIM. Defesanet. 28 de setembro de 2005.

os mesmos atores que fazem do tráfico de drogas uma preocupante realidade para a Amazônia também movimentam o tráfico de armas, em geral como consumidores<sup>41</sup>.

A falta de fiscalização do lado brasileiro e o extenso território ocupado pela floresta amazônica, que dificulta a movimentação de pessoal e equipamento, facilitam a penetração dos traficantes pelas fronteiras com intuito de entrar no Brasil e, por meio deste, distribuir para outras partes do mundo<sup>42</sup>.

Neste ponto fica mais visível a questão das fronteiras virtuais. É possível que as Forças Armadas brasileiras ocupem as fronteiras físicas que circundam o território amazônico nacional, visando a impedir uma invasão. Porém esperar delas que representem o Estado por toda a vasta Amazônia brasileira torna-se uma tarefa bem mais difícil<sup>43</sup>.

O número de estratégias possíveis visando a passar pela fiscalização aduaneira é praticamente ilimitado para os traficantes. Os meios de transporte são variados, tais como a utilização de pequenos aviões de um ou dois motores, passando por pequenas embarcações e até mesmo por estradas, quando disponíveis. Na realidade, empregam vários meios simultaneamente, dividindo o objeto do tráfico em pequenas quantidades. Vale destacar que o meio aéreo foi dificultado devido ao novo procedimento para interceptação de aeronaves no lado brasileiro<sup>44</sup> e à maior distribuição de embarcações da Marinha e da

Polícia Federal<sup>45</sup> nos principais pontos focais da Bacia Amazônica com o mesmo propósito. A sensação de que o Estado não está presente facilita aos habitantes serem seduzidos e/ou coagidos por traficantes a cooperar<sup>46</sup>. A mídia tem noticiado nos últimos dias que os meios mais usados seriam “mulas”<sup>47</sup>, que, embarcando em voos comerciais, atravessam a fronteira seca. Tanto no primeiro quanto no segundo caso são difíceis de localizar e identificar, devido ao número de possibilidades de rota e à pequena quantidade da mercadoria ilegal transportada<sup>48</sup>. Porém não é apenas o meio de transporte das drogas realizado que é relevante, mas também as repercussões na política regional do fato de haver tráfico ilegal e o que ele prejudica diretamente aos Estados.

É preciso que o Estado ocupe a Amazônia de outras formas. É fundamental que o Ministério da Educação e Cultura (MEC), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), a Fundação Nacional de Saúde (Funasa) e os órgãos do âmbito federal estejam de fato atuando em conjunto na região. Tal conduta concorrerá para que o Estado brasileiro seja de fato representado, desafogando as Forças Armadas para atuarem com maior intensidade nas suas funções primordiais previstas na Constituição e para as quais estão preparadas, como é possível observar no mapa da Ilustração 2.

<sup>41</sup> BBC. “Entenda o que são as Farc.” 19 de dezembro de 2008.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> Acordo bilateral firmado entre Brasil e Colômbia permite que, em caso de missão de combate ao tráfico de drogas, as aeronaves militares possam ultrapassar até 50 quilômetros no território vizinho.

<sup>45</sup> BRASIL, Marinha do. Disponível em: <www.mar.mil.br>. Acessado em 10 de março de 2009.

<sup>46</sup> *Folha de São Paulo*. “Polícia brasileira diz que as Farc recrutam índios na Amazônia”. 3 de outubro de 2003.

<sup>47</sup> Palavra utilizada para definir pessoas contratadas apenas para transporte de mercadoria ilegal mediante pagamento, chantagem e/ou ameaça. TOURINHO NETO. Jurisprudência TRF. 19 de dezembro de 2005.

<sup>48</sup> *Reuters*. “Combate ao tráfico”. 3 de março de 2009.

## Ilustração 2



Hoje, além das atividades de defesa, as Forças precisam trabalhar para garantir às populações mais isoladas uma melhor qualidade de vida, principalmente suprindo carências na área da saúde e auxiliando com educação e transporte de suprimentos. Essa ausência dos órgãos civis do Estado é um problema de grandes proporções apenas do lado brasileiro, já que os territórios menores dos vizinhos são mais densamente habitados<sup>49</sup>.

Segundo consta na nova Estratégia Nacional de Defesa (EDN), apresentada ao Presidente Lula em 17 de dezembro de 2008:

“O Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira. Repudiará, pela prática de atos de desenvolvimento e de defe-

sa, qualquer tentativa de tutela sobre as suas decisões a respeito de preservação, de desenvolvimento e de defesa da Amazônia. Não permitirá que organizações ou indivíduos sirvam de instrumentos para interesses estrangeiros – políticos ou econômicos – que queiram enfraquecer a soberania brasileira. Quem cuida da Amazônia brasileira, a serviço da humanidade e de si mesmo, é o Brasil.”

(BRASIL. Estratégia de Defesa Nacional. Ministério da Defesa e Secretaria de Assuntos Estratégicos. Brasília, 17 de dezembro de 2008)

Também há a questão da fronteira do desenvolvimento. A Amazônia é a chave para o desenvolvi-

mento regional para a América do Sul como um todo. Lá, o Brasil faz fronteira com sete países<sup>50</sup>. Os ilícitos e as instabilidades políticas e econômicas são sim barreiras, mas não podem impedir que a região amazônica cumpra seu papel de ser um dos centros

dinâmicos do “mundo latino”. É fundamental que o Brasil, como maior país em todos os sentidos, dê dinâmica à sua parcela que está localizada na região<sup>51</sup>.

**A Amazônia é a chave para o desenvolvimento regional para a América do Sul como um todo. Lá, o Brasil faz fronteira com sete países**

*Fiscalizações das fronteiras físicas*

As fronteiras secas da região amazônica não são fáceis de monitorar devido a sua extensão e sua densa cobertura vegetal. Sem a organização de uma estrutura conjunta, o controle se torna ainda mais difícil.

<sup>49</sup> AMORIM. Defesanet. 28 de setembro de 2005.

<sup>50</sup> UNGER. “Projeto Amazônia: Esboço de uma proposta”. A Defesa Nacional. Número 811, p. 3-5.

<sup>51</sup> Ibidem, p. 8 e 9.

Em todos os outros países o problema não é tão complicado quanto no Brasil, que tem a maior extensão de território dentro da floresta amazônica e também a maior extensão de fronteira seca dentro da região, somando-se todas as fronteiras, da Guiana Francesa até a Bolívia, só não fazendo fronteira com o Equador. Também existe uma complicada e longa fronteira marítima ao longo da costa amazônica, sendo um dos poucos países que possui costa em área da floresta, assim como Suriname, Guiana e Guiana Francesa. Os demais possuem seus percentuais de florestas localizados no interior de seus territórios, afastados da região costeira. Vale salientar que a projeção da foz do Rio Amazonas sobre o Atlântico Sul ocorre em águas jurisdicionais brasileiras. Em decorrência, esse ponto focal de alto valor estratégico é localizado dentro do nosso mar territorial, onde a soberania é garantida pelo Direito Marítimo<sup>52</sup>. A presença do Estado costeiro é representada

pela Marinha em todas as parcelas dos espaços marítimos adjacentes à costa por meio de navios-patrolha sediados em Belém e de navios-patrolha fluviais sediados em Manaus.

Dentro do Plano Amazônia Protegida, já aprovado pelo Presidente, foram propos-

tas medidas para aumentar a presença e o poder de reação do Exército, entre elas a de duplicar o número de Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) na Amazônia ao longo da próxima década, construindo 28 desses PEF em áreas indígenas de fronteira.

### *Desenvolvimento da integração regional*

**Dentro do Plano Amazônia Protegida, já aprovado pelo Presidente, foram propostas medidas para aumentar a presença e o poder de reação do Exército, entre elas a de duplicar o número de Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) na Amazônia ao longo da próxima década, construindo 28 desses PEF em áreas indígenas de fronteira**

O primeiro elemento que devemos levar em consideração quando falamos em desenvolvimento e integração está inserido no campo geoestratégico, qual seja, a região onde está localizada a maior floresta tropical do mundo. Isso provoca repercussões poderosas, e imediatamente são levantadas dúvidas sobre os reais benefícios do desenvolvimento e da integração<sup>53</sup>.

O que é preciso ter em mente, como disse o General Villas Bôas, é que não é possível competir com a agricultura se não encontrarmos meios de tornar a floresta lucrativa e sustentável simultaneamente<sup>54</sup>. O extrativismo é sim uma saída econômica, assim como o turismo sustentável e o desenvolvimento da indústria de uma forma que a região possa se desenvolver sem agredir a floresta<sup>55</sup>. Todas es-

<sup>52</sup> A Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar normatiza os espaços marítimos de Estados costeiros, dentre eles o Mar Territorial. (Nota do autor)

<sup>53</sup> Ibidem, p. 3 e 4.

<sup>54</sup> AMORIM. 28 de dezembro de 2008.

<sup>55</sup> UNGER. "Projeto Amazônia: Esboço de uma proposta". A Defesa Nacional. Número 811, p. 4-8.

sas alternativas têm sua aplicação na região, e é importante coordená-las corretamente para que a floresta se torne mais lucrativa de pé do que derrubada. Apenas quando isso acontecer ela será economicamente viável e, ao mesmo tempo, ambientalmente sustentável<sup>56</sup>.

A integração da região amazônica ao resto do País é o maior argumento para justificar os investimentos necessários. Além de ser a chave para o crescimento do País, nas palavras do ministro Mangabeira Unger, é “uma segunda chance para a construção de uma nação de vanguarda”<sup>57</sup>. Essa integração da região amazônica ao resto da economia passa também pela integração regional da Amazônia internacional. Esta segunda integração tornará a Amazônia mais atrativa aos investimentos privados, visando aos mercados vizinhos.<sup>58</sup>

Utilizando a lógica da END, é impossível ter uma profunda integração entre os países da região amazônica se não houver desenvolvimento econômico e científico na região, o que é totalmente condizente com as ideias defendidas pelo ministro Mangabeira Unger.

Como foi dito antes, na introdução deste capítulo, o Brasil é a chave desse desenvolvimento regional. Como maior país da região amazônica, tem como papel fomentar e incentivar formas de integração duráveis e de desenvolvimento sustentável, e isso não será feito por meio de ações paternalistas em relação às suas populações indígenas. É um ato brasileiro de valor político-estratégico que serve como exemplo e estímulo para ser seguido pelos Estados vizinhos amazônicos.

Não que seja difícil encontrar meios sustentáveis de desenvolvimento econômico na região, haja vista o interesse internacional pelas riquezas que estão presentes *in loco* na Amazônia, desde o potencial para exploração do ecoturismo até o valor material e imaterial dos recursos naturais que podem ser aproveitados, de forma sustentável, sob fiscalização do governo brasileiro<sup>59</sup>. O Brasil, que possui dois de seus maiores estados dentro da Amazônia Legal, também composta pelos demais estados da Região Norte e por uma parcela ao norte do estado de Mato Grosso, é também o país que mais tem negligenciado a região amazônica. Porém, o pouco que tem sido feito por meio da Zona Franca de Manaus e da mineração no Pará reforçam o potencial econômico da região<sup>60</sup>.

### *Grupos terroristas*

Dentre os grupos que promovem a guerrilha na América, os dois principais estão na região amazônica. As Farc e o Sendero Luminoso (grupo que atua no Peru desde as últimas décadas do século XX e que voltou à ativa em 2005) são dois grandes entraves para o desenvolvimento da integração regional e promovem diversos tipos de ilícitos que aumentam a violência e a instabilidade da região amazônica<sup>61</sup>. Poderíamos aqui citar outros grupos, como, por exemplo, o Tupamaros, porém estes tiveram maior relevância no passado, não sendo no atual momento uma ameaça latente.

Ambos começaram como grupos revolucionários, o primeiro marxista e o segun-

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 5.

<sup>57</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>58</sup> *Ibidem*, p. 5.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 4 - 8.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 5 e 6.

<sup>61</sup> DANTAS. “Sendero volta a ativa”. Defesonet.

do maoísta<sup>62</sup>. Porém logo partiram para estratégias de ação que os distanciam da condição de grupos revolucionários. Agindo por meio de atentados terroristas<sup>63</sup>, sequestros, tráfico de drogas e de armas, estes grupos há muito saíram da categoria de guerrilheiros e revolucionários, ou até mesmo de grupo separatistas.

Segundo o “projeto de declaração”, proposto na Cúpula Mundial de 2005 e defendido pelo ex-secretário das Nações Unidas Kofi Annan, os Estados declaram que constitui um ato de terrorismo “todo o ato cometido com intenção de causar a morte ou ferimentos graves a civis ou não combatentes, quando o objetivo deste ato, pela sua natureza ou contexto, é intimidar uma população ou pressionar um governo ou uma organização internacional a fazerem algo ou a absterem-se de o fazer”<sup>64</sup>.

Segundo Carlos Ilich Santos Azambuja:

“O terrorismo é uma forma de propaganda armada. É definido pela natureza do ato praticado e não pela identidade de seus autores ou pela natureza de sua causa. Suas ações são realizadas de forma a alcançar publicidade máxima, pois têm como objetivo produzir efeitos além dos danos físicos imediatos. Em toda a sua existência, a ONU não conseguiu obter um consenso para uma definição do que é terrorismo.”

(AZAMBUJA. 8 de julho de 2008. Disponível em <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2008/07/424043.shtml>>)

Conforme essas duas definições, a atuação de ambos os caracteriza como grupos terroristas. Entretanto, devido à falta de consenso, líderes políticos mundiais os tratam de formas diferentes em seus discursos, de acordo com seus interesses.

Devido a essa falta de consenso, até mesmo o crime organizado brasileiro já poderia se encaixar nesses termos, exceto pela falta de cunho político de suas ações. O próprio Presidente brasileiro defende a tese de que são terroristas<sup>65</sup>.

O Sendero Luminoso, recentemente renascido, utiliza a tática de ‘catequizar’ jovens camponeses para fazer parte da ‘guerra popular’. Sua atuação é maior nos departamentos *cocaleros* do Peru, utilizando a floresta amazônica como meio de camuflagem e para facilitar sua movimentação. As Farc tiveram um grande papel no ressurgimento daquele grupo, assim como nos casos dos demais grupos guerrilheiros sem expressão nascidos durante o século XX na Venezuela, no Equador, na Bolívia, na Guatemala e no Chile<sup>66</sup>.

O fracasso das políticas norte-americanas de substituição das plantações de coca tem dado força aos argumentos do Sendero. Utilizam a insatisfação e a situação de pobreza que os camponeses estão vivendo como armas de convencimento<sup>67</sup>.

Foi exatamente em 2005 que o Sendero Luminoso voltou à ativa, quatro meses antes das eleições do país, exigindo que o então Presidente Alejandro Toledo decretasse uma política de ‘tolerância zero’ para tentar estabilizar o país. Tal exigência demonstra o peri-

<sup>62</sup> Movimento político de cunho socialista inspirado pelo líder da revolução chinesa, Mao Tsé Tung. BOBBIO. Dicionário de Política, p. 734 - 737.

<sup>63</sup> Ações violentas de cunho político contra civis. BOBBIO. Dicionário de Política, p. 1.242 e 1.243.

<sup>64</sup> Ata da Cúpula Mundial de 2005. 7 de agosto de 2005.

<sup>65</sup> GLOBO, O. “Lula: onda de terrorismo no Rio não é crime comum, é terrorismo”. Luiz Claudio de Castro. 1ª de janeiro de 2007. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/pais/mat/2007/01/01/287254604.asp>>

<sup>66</sup> DANTAS. “Sendero volta à ativa”. Defesanet.

<sup>67</sup> BRETONHA. “Sendero Luminoso, ascensão e queda de um grupo guerrilheiro”. Defesanet.

go que essas organizações representam à democracia e também às relações regionais<sup>68</sup>.

Uma consequência de tal ameaça é a fuga de investimentos do país, tanto pela instabilidade política e econômica em si quanto pelos prejuízos humanos e financeiros que as ações desses terroristas podem causar diretamente por meio de sequestros e extorsões.

Com exceção das Farc, nenhum outro grupo chegou ao ponto de controlar uma grande parcela territorial de seu país. Porém, esse grupo da Colômbia chegou a controlar um terço do seu território. Mesmo com todo o apoio financeiro, tecnológico e tático dos EUA ao governo colombiano, o sucesso das Farc é indiscutível e assustador.

Ocupando territórios de floresta próximos às fronteiras, as Farc são difíceis de serem localizadas. Utilizando as limitações das Forças Armadas nacionais em relação às fronteiras, penetram em territórios vizinhos com frequência, normalmente visando ao seu refúgio dos ataques a elas empreendidos.

Em novembro de 2007, houve uma ação ofensiva da Força Aérea Colombiana ao acampamento das Farc que estava localizado em território equatoriano. Apesar de o ataque ter sido bem-sucedido, houve um sério problema diplomático envolvendo os dois países devido a esse ataque<sup>69</sup>. Com a violação do espaço aéreo equatoriano por aviões militares colombianos, seguida pelo ataque ao solo que resultou na destruição do acampamento, tais atos, em claro desrespeito aos preceitos fundamentais do Direito Internacional, provocaram a insatisfação imediata do governo do Equador. Vale registrar o agravamento do incidente pela rivalidade atual entre os governos da

Colômbia, alinhado aos Estados Unidos, e dos países identificados com a ideologia populista de Hugo Chávez<sup>70</sup>. Este, por meio de seus já famosos discursos, colocou ainda mais argumentos à mesa favoráveis à escalada da crise diretamente para um conflito armado, ao menos em público.

Essa crise, sem sombra de dúvidas, não foi a primeira nem será o último caso em que o grupo narcoguerrilheiro ultrapassará fronteiras para fugir dos ataques das Forças Armadas de seu país. Tais fatos demonstram que será pouco provável acabar com essa ameaça se não houver um aprofundamento da integração desses países em nível político-estratégico, especificamente nas pastas da Defesa e da Justiça de cada um desses Estados<sup>71</sup>.

## **PROBLEMAS DE FRONTEIRAS COM CAUSAS INDÍGENAS E RIBEIRINHAS**

Neste capítulo serão abordados os problemas de fronteiras ligados às políticas nacionais relativas aos indígenas e às populações ribeirinhas, as revoltas e repercussões das relações socioculturais e científicas para com as populações nativas da região. Como é possível observar no mapa da ilustração 3, uma grande parte das populações indígenas ocupa espaços de fronteira, uma área de elevado valor estratégico para o País.

Esse é o problema mais peculiar da Amazônia entre todos os outros estudados neste trabalho, porque em nenhuma outra região da América, talvez do mundo, existem tantas populações nativas ou um caso tão faraônico de migração organizada pelo Estado. A

<sup>68</sup> DANTAS. "Sendero volta à ativa". Defesanet.

<sup>69</sup> MENEZES. Colômbia e Equador: Sinopse de uma guerra que não existiu.

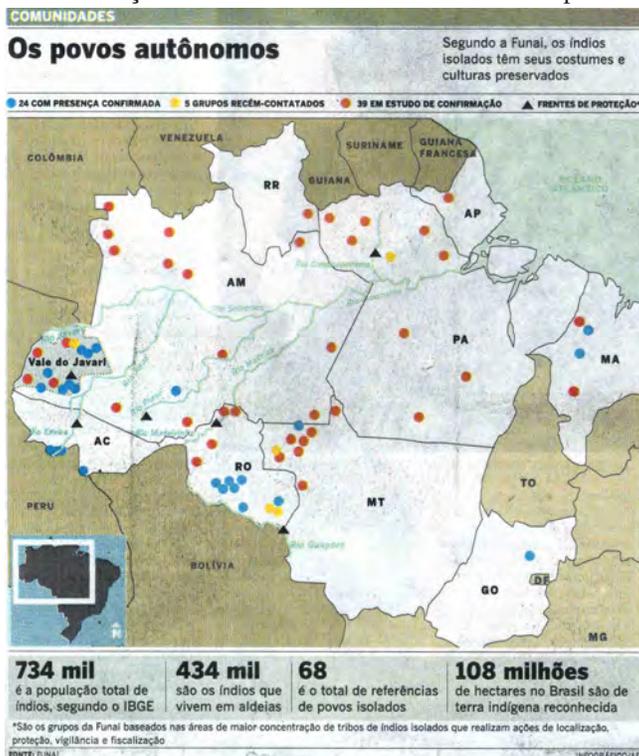
<sup>70</sup> Ibidem.

<sup>71</sup> DOMINGOS. "Para Brasil, atuação das Farc é 'problema regional'". *O Estado de S. Paulo*. 8 de março de 2008.



No Brasil, porém, a situação é mais complicada. Durante muito tempo, procuramos evitar preocupações com as populações indígenas e pensar em um modo de integrá-las à sociedade brasileira. Manteve-se uma política paternalista, semelhante àquela sugerida pelos primórdios da antropologia, isolando o “selvagem” para que este não entrasse em contato com a sociedade “degeneradora”. Este pensamento rousseauiano, visivelmente ultrapassado, não atinge a realidade social e cultural da Região Norte<sup>75</sup>. O mapa da ilustração 4 demonstra a quantidade de grupos isolados que existem e, ao mesmo tempo, um número de grupos recém-contatados.

#### Ilustração 4



Tendo os erros cometidos do lado brasileiro e os cometidos nos países vizinhos como aprendizado, seria prudente para o País que detém a maior parcela da Amazônia repensar seu modo de lidar com os índios.

Está claro que não adianta isolar as populações indígenas, entregar em suas mãos porções da floresta restritas e abandoná-las à própria sorte. Quando suas reservas são próximas a cidades ou vilas, os problemas são ainda mais visíveis. As populações indígenas acabam sendo marginalizadas, vítimas de alcoolismo e do consumo de drogas. Organizações Não Governamentais (ONG), especialmente as de alcance transnacional (Ongat), exploram sua imagem e suas terras. No final, a cultura acaba por desaparecer em parte ou no todo<sup>76</sup>.

As populações mais afastadas de centros urbanos tornam-se vítimas de traficantes de madeira, garimpeiros, grileiros, missionários com propósitos nada religiosos e ONG/Ongat mal-intencionadas. Não sentem a presença do Estado brasileiro, a tal ponto de nem saberem que são brasileiros<sup>77</sup>. Neste caso citado, conforme narra Amorim, os índios pensavam que eram colombianos, pois, quando necessitavam de algum serviço público, alguma ajuda, procuravam um vilarejo colombiano que estava a cem quilômetros da aldeia, enquanto a cidade brasileira mais próxima estava a 450 quilômetros. Neste exemplo real, felizmente a situação foi revertida graças à presença do Exército, que, devido a um trabalho de aproximação, tornou-

<sup>75</sup> BRUCE. Terras Indígenas, Política Ambiental e Geopolítica Militar no desenvolvimento da Amazônia: A propósito do caso yanomami. Brasília, Março de 1990, p. 2-4.

<sup>76</sup> Ibidem. 3-9.

<sup>77</sup> AMORIM, 28 de setembro de 2005.

se sinônimo de parceria com o Estado brasileiro aos olhos dos índios dessa aldeia.

A problemática que foi demonstrada não é uma questão apenas de soberania brasileira. Também faz parte do problema a situação de abandono em que ficam as comunidades indígenas em território brasileiro: muitas vezes alocadas em reservas que nem sequer são suficientes para garantir a sobrevivência pela caça de forma sustentável, ou o oposto, pequenas populações num território maior que alguns países europeus. Nas duas situações se observa um tratamento inadequado do problema, num contexto que prejudica o Estado e os brasileiros envolvidos<sup>78</sup>. Devido a este abandono, as populações indígenas se tornam alvos fáceis para que garimpeiros e traficantes de madeira, entre outros, as forcem a cooperar com algo que, possivelmente, elas nem sabem que é ilegal, algumas vezes apenas recebendo pequenas quantias pelo uso de suas reservas como base para a execução de atividades ilegais, outras servindo até como funcionários e capangas dos verdadeiros bandidos. Ainda é preciso citar os casos das comunidades indígenas que, ao sofrerem processo de aculturação, passam a obter receita ilícita das reservas em que estão assentadas, terceirizando-as por vontade própria para exploração ilegal. Por fim, existem casos em que as Ongat utilizam essas reservas indígenas para realizar pesquisas científicas e exploração da área para fins comerciais ilegalmente, além de tráfico de animais, plantas silvestres etc.

### *Exploração para fins científicos*

Em todo o mundo a Amazônia é famosa pela sua biodiversidade, pelas suas rique-

zas e também pela sua grandeza. Sem sombra de dúvidas, é um orgulho para todos os países que compõem a região amazônica saber a importância que ela tem para o mundo em vários aspectos.

Há três grandes eldorados naturais no mundo contemporâneo: a Antártica, que é um espaço dividido entre as grandes potências; os fundos marinhos, riquíssimos em minerais e vegetais, que são espaços não regulamentados juridicamente; e a Amazônia, região que está sob a soberania de Estados nacionais, entre eles o Brasil. (BECKER. *Geopolítica da Amazônia*. Brasília, Estudos Avançados, 2005)

Porém esses mesmos motivos inspiram cuidados. Como a Amazônia está em meio a Estados soberanos, estes que detêm a soberania precisam garantir que a Amazônia seja preservada e que seus recursos sejam usados de forma sustentável em prol dos seus respectivos interesses nacionais<sup>79</sup>.

Este tópico está localizado dentro deste capítulo, pois é nas reservas indígenas e nas áreas ocupadas por ribeirinhos, longe dos olhos do Estado, que grupos estrangeiros e Organizações Não Governamentais atuam de maneira mais imprópria<sup>80</sup>.

Todavia, na mesma medida que a permissividade em relação às Ongat torna-se possível que cientistas estrangeiros realizassem pesquisas na Amazônia, protegidos pelo descontrole sobre o trabalho dessas organizações, cientistas brasileiros são praticamente impedidos de realizar pesquisas por precisarem enfrentar a burocracia que faltava ser imposta a essas Ongat. De forma semelhante, organizações puramente criminosas, disfarçadas sobre a égide de Ongat estrangeiras, foram denunciadas du-

<sup>78</sup> SANTA ROSA apud AMORIM.

<sup>79</sup> UNGER. Projeto Amazônia: Esboço de uma proposta, p. 3, 4.

<sup>80</sup> RECH. "Para General, ONGs se dedicam ao tráfico de drogas". Infotel. 9 de maio de 2007.

rante a Comissão Parlamentar de Inquérito sobre as Organizações Não Governamentais de alcance e origem transnacional no ano de 2005. Soluções foram propostas, tais como um cadastro nacional de Organizações Não Governamentais, com prestação de contas e fiscalização federal. Entretanto, graças a interesses obscuros, os projetos eram esquecidos, e as ditas ONGs continuaram a explorar os recursos científicos da floresta no território brasileiro de forma livre. Apenas em 3 de julho de 2008, por meio da Portaria MJ nº 1.272, foi estabelecido um recadastramento para todas as Organizações Não Governamentais com origem estrangeira com qualquer tipo de representação no Brasil, sob pena de perderem o direito de atuar no País se não apresentassem a documentação necessária para o recadastramento.

Esse tipo de ação contribui para resolver a situação, permitindo que o governo conheça as ONG estrangeiras que atuam em solo nacional. Isoladamente não é a solução para o problema; contudo, acompanhada de ações fiscalizatórias e de controle, essa portaria torna possível que o governo tenha o problema sob controle. Essa situação não só prejudica o Estado, mas, sobretudo, o povo brasileiro, brancos ou índios, em decorrência da retirada de material pertencente ao patrimônio cultural dos índios e de torná-los patrimônios científicos estrangeiros. Consequentemente, é esta mesma parcela de brasileiros que deixa de se beneficiar dos recursos de seu território.

Um dado preocupante proveniente do Ministério da Defesa é o fato de que, das 276 mil ONGs, nacionais e estrangeiras, atu-

antes no Brasil, 100 mil delas estão localizadas na Amazônia brasileira. Sobram 176 mil outras, divididas entre as demais regiões do País, a grande maioria concentrada na Região Sudeste. Enquanto ocorre essa quantidade majoritária de “ajuda” na Região Norte, onde não existe escassez de água ou alimentos, na Região Nordeste acontece o inverso, região esta que possui uma das maiores áreas semiáridas do mundo.

Claramente não está sendo proposta uma expulsão das ONGs da Amazônia, mas é importante que haja fiscalização e controle efetivos e permanentes sobre elas, partindo das informações obtidas com o recadastramento exigido pela portaria do Ministério da Justiça, a respeito das atividades empreendidas por essas organizações. A meu juízo, esse procedimento irá contribuir para a conservação do

**Um dado preocupante proveniente do Ministério da Defesa é o fato de que, das 276 mil ONGs, nacionais e estrangeiras, atuantes no Brasil, 100 mil delas estão localizadas na Amazônia brasileira**

patrimônio natural brasileiro, aplicação de regras de comportamento, evitar o desperdício de recursos públicos (haja vista a existência de organizações que operam, também ou até mesmo exclusivamente, por intermédio de recursos do próprio Estado) e, finalmente, promover a proteção da população da região, especialmente as populações indígenas. Na realidade, esse conjunto contribui para a garantia da soberania brasileira na região. O primeiro passo já foi dado. O prazo estabelecido pela portaria foi de 120 dias após a publicação, o que significa que, em 4 de outubro de 2008, o governo passou a ter em suas mãos as informações sobre todas as ONGs estrangeiras legalmente atuantes no Brasil. Em suma, as organizações restantes passaram à ilegalidade, concor-

rendo para que o Estado detenha todas as informações necessárias para fiscalizar a atuação das ONGs, algo impossível antes da edição da portaria em questão.

### *Agosto de 2007*

Foi denunciado, pela liderança yanomami em Roraima, um caso de violação do espaço aéreo brasileiro por aeronaves militares venezuelanas, que pousaram em território indígena. A denúncia foi feita por meio de uma carta<sup>81</sup>, escrita pelo tesoureiro da Hutakara Associação Yanomami, Dário Vitório Kopenawa Yanomami. Segundo diz o documento, havia também “não indígenas” testemunhando o evento.

Segundo denúncia dos yanomamis, o governo venezuelano estaria apoiando garimpeiros ilegais em solo brasileiro por meio das suas Forças Armadas. Segundo eles, o Exército Brasileiro teria também testemunhado a violação do espaço aéreo e nada feito ou relatado.<sup>82</sup>

Não é o primeiro caso de “visitas” venezuelanas desse tipo em Roraima, haja vista a mídia ter documentado o assunto em 2003, comprovando a vulnerabilidade a que estão expostas as populações indígenas nesse nosso modelo de relação com os índios. No caso específico, o Exército estava próximo à pista de pouso utilizada pelo Exército vizinho, porém nada fez para impedir o pouso. A meu juízo, este fato justificaria uma ação soberana de interceptação daquela “delegação”<sup>83</sup>.

### *Raposa Serra do Sol*

A reserva Raposa Serra do Sol é uma área indígena demarcada pelo Decreto nº 1.775/96,

originalmente contínua e que vem sendo motivo de disputas entre os índios e agricultores.

Desde sua origem, o Incra vem indenizando e assentando os agricultores em outras localidades, porém uma parcela de não indígenas se recusa a sair, por discordar dos valores propostos pela União e/ou alegar que a terra é sua por direito, não aceitando qualquer tipo de oferta do governo brasileiro.

Os indígenas da região não estão apenas no Brasil, o que complica ainda mais a dinâmica das relações na área. A população indígena que ocupa a reserva Raposa Serra do Sol abrange uma parcela do espaço físico do Brasil, da Venezuela e da Guiana, simultaneamente. O problema no caso é de identidade para alguns dos índios. Em algumas áreas da região é comum encontrar indígenas que falam espanhol em território brasileiro.

Voltando à questão da demarcação das terras, existia até recentemente um movimento por parte dos agricultores de que a reserva não deveria ser contínua, para permitir a expansão e manutenção da fronteira agrícola. Porém essa questão só foi levantada por ter havido demora e ausência por parte do Estado brasileiro para resolver a questão.

A questão óbvia não é como deveria ser a demarcação, ou quem estaria certo, os indígenas ou os “brancos”, mas sim a ausência do Estado brasileiro na região para identificar o problema e prontamente solucionar, e fazer isto de uma forma concreta e completa. Órgãos como a Funai e o Exército Brasileiro estão presentes, mas de diversas formas o Estado continua ausente, anulando em parte as ações das partes presentes. Órgãos como o Incra, a Funasa e o MEC têm sua presença muito restrita e por isso são

<sup>81</sup> MOREIRA, Memélia. “Venezuela faz sobrevoos ilegais na Amazônia”. Agência Amazônica. 5 de maio de 2007.

<sup>82</sup> *Ibidem*.

<sup>83</sup> *Ibidem*.

pouco percebidos, já que sua atuação se dá por meio de representações enviadas, o que os faz presentes apenas em parte do tempo, não dando a chance de entender verdadeiramente a situação, mas apenas um quadro em um determinado momento.

Ao menos na questão de demarcação das reservas, o Supremo Tribunal Federal julgou a questão e determinou que a reserva indígena Raposa Serra do Sol deva permanecer com sua demarcação original, como é possível observar na ilustração 5, ocupando os quase 2 milhões de hectares que abrigam aproximadamente 200 mil índios de diversas etnias. A decisão inédita também solucionou questões relativas a outros casos

semelhantes na Bahia, no Distrito Federal, no Pará, na Paraíba e no Rio Grande do Sul. Além da decisão principal, os agricultores não poderão solicitar indenização pelas terras, já que a ocupação foi considerada ilegal, mas há a possibilidade de entrarem com pedidos de indenização pelas benfeitorias realizadas no local.

### Ilustração 5

Um problema causado pela ausência do Estado brasileiro foi solucionado na última instância da Justiça nacional, porém corrigir os problemas causados pelas falhas de ação não resolve a questão definitivamente.



## REGIÃO AMAZÔNICA *VERSUS* PROJETO DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Os países amazônicos consideram a integração regional uma saída para enfrentar e minimizar efeitos nocivos do processo da globalização, o que fica explícito no Tratado de Cooperação Amazônica<sup>84</sup> e implícito no número de organizações para integração e cooperação regional visando a diferentes propósitos e naturezas. Este capítulo irá demonstrar principalmente a importância da integração para os países amazônicos e para seus projetos nacionais de cooperação e integração, qual o atual nível de integração e como a região pode se tornar a chave para fortalecer e impulsionar o processo iniciado separadamente pelo Mercosul e pelo Pacto Andino. Na ilustração número 6 observa-se a posição estratégica que a floresta ocupa na América do Sul, situando-se como uma grande área de conexão entre os dois blocos sul-americanos.

Primeiro, nesta introdução, é preciso explicar como se deu o processo de *internacionalização* da floresta amazônica. A princípio houve a divisão realizada pelo Tratado de Tordesilhas. Portugal conseguiu manter sua presença no território amazônico que lhe cabia e aos poucos conseguiu ampliá-la por meio das Missões e Bandeiras<sup>85</sup>. Durante o período da colônia e no período inicial dos Estados do continente, houve um processo de expansão da Amazônia brasileira, culminando com a atual divisão territorial<sup>86</sup>. Essa época foi marcada pelo pensamento de que os recursos naturais, tais como florestas, terras, recursos

hídricos etc., seriam infinitos. Portanto, a Amazônia era uma fronteira sempre possível de ser prolongada. Esse pensamento dependia de um contexto científico e de um contexto econômico. Cientificamente ainda não havia uma visão completa do mundo. Em termos econômicos, estávamos na periferia de um ambiente ainda em exploração. Durante o final do século XX, houve uma mudança no pensamento científico mundial, em que a sociedade internacional passou a se preocupar com o futuro do planeta e com a conservação dos seus recursos naturais<sup>87</sup>.

A partir desse momento, começou a ocorrer uma pressão mundial para a internacionalização da Amazônia. Ela se deu de duas formas: no Brasil, por meio da cooperação internacional para fins científicos, e, nos demais países, predominantemente por intermédio de bases militares, na grande maioria de origem norte-americana<sup>88</sup>.

Porém um movimento contrário começou a surgir no final da década de 1990, em que a soberania dos países sul-americanos, que detinham em seus territórios a floresta amazônica, foi colocada em pauta. A Amazônia deveria ser preservada, mas seus recursos deveriam beneficiar primordialmente os países soberanos sobre a região. Este pensamento nada mais é do que a continuação do processo de transformação da ideia abstrata de riquezas naturais em lucros reais. É o mesmo princípio empregado na revolução industrial que transformou o conjunto terra e trabalho, até então riquezas abstratas, em fontes de riqueza tangível. Esse processo de “soberanização” das riquezas da Amazônia não exclui a coope-

<sup>84</sup> Tratado de Cooperação Amazônica. OTCA.

<sup>85</sup> BECKER. Geopolítica da Amazônia. 2005, p. 1.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 2 e 3.

<sup>87</sup> *Ibidem*, p. 2 - 6.

<sup>88</sup> *Ibidem*. 4 e 7.

ração científica internacional iniciada pelo Brasil, contudo exige que haja regulamentação e fiscalização por parte dos Estados<sup>89</sup>.

### Ilustração 6



A partir desse novo contexto, a integração amazônica passou a ser considerada fundamental para a sobrevivência e para o melhor controle e aproveitamento da região. Também houve a necessidade de incluir a mesma região no projeto de integração sul-americana, como forma de impulsionar esta e de fortalecer a Amazônia, tendo por base todos os princípios da integração regional, quais sejam, proximidade geográfica e psicológica,

complementaridade econômica e a necessidade de aumentar o desenvolvimento econômico na região sem prejudicar a floresta. A integração entre os países que compõem a Amazônia é fundamental para que esta se torne economicamente viável e ecologicamente sustentável<sup>90</sup>. Parafraseando o artigo do ministro Roberto Mangabeira Unger, se não for colocado em prática um projeto que torne realidade as duas condições, a Amazônia continuará vivendo a dicotomia de um modelo de desenvolvimento perverso para a floresta e um radicalismo ecológico perverso para o desenvolvimento econômico. Nenhum dos dois serve aos interesses do País ou da região. É preciso preservar a floresta. Para isso é necessário que haja uma forma de torná-la mais lucrativa preservada do que derrubada<sup>91</sup>. Por outro lado, urge encontrar alternativas sustentáveis que não bloqueiem o crescimento econômico, o que é possível a partir de um modelo de zoneamento responsável, um projeto sustentável e necessariamente nacional<sup>92</sup>.

### *Mercosul, Pacto Andino e OTCA*

**A integração entre os países que compõem a Amazônia é fundamental para que esta se torne economicamente viável e ecologicamente sustentável**

*R. Mangabeira Unger*

Esse novo contexto gerou a necessidade de inserir a Amazônia no projeto de integração sul-americano. A retomada do Tratado de Cooperação Amazônica (TCA) e a criação, em 1995, da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica vieram

como resposta ao vácuo institucional para a região. Não pretendendo ser substituída

<sup>89</sup> Ibidem. 7 e 8.

<sup>90</sup> UNGER. 2008, p. 5.

<sup>91</sup> Ibidem, p. 6 - 8.

<sup>92</sup> Ibidem, p. 7 - 13.

de nenhum bloco econômico, a OTCA visa a criar políticas comuns de cooperação, dando mais efetividade ao Tratado.

O Mercosul, antes um bloco formado exclusivamente pelos países presentes no extremo sul do continente, está se transformando na solução para a integração sul-americana com a Venezuela. A entrada deste último membro mostra a importância da integração amazônica para o futuro de um bloco político e econômico na América do Sul como uma alternativa viável à Alca e às relações bilaterais com os EUA e a União Europeia.

O próprio Mercosul não é exclusivamente voltado para incentivar o comércio. A integração econômica passa também pela necessidade de compartilhar recursos e evitar futuros conflitos por posse de territórios. Como exemplos concretos, temos o espaço territorial que abriga em seu subsolo o Aquífero Guarani e o espaço líquido fluvial da usina hidrelétrica Itaipu Binacional. Os rios compartilhados da Bacia Amazônica são recursos que não estão concentrados em apenas um país, gerando a necessidade de entendimento pacífico entre os Estados partes do TCA.

Portanto, a integração por meio da OTCA poderá ser um passo para que, futuramente, os atuais membros do Pacto Andino se unam aos demais países, constituindo um bloco sul-americano único. Mesmo não compondo um bloco único, servirá como elo entre os atuais blocos, suprimindo, assim, parte das necessidades de também existir uma integração econômica simultaneamente com a cooperação em outras áreas.

O Pacto Andino, após a saída da Venezuela, não terá um futuro isoladamente, haja vista que Colômbia, Bolívia, Equador e Peru não significam grandes economias a ponto de justificar manter o bloco ativo, mas isolado. Além disso, discordâncias ideológicas

entre os governos alinhados ao atual governo venezuelano e a Colômbia indicam que, pelo menos neste período atual, o bloco não deverá evoluir em nenhum ponto significativo.

### *Unasul e OTCA*

A União de Nações Sul-Americanas (Unasul), um bloco político sul-americano, assim como o Mercosul, não está em contraponto à lógica da OTCA. Porém ainda está sendo definida sua estrutura como um ente nas relações políticas internacionais. Dois órgãos, além do Conselho de Chefes de Governo, já foram pensados para o bloco, quais sejam o Conselho Sul-Americano de Defesa e o Conselho Sul-Americano de Saúde. Segundo informações dadas à imprensa em 16 de dezembro de 2008 pelo ministro Celso Amorim<sup>93</sup>, ambos teriam a mesma concepção, porém apenas o primeiro está em fase de implementação.

A proposta para a criação da Unasul veio após a crise entre Colômbia e Equador, a qual levou muitos a pensar que evoluiria para um conflito armado em face dos “incentivos” decorrentes dos discursos promovidos pelo Presidente venezuelano. Entendo que não seria preciso criar um novo organismo para segurança regional. Os órgãos já existentes, como a OTCA, poderiam, a meu ver, ocupar a função de moderadores na região amazônica, porém a ideia de um único organismo que fizesse isso na América do Sul sem a intervenção da OEA ou da ONU, organismos que também possuem competência jurídica para tal, tornou-se imediatamente mais aceita. O que na verdade acaba por ser mais sensato, já que esta questão seria facilmente “coberta” pela OTCA, porém num hipotético conflito entre Peru e Chile, por exemplo, estaria fora da alçada de todos os organismos já existentes.

<sup>93</sup> RIBEIRO. G1. “Unasul aprova criação de Conselho Sul-Americano de Defesa”. 16 de dezembro de 2008.

## CRISES REGIONAIS

Recentemente, duas crises causaram repercussão em toda a América Latina, em especial no Brasil, por envolver empresas de origem brasileira em questões polêmicas internacionais. Não entrando no mérito desses problemas, apenas fazendo uma análise de dados divulgados na mídia, qual será a repercussão dessas crises para a integração regional e para a relação desses países em relação aos vizinhos?

### *Caso Petrobras na Bolívia*

Um dos casos mais veiculados na mídia recentemente foi o da nacionalização dos hidrocarbonetos na Bolívia, por meio de plebiscito, com a posterior expulsão das empresas que exploravam os recursos em solo boliviano. O caso mais controvertido foi o da Petrobras-Bolívia, que contou até com a presença do Exército boliviano na porta da refinaria da empresa mantida naquele país<sup>94</sup>.

Independentemente de erros estratégicos da administração da empresa de escolher aquele momento para investir no país que, de longe, não era o mais seguro, haja vista o referendo realizado anteriormente dando ao governo o poder de nacionalizar a exploração dos hidrocarbonetos, e de erros do governo boliviano na forma desse processo de nacionalização, sem que houvesse diálogos e negociação, o evento foi ruim para a imagem da Bolívia e péssimo estrategicamente perante a situação energética do Brasil, que se viu à mercê do Estado vizinho na questão energética, tendo que evitar uma crise futura no fornecimento de gás, especi-

almente em relação às indústrias que converteram sua planta para o gás natural.

O governo boliviano, por outro lado, encontra-se numa situação difícil, pois, apesar de ter cumprido com o determinado pelo referendo nacional, o país não tem recursos suficientes para aumentar a exploração de petróleo e gás, gerando um impacto nocivo para o continente, qual seja, uma insuficiência de gás em relação à demanda continental. Como a Bolívia já possuía contratos firmados com o Brasil, além de evitar mais danos ao “gigante” vizinho, as necessidades<sup>95</sup> estratégicas energéticas da Argentina não puderam ser atendidas num momento de crise no fornecimento de energia nacional.

Ações impensadas como esta dificultam qualquer tipo de relação entre países em qualquer parte do mundo. Na América do Sul certamente não seria diferente. Entretanto, aqui, graças à habilidade do corpo diplomático brasileiro, houve uma intervenção proativa para reduzir os efeitos maléficos dessa crise. Também ocorreu uma atuação pessoal do Presidente Lula, conduta esta denominada de “diplomacia presidencial<sup>96</sup>”, que foi criticada por muitos, mas que conseguiu manter as relações em um estado de cordialidade, em prol das prioridades estratégicas da região.

### *Caso Odebrecht no Equador*

Vencedora de uma licitação no Equador, a empresa brasileira experiente em negócios internacionais deste tipo construiu uma usina hidrelétrica subterrânea em território equatoriano. O financiamento foi feito pelo Banco Nacional para o Desenvolvimento

<sup>94</sup> *Folha de São Paulo*. 1<sup>a</sup> de maio de 2006.

<sup>95</sup> FIORI. “Lula, Cristina Kirchner e Hugo Chávez discutem crise energética na Argentina”. Agência Brasil.

<sup>96</sup> SOARES. “Órgãos dos estados nas relações internacionais: formas da diplomacia e as imunidades”.

Econômico e Social (BNDES), em uma de suas primeiras atuações no exterior à Construtora Norberto Odebrecht S.A. (Odebrecht), em nome do governo daquele país.

Após a conclusão da obra, a hidrelétrica apresentou defeitos sérios, incompatíveis com os padrões contratados pelo governo equatoriano à empresa brasileira. Após algumas trocas de acusações de ambos os lados, o Equador expulsou a Odebrecht do seu país, alegando a má concepção da obra e desvio dos recursos investidos<sup>97</sup>.

Dizendo não ser responsável pelo pagamento da dívida ao BNDES, o Presidente Rafael Correa anunciou em discurso que não iria pagá-la, sendo esta de responsabilidade da Odebrecht, afirmando que a empresa teria recebido o financiamento e realizado a obra, sendo remunerada por isto.

O governo equatoriano manifestou-se publicamente, pedindo que a questão da Odebrecht não prejudicasse as relações diplomáticas entre os dois países, considerando que, segundo Correa, “não houve problema entre os dois governos. A atitude do Equador tinha sido única e exclusivamente contra a empresa brasileira”. Esta declaração do Presidente Rafael Correa foi feita após a suspensão de uma missão brasileira ao Equador.

De acordo com Celso Amorim, esse fato foge da rotina diplomática, ou seja, não é um simples caso rotineiro, mas uma crise que tem que ser acompanhada de perto pelo

governo brasileiro. Nosso chanceler defende que “o governo equatoriano necessita demonstrar todo seu interesse de manter boas relações políticas com o Brasil”.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Amazônia é uma parte fundamental da América do Sul devido à sua importância ambiental e seu potencial econômico, político, científico e estrutural (especialmente potencial energético). Isso atrai inegável interesse por parte de outros Estados não pertencentes à região.

Há uma estratégia internacional tácita, de longo prazo e por meio de ações sucessivas, para impor a soberania compartilhada na Amazônia, que se intensificou no início dos anos 90, por pressões em todos os campos do poder. Segue um princípio de Sun Tzu que diz ser “a glória suprema vencer o inimigo sem lutar”. Al-

**Alguém duvida que, assim como os recursos e a posição geoestratégica do Oriente Médio, da Ásia Central e dos Bálcãs atraem as grandes potências, a Amazônia não esteja sendo alvo da projeção de poder daquelas nações?**

guém duvida que, assim como os recursos e a posição geoestratégica do Oriente Médio, da Ásia Central e dos Bálcãs atraem as grandes potências, a Amazônia não esteja sendo alvo da projeção de poder daquelas nações?

A Nação não se pode iludir e crer que, ante essa ameaça, baste o simples aumento do poder militar. **Só a ocupação racional com preservação, o desenvolvimento sustentável, a integração do indígena e a integração da região ao**

<sup>97</sup> *O Estado de S. Paulo*. 9 de outubro de 2008.

**País neutralizarão tal ameaça, e isso não depende apenas do poder militar.**

(PAIVA. “Política, Estratégia e Coerência”. *O Estado de S. Paulo*. 6 de fevereiro de 2009)

Além dessas ameaças externas, existem os vários problemas internos sempre recorrentes, como atos radicais de terror, os crimes transnacionais e as questões de cunho político-estratégicas e socioeconômicas relacionadas aos povos ribeirinhos e indígenas. Aplicando o que foi analisado durante esta monografia numa análise SWOT<sup>98</sup>, os interesses externos sobre a região amazônica são considerados *ameaças*, e os problemas internos, *fraquezas*. Em contrapartida, são considerados como *fatores de força* o potencial econômico, a capacidade de integração regional que a Amazônia possui e o valor ambiental da região. A junção dessas forças, fraquezas, oportunidades e ameaças demonstram o quanto os países detentores de soberania sobre a região precisam aperfeiçoar seu controle interno e aumentar a capacidade de defesa dos seus respectivos territórios na Amazônia.

É primordial para nós, cidadãos de “Estados amazônicos”, nos preocuparmos com a manutenção da floresta, contribuindo para que ela seja ecológica e ambientalmente preservada, e, em especial, promover uma política sociocultural integrada perante os nativos e/ou imigrantes fixados na Amazônia (indígenas ou brancos), para que tenham as garantias fundamentais igualmente concedidas aos demais cidadãos desses mesmos Estados. Porém, ao mesmo tempo, não podemos acreditar no discurso inflamado de militantes ambientalistas radicais, independentemente dos seus argumentos, haja

vista não proporem nada que seja sustentável e benéfico aos interesses dos Estados em questão, e muito menos ceder aos interesses dos “progressistas” sem nos preocupar com o futuro harmônico da floresta. Para sua consecução, é preciso que a floresta amazônica se torne mais “lucrativa” em pé, por meio do estabelecimento de um modelo de desenvolvimento eficaz sob o ponto de vista econômico-social e sustentável ecológica e ambientalmente. Nas palavras do ministro Mangabeira Unger, “é a chance de corrigirmos os erros do modelo aplicado na industrialização paulista”. E afirmo que também é a chance de corrigirmos o modelo agrícola de monocultura instalado no restante do País.

É possível existirem atividades industriais e de agronegócios na Amazônia sem que haja derrubada de mais árvores no território já desmatado e na chamada “Amazônia urbana”<sup>99</sup>. Na área em que existe floresta ainda em pé, torná-la rentável por meio de um estudo de vocações regionais é exequível, desde que sejam criados pequenos eixos produtivos sustentáveis baseados no extrativismo, na produção manufatureira e na exploração de ecoturismo<sup>100</sup>, modelo este denominado “zoneamento econômico e ecológico”. Esta proposta só é viável se houver um comprometimento do Estado e da sociedade civil dos países envolvidos. No caso dos cidadãos das demais regiões não entenderem a importância de investimentos concretos e permanentes, dentro de uma política comum de longo prazo na Amazônia, será insustentável para qualquer governo manter as ações e os investimentos necessários<sup>101</sup>.

No campo da Defesa, qualquer análise passa pela questão central de proteger a

<sup>98</sup> Sigla em inglês para o conjunto Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças, muito comum em análise estratégica na fase de planejamento.

<sup>99</sup> UNGER, p. 5, 6.

<sup>100</sup> Ibidem, p. 6, 7.

<sup>101</sup> Ibidem, p. 4, 5.

Amazônia, mas, como já foi exposto, também é uma ferramenta oportuna para o incentivo ao desenvolvimento econômico em sintonia com a PND, particularmente no incentivo à indústria bélica militar. A tecnologia desenvolvida irá beneficiar diretamente a economia brasileira, além de contribuir para otimizar a atuação das Forças Armadas nos Estados amazônicos, desde que continuem sendo aplicados os planos de cooperação técnico-científicos e que haja avanço significativo no campo da cooperação militar dentro da OTCA.

Os blocos políticos e econômicos do continente sul-americano, o Mercosul e o Pacto Andino, unidos por meio da OTCA, têm papel fundamental para a solução de problemas de fronteira, tais como acessos e compartilhamento urbano, e na integração da região aos eixos nacionais de economia, fortalecendo os próprios laços de integração entre os Estados da América do Sul.

Entretanto, todos esses fatores econômicos, políticos e sociais são complementares para fazer da Amazônia uma região dinâmica e sustentável e, portanto, para que ela deixe de estar à periferia do alcance do Estado. Assim, facilitará e viabilizará a atuação das Forças Armadas para a defesa dos territórios.

Visando a minimizar o problema dos crimes transnacionais, deve-se ampliar a iniciativa bilateral de Brasil e Colômbia em que flexibilizaram a atuação de aeronaves que estejam em perseguição a criminosos transfronteiriços, por 50 quilômetros. Medidas como essas dificultam a fuga de organizações criminosas e evitam a repetição de crises entre Estados vizinhos, como no caso Colômbia e Equador, citado ao longo do texto.

Especificamente falando da corrida armamentista entre Brasil e Venezuela, para diminuir a desconfiança entre ambos é pre-

ciso que haja um esforço bilateral para promover cooperação técnica, científica e militar. Fazendo isso, haverá aperfeiçoamento das técnicas e aceleração científico e, por meio de ações conjuntas, haverá também um crescimento da confiança mútua. Especialmente porque governos são passageiros, mas as relações entre Estados vizinhos podem ser comprometidas se questões passageiras receberem mais importância do que realmente deveriam.

Proponho também a aplicação dos Polos de Produção por vocação regional, medida bem-sucedida em outras regiões do Brasil e que na Amazônia irá criar alternativas de renda para as populações ribeirinhas e até mesmo indígenas. Além disso, melhorará a qualidade de vida dessas populações e, conseqüentemente, evitará que haja a exploração inadequada dos recursos amazônicos.

As áreas já desmatadas da floresta, onde existem fazendas de gado, de arroz e, muitas vezes, simplesmente clareiras vazias, são interessantes para implantação de projeto de agricultura familiar, voltada para policultura de produtos que não estejam em desacordo com a floresta ao redor. Fazendas de gado, juntamente com a indústria madeireira, são diretamente os maiores inimigos da floresta amazônica, devido ao tamanho das áreas desmatadas por estas atividades.

Em relação às Ongat na Amazônia, a solução já foi iniciada no Brasil. Cabe ao governo brasileiro agora fiscalizar e regular a atuação dessas organizações, que podem em muito contribuir para a região, desde que atuem estritamente naquilo a que se propuseram quando foram aceitas. Havendo fiscalização, regulação e parceria de fato com o Estado, não há problema.

Por fim, no tocante ao tema, verifica-se que há uma necessidade de retomá-lo no contexto de graduação de Relações Internacionais, para que os problemas relacio-

nados às relações estratégicas da região amazônica sejam novamente avaliados e, assim, outras soluções sejam propostas e discutidas.

Não é necessário frisar o quanto os Estudos Estratégicos podem ser pertinentes à formação de um internacionalista. Contudo, é importante afirmar sua adequabilidade ao

Curso, devendo ser objeto de mais estudo durante a graduação em Relações Internacionais com o objetivo de melhor capacitar os futuros profissionais da área a analisar contextos geopolíticos internacionais, uma característica fundamental para quem irá trabalhar como analista de Relações Internacionais e nas carreiras do primeiro setor.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Amazônia; Estratégia; Política Internacional; Venezuela; Colômbia; Equador; Peru; Forças Armadas;

### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Os interessados em conhecer a extensa relação de obras consultadas para a elaboração desta monografia poderão se dirigir ao autor na Faculdade Integrada do Recife:  
Monografia Gustavo (FIR-2009).doc.

# ALFRED THAYER MAHAN E OS PRINCÍPIOS DA ESTRATÉGIA NAVAL (IV)

– Parte 2

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

---

## SUMÁRIO

Concentração de forças  
Posição central  
Linhas interiores  
Linhas de comunicação  
Posições estratégicas e bases  
O poder marítimo e a obtenção do controle do mar

As considerações políticas sobre o poder marítimo e os princípios da estratégia naval estão apresentados de forma esparsa em toda a obra de Alfred Mahan. Em 1918, isto é, quatro anos após sua morte, Allan Westcott correlacionou a expressão “comando do mar” a um conceito esposado pelo teórico norte-americano. Esta expressão “comando do mar” não foi uma inova-

ção de Mahan. Francis Bacon, já no século XVI, comentando a luta da Inglaterra com a Espanha em seu ensaio *On the True Greatness of Kingdoms* disse o seguinte:

Para ser o senhor dos mares é o propósito<sup>1</sup> da monarquia. Aquela que ‘comandar o mar’ está em grande liberdade e pode usufruir muito ou pouco da guerra

---

\* Ex-diretor do Serviço de Documentação da Marinha (2005/07), graduado em História UFRJ (2007); mestre em História Comparada (2009); Aluno do Curso de Doutorado de História da UFRJ, Instrutor e Membro do Centro de Estudos de Política e Estratégia da EGN.

1 No original, a palavra usada por Francis Bacon foi *abridgement*, que, em tradução literal, seria resumo, sumário. Para este autor, a palavra mais apropriada seria objetivo, ou propósito.

quanto desejar. Certamente, nesse dia, conosco na Europa, a vantagem do poderio marítimo [que é um dos principais dotes deste Reinado da Grande Bretanha] será grande.<sup>2</sup>

Embora tenha preferido a expressão ‘controle do mar’ a ‘comando do mar’, Mahan procurou conceituar essa ideia geral<sup>3</sup>. Para ele, o controle do mar não era a tomada de alguns navios ou mesmo a captura de comboios que atingiria a economia da nação inimiga; seria, isso sim, a obtenção de um ilimitado poderio no mar que expulsaria o inimigo dos oceanos, aparecendo ele apenas como fugitivo<sup>4</sup>.

O controle das grandes linhas de comércio, impedindo que o inimigo delas usufruísse, era, para ele, fundamental. Diria que as comunicações dominavam a guerra; como um elemento da estratégia, as comunicações navais tinham prevalência sobre todos os elementos no conflito. Para que esse exercício de poder naval pudesse ser realizado, a posse de uma grande Marinha de guerra era primordial. Para Mahan, o problema se concentrava nas medidas necessárias para a obtenção desse ‘domínio do mar’<sup>5</sup>. Enfatizou que uma das formas de se conseguir o ‘domínio do mar’ seria por meio do bloqueio naval, mas não somente ele. Assim, para que o domínio do mar fosse obtido, haveria a necessidade

de se controlar as comunicações marítimas e expulsar o inimigo dos mares.

Nesse ponto é importante conceituar com maior detalhe a diferença existente entre ‘comando do mar’ e ‘domínio do mar’. Apesar de Mahan ter utilizado a expressão ‘domínio do mar’ em poucas ocasiões, existem diferenças marcantes entre os dois conceitos, segundo seu contemporâneo Cyprian Bridge.

O ‘comando do mar’, ou ‘controle do mar’, preferido por Mahan, refere-se a uma condição estratégica, obtida por uma superioridade naval por meio da força ou por meio da ameaça do uso da força. O ‘domínio do mar’, por outro lado, seria uma condição político-legal sobre uma faixa marítima, podendo ou não se recorrer à força para implementar essa condição<sup>6</sup>. Como exemplo, Bridge mencionou o limite marítimo de três milhas como uma faixa de domínio do mar.<sup>7</sup> Um exemplo histórico marcante de Bridge para diferenciar os dois conceitos refere-se à exigência da Inglaterra no século XVII para que todos os navios estrangeiros que transitassem no Canal da Mancha saudassem a bandeira inglesa. Os ingleses estavam exercendo, nesse caso específico, o ‘domínio do mar’ no canal. Os holandeses se recusaram a arriar o seu pavilhão, resultando daí a Primeira Guerra Anglo-Holandesa. Os ingleses tiveram, então, que lutar para obter o ‘controle do

2 KEMP, Peter. *History of the Royal Navy*. London: Arthur Barker Limited, 1969, p. 25.

3 O artigo em que Mahan explicitamente utilizou a expressão “comando do mar” foi “Importance of Command of the Sea”, escrito em 1911 e publicado no *Scientific American* de dezembro daquele ano. Nos seus livros, entretanto, Mahan usou a expressão “controle do mar”, embora tenha utilizado algumas vezes “comando do mar”.

4 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. New York: Dover Publication, 1987, p. 138.

5 Mahan utilizou também a expressão ‘domínio do mar’ em sua obra, no entanto em menor número de vezes. Fonte: MAHAN, Alfred. *Lessons of War with Spain*. Boston: Little Brown, 1899, p. 106.

6 BRIDGE, Ciprian. *Sea power and other Studies*. London: Smith, Elder, 1910, p. 47.

7 Bridge usou também a expressão ‘soberania do mar’ como sinônimo de ‘domínio do mar’ (*dominium or sovereignty of the sea*). Fonte: BRIDGE. *Ibid*, p. 48.

mar’ no canal, só logrado depois de derrotarem os batavos na guerra naval. Dessa maneira, Bridge apontou diferenças entre os conceitos, não mencionadas por Mahan, porém por ele certamente conhecidas.

Como afinal conseguir o ‘comando do mar’, ou ‘controle do mar’, segundo Mahan? Respondia que somente por meio do que ele chamou de ‘batalha decisiva’, isto é, a eliminação total da esquadra adversária. O objetivo estratégico das Marinhas de guerra era então destruir o adversário, de preferência em um grande combate naval, em que, ao final, apenas uma Marinha sairia vitoriosa e senhora dos mares.

Para que houvesse a certeza da vitória em um combate decisivo, era de suma importância a existência de uma força naval superior à do inimigo. Se não existisse uma superioridade naval decisiva por parte de um adversário, a batalha deveria ser perseguida pelo outro lado e o seu resultado determinaria aquilo que seria conquistado ou não<sup>8</sup>. Com essa afirmativa, Mahan confirmava que, havendo condições, uma esquadra de batalha inferior, apoiada por circunstâncias políticas e geográficas, como havia acontecido com os EUA na Guerra de 1812 contra a Grã-Bretanha, poderia ser suficiente para dissuadir uma esquadra mais poderosa.<sup>9</sup> Mahan já percebia a importância que a dissuasão teria como con-

cepção estratégico-naval. O princípio da ofensiva era assim enaltecido.

O objetivo a ser alcançado, para ele, em princípio, era a destruição da força naval do adversário e não apenas a tomada de um porto ou de uma base do inimigo, que passaria a ser apenas um objetivo secundário<sup>10</sup>. Após a destruição da esquadra inimiga, haveria o pleno exercício do controle do mar. O conceito de batalha decisiva foi baseado na própria definição de ponto decisivo em um campo de batalha ou do ataque decisivo de Jomini.<sup>11</sup> O grande exemplo histórico mencionado por Mahan foi o de Nelson, sempre ávido pelo combate que varresse a força inimiga dos mares.

Uma das concepções muito discutidas pelos historiadores é a questão da indivisibilidade do mar supostamente apreendida por Mahan, isto é, o comando do mar pleno não admitindo relativização nem divisão<sup>12</sup>. Isso se traduzia na concepção que ou se controlava o mar totalmente ou não se tinha o seu controle. A interpretação mais coerente parece ser a que adota a relativização do controle pela simples impossibilidade de se controlar todas as regiões marítimas. Mahan, inclusive, citou que, após a derrota em Trafalgar, a Marinha francesa continuou a realizar operações no Mediterrâneo<sup>13</sup> com sucesso, apesar de batida por Nelson. Ciprian Bridge corroborou tam-

8 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low, Marston & Co, 1911, p. 214.

9 SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and teaching command: the classics works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University, 1997, p. 102.

10 Ibidem, p. 191.

11 JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. Westport: Greenwood Press, [196-], p. 170 e 304.

12 Essa interpretação generalizante de indivisibilidade está esposada em PROENÇA, Domício; DINIZ, Eugênio, RAZA, Salvador Guelfi. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999, p. 103 e em CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Mahan: sua época e suas ideias. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, jul-set 1986, p. 49. Embora reconheça como válidas essas interpretações, parece-me mais apropriada a interpretação de Cyprian Bridge sobre a indivisibilidade do mar como imaginada por Mahan.

13 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 533 e CAMINHA, op.cit. p. 49 e PROENÇA, op.cit. p. 103.

bém a ideia de relatividade no pensamento de Mahan, ao apontar que o autor norte-americano discutiu a impossibilidade de impedir que navios independentes franceses e pequenos esquadrões suspendessem de seus portos e ameaçassem os portos ingleses no Canal da Mancha desprotegidos. Mahan indicou a possibilidade de ataques franceses às costas inglesas, apesar da marcada superioridade inglesa.

Ciprian Bridge mencionou, em complemento, que, apesar do controle do mar anglo-francês na Guerra da Crimeia, os russos continuaram a manter intactas suas linhas de comunicação no norte e no oeste do Pacífico.<sup>14</sup> Parece mais apropriado considerar que Mahan sabia que a indivisibilidade do mar era mais algo a ser alcançado do que uma realidade a ser comprovada historicamente. Tinha consciência de que era impossível o controle total do mar e assim a indivisibilidade, tanto apregoadada por muitos historiadores posteriores, não correspondia ao pensamento original do autor norte-americano. Mahan imaginava a indivisibilidade local e temporal na cena de ação do mar contestado e não a total em todas as regiões marítimas, e essa parece ser a interpretação mais apropriada.

Reconhecia Mahan, no entanto, a dificuldade de ocorrer um encontro decisivo, uma vez que a esquadra mais vulnerável evitaria o combate, como uma medida de sobrevivência. Muitos analistas acreditam que a noção de batalha decisiva seja absoluta, sem relativização. Alguns chegaram a afirmar que para Mahan as “guerras eram ganhas em batalhas”<sup>15</sup>, no entanto ele afir-

mou que, em determinadas ocasiões, a captura de um porto inimigo e não a procura pela batalha para derrotar o adversário foi a ação correta tomada<sup>16</sup>. Acreditava que a batalha naval deveria servir para atingir um objetivo estratégico determinado e preferia mesmo uma derrota que tivesse consequências favoráveis para a campanha do que “uma glória estéril de procurar batalhas meramente para vencê-las”<sup>17</sup>. Sua noção de batalha decisiva devia ser analisada em relação à própria guerra que se estava travando; assim, embora afirmasse a conveniência da batalha para destruir o inimigo, ela deveria atender um propósito estratégico determinado e, dessa maneira, devia ser vista com relativização.

Mahan percebeu, no entanto, que a preponderância de um só poder marítimo na história, como ocorreu com a Grã-Bretanha no passado, seria difícil na época industrial. Diria ele que “as circunstâncias da guerra naval mudaram muito nos últimos cem anos” e que “seria duvidoso que esses efeitos, desastrosos por um lado, ou uma grande prosperidade por outro lado, como visto nas guerras entre Inglaterra e França, ocorressem nos dias atuais”.<sup>18</sup>

O controle do mar por uma só nação seria improvável ocorrer no início do século XX, afirmou Mahan, e os sucessos no passado da Inglaterra foram atribuídos a uma forte aristocracia agrária que via na manutenção de uma poderosa Marinha um dos seus atributos de poder e prosperidade; no entanto, naquele início de século, a situação política interna britânica mudara, alterando as prioridades governamentais.

14 BRIDGE, op.cit. p. 49.

15 PROENÇA, op.cit. p. 103.

16 SUMIDA, op.cit. p. 44.

17 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson: the embodiment of the sea power of Great Britain*. V. 2. Boston: Little Brown, 1897, p. 323 e MAHAN, Alfred. *From Sail to Steam. Recollections of a naval life*. New York: Harper's Brothers Publishers, 1907, p. 283.

18 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 84.

A Marinha britânica, então, tendia a perder terreno para os inimigos que surgiam.<sup>19</sup> Diria em 1910 que “a Marinha britânica está declinante em termos relativos, em virtude da debilidade de seus governos que assumiram gastos e encargos em excesso de seu próprio fôlego”.<sup>20</sup>

As Marinhas existiam, em síntese, para a proteção do comércio; na guerra elas teriam não só a tarefa de destruir o comércio inimigo, mas também neutralizar a esquadra adversária. Essa destruição compeliria o inimigo a buscar a paz. As guerras foram vencidas pelo estrangulamento do comércio marítimo inimigo e foram perdidas pelas falhas em destruir esse comércio. O controle do comércio marítimo, por meio da preferência de uma batalha decisiva, era, assim, a principal função das Marinhas de guerra em princípio.

Como sempre, Mahan projetava muitas de suas ideias na situação corrente dos EUA. Apregoava que a Marinha norte-americana necessitava se fortalecer, em virtude, principalmente, dos prováveis adversários que poderiam interferir nos interesses dos EUA no Pacífico e no Atlântico, em especial no Caribe e nas proximidades do canal que estava sendo construído no Panamá.

Para que fosse obtido o controle do mar, quatro princípios fundamentais necessitariam ser atendidos: a concentração de forças, uma posição central em relação às forças inimigas, pontos de operação a partir de linhas interiores e, por fim, a posse de boas linhas de comunicação, posições e bases de apoio.

## CONCENTRAÇÃO DE FORÇAS

O princípio da concentração, referenciado por ele como um dos aspectos estratégicos a serem observados, foi derivado do conceito esposado por Jomini, que apontou a concentração como um dos principais princípios a serem seguidos na guerra. Dizia Jomini que o princípio fundamental de todas as operações de guerra era levar o grosso das forças sobre os pontos decisivos do inimigo no momento oportuno e arranjar os dispositivos de modo que essas massas não investissem somente sobre esse pontos, mas que fossem postas em ação com ampla energia e, tanto quanto possível, sobre as linhas de comunicação inimigas.<sup>21</sup>

Para Mahan, a concentração de forças era o principal princípio da guerra no mar. A agregação da concentração com a ofensiva seria o conjunto mais importante no forçamento de uma batalha decisiva contra uma força naval inimiga. Para ele, a verdadeira essência da estratégia naval residia na procura da concentração de forças no ponto decisivo no dispositivo inimigo. Pode-se entender, então, o princípio de guerra concentração ou massa como a “aplicação de forças em um ponto decisivo e no tempo devido e a capacidade de sustentar esse esforço, enquanto necessário”<sup>22</sup>.

Mahan acreditava que a esquadra jamais deveria ser dividida e que todos os esforços deveriam ser despendidos na procura da esquadra inimiga e na destruição dessa força em um combate decisivo. A razão de ser da esquadra era, em princípio, varrer o inimigo

**Para Mahan, a  
concentração de forças era  
o principal princípio da  
guerra no mar**

19 Ibidem, p. 67.

20 MAHAN, Alfred. *The Interest of América in International Conditions*. Boston: Little Brown, 1910, p. 150.

21 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. Trad: Napoleão Nobre. Rio de Janeiro: Bibliex, p. 68.

22 COMANDO DA MARINHA. *Doutrina Básica da Marinha*. op.cit. p. 2-7.

do mar. A esquadra, segundo ele, para ser o fator decisivo no mar, deveria ser composta de, primariamente, navios capitais, que em seu tempo seriam os encouraçados.<sup>23</sup> O máximo poder ofensivo da esquadra, e não o máximo poder de apenas um navio capital, deveria ser o verdadeiro objeto da construção de encouraçados.<sup>24</sup> Sua aplicabilidade deveria, entretanto, ser avaliada com parcimônia e não em todas as situações. A ideia essencial seria concentrar no momento aprazado no tempo e no espaço, mesmo que os navios estivessem posicionados em estações separadas no território.

Ao exemplificar um caso típico da correta aplicação do princípio da concentração, Mahan recorreu a seu grande herói Horatio Lorde\* Nelson em Trafalgar, em 1805. Naquela oportunidade, Nelson procurou concentrar o grosso de sua força naval na parte central e traseira da coluna franco-espanhola, pois sabia que a dianteira da força inimiga, uma vez cortada ao meio pela sua frota, não poderia acorrer em auxílio da força atacada, em razão da direção desfavorável do vento e do excessivo tempo a ser despendido para guinar para um bordo e se aproximar do inimigo já concentrado na retaguarda de sua força. Embora considerasse mais importante a aplicação da concentração no campo estratégico, Mahan afirmou que esse exemplo tático ilustrava, sob todas as circunstâncias, a vantagem da aplicação da concentração no campo de batalha<sup>25</sup>.

Mahan, por outro lado, exemplificou o caso oposto ocorrido na Primeira Guerra Anglo-Holandesa, quando os ingleses falharam ao não aplicar esse princípio básico. A Batalha de Kentish Knock, em 28 de setembro de 1652, cuja vitória pertenceu aos ingleses, fez com que Oliver Cromwell, acreditando que as forças navais holandesas estivessem derrotadas, enviasse parte de sua esquadra, cerca de 20 navios de linha, para o Mediterrâneo e que alguns navios fossem desviados para outras regiões, desfalcando a força naval inglesa no Canal da Mancha sob o comando de Blake, que contou ao final com apenas 37 navios de linha. Essa falha grave na concentração estratégica de forças navais inglesas no canal teria resultados desastrosos. Um grande comboio holandês, escoltado por forte aparato de navios de guerra, foi visto cruzando o Canal da Mancha em direção ao Atlântico sob o comando do almirante batavo Tromp. Blake, inferiorizado em números, procurou o combate, sendo batido vigorosamente por Tromp na Batalha de Dungeness, em 10 de dezembro de 1652. Essa falha gritante de Cromwell em não concentrar provocou a chamada do grosso das forças navais inglesas do Mediterrâneo de volta para o canal, restituindo a superioridade perdida. Segundo Mahan, a concentração da esquadra inglesa depois de 1653, combinada com a organização naval superior e a sagacidade governamental inglesa, decidiu a guerra a seu favor.<sup>26</sup>

23 MAHAN, Alfred. *Naval Administration & Warfare. Some General Principles*. Boston: Little Brown, 1918, p. 165; MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit p. 37 e MAHAN, Alfred. *The Interest of America in Sea Power, present and future*. Boston: Little Brown, 1906, p. 198.

24 MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit. p. 38.

25 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 48.

26 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 73.

\* N.A.: Lorde ou lord – Este título deve ser usado, conforme tradição britânica, antes do primeiro nome se o titulado for o filho mais novo de um duque ou marquês, por exemplo: Lorde Randolph Churchill, que era o filho mais novo do 7<sup>a</sup> Duque de Marlborough. Nelson não era filho de marquês ou duque, provindo da classe média de Norfolk. Logo, ao receber o *peerage* (título nobiliárquico), barão e depois visconde, passou a utilizar o lorde no seu sobrenome Nelson, tornando-se Horatio (1<sup>o</sup> nome) Lorde Nelson ou Lorde Nelson. Podia ser chamado também Viscount Nelson. Assim, ele deve ser chamado Horatio Lorde Nelson ou Horatio Viscount Nelson. Referência: BOWLES, Dra. Suzanne Geissler, em *Naval History*. Annapolis: USNI, Jun 2004, p. 6.

Mahan preocupava-se com a situação da Marinha norte-americana no final do século XIX. Dizia ele que existiam razões estratégicas para posicionar a esquadra dos EUA ou no Pacífico ou no Atlântico, contudo não existiam boas razões para dividi-la entre as duas costas. Acreditava que o governo deveria escolher uma costa onde a ameaça fosse mais iminente e lá posicionar o grosso da esquadra concentrada, com uma postura ofensiva, enquanto na outra costa o restante da força naval enfraquecida permaneceria com uma postura defensiva.<sup>27</sup> Tinha convicção que o importante era concentrar o grosso das forças navais onde a ameaça se apresentasse mais evidente. Assim, era de fundamental importância o controle do Canal do Panamá, de modo a permitir a passagem das esquadras de um oceano para o outro. E foi exatamente nesse ponto que o segundo princípio, juntamente com a concentração, emergiu em sua concepção estratégica: o da posição central.

## POSIÇÃO CENTRAL

O princípio da posição central traduzia a vantagem que um país ou força naval poderia obter de uma posição geográfica central entre dois antagonistas. Esse país ou força agiria como uma cunha, impedindo a união de dois inimigos e poderia desferir ataques de flanco contra as iniciativas desses dois adversários ou forças navais inimigas que quisessem se unir. De posse de uma posição central, determinado país poderia também fustigar e ameaçar as linhas de comércio de um antagonista que passasse próximo dessa posição. Mahan repetia Napoleão, que dizia que a guerra era uma questão de posições, e nesse ponto não deixava de ter razão. Assim, mais

uma vez, Mahan recorria a Jomini para definir posição central. Jomini chamava de “pontos estratégicos de manobra” os locais que tivessem valor resultante de sua relação com as posições das massas de tropas adversárias e com as ações que provavelmente seriam desencadeadas sobre elas e de “pontos defensivos geográficos”, que seriam aqueles pontos cuja posse daria o controle dos nós de diversos vales ou de centros das principais linhas de comunicação de uma região<sup>28</sup>. A conjugação desses dois pontos constituiria a posição central.

Mahan complementava, no entanto, a vantagem da posição central afirmando que não adiantava ter essa posição vantajosa se o inimigo fosse mais forte nos dois lados da posição central. Em síntese, era o poder ofensivo e a posição central que constituíam uma vantagem em relação somente ao poder ofensivo sem posição central, assim a composição ideal de força congregava poder mais posição e não apenas um fator<sup>29</sup>.

Recorrendo a exemplos históricos de posição central, Mahan lembrou a posição de Porto Arthur na Guerra Russo-Japonesa. Dessa posição estratégica, a frota russa poderia ameaçar as linhas de comércio japonesas do Japão para a Manchúria, daí a necessidade premente de conquistá-la por parte dos nipônicos. Do mesmo modo, a posição central de Gibraltar teria o mesmo efeito contra a França, isto é, impedir a união das esquadras francesas de Brest no Atlântico e de Toulon no Mediterrâneo. A posse inglesa da Ilha de Malta teria o mesmo efeito que Gibraltar, ao ameaçar as linhas de comércio francesas no Mediterrâneo para a Itália.

Em complemento, Mahan citou a posição favorável da França entre 1500 e 1700, em relação à Espanha dos Habsburg e as

27 Ibidem, p. 58.

28 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 73.

29 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 53.

Províncias Unidas. Ela ocupava uma posição central que muito prejudicou a estratégia espanhola, assim como a união entre a Espanha e a Áustria Habsburg.

No Caribe, as posições de Cuba e da Jamaica seriam fundamentais para a estratégia de defesa norte-americana, assim como a posição do Canal do Panamá. Se algum adversário adquirisse essas importantes posições estratégicas, a segurança dos EUA estaria seriamente ameaçada. Esse adversário obteria uma posição central em relação aos EUA. Pode-se compreender, assim, a preocupação dos norte-americanos com essas posições estratégicas até os dias atuais. Mahan exercia um papel relevante na concepção de defesa de seu país. Imaginava que, no caso de os EUA se defrontarem contra dois adversários, um no Pacífico e outro no Atlântico, e se fosse superior a cada um de per si e não contra os dois juntos, o controle da posição central por parte dos EUA poderia permitir a derrota de um e depois a de outro, impedindo decididamente a união dessas duas forças inimigas<sup>30</sup>. Assim o controle da posição estratégica do Canal do Panamá seria fundamental, pois essa posição seria a própria posição central.

### LINHAS INTERIORES

Mahan definia linhas interiores como linhas estratégicas com a característica de se prolongar em uma ou mais direções a partir de uma posição central, favorecendo uma interposição entre corpos distintos do inimigo, possibilitando a conseqüente concentração de poder contra qualquer um dos corpos inimigos, mantendo os demais cor-

pos bloqueados, muitas vezes até por forças menos poderosas. Uma linha interior poderia ser concebida como uma extensão da posição central, ou mesmo como uma série de posições centrais conectadas entre si, da mesma forma que uma linha geométrica era a união de uma série de pontos geométricos contínuos<sup>31</sup>.

Dizia ainda Mahan que a expressão linhas interiores provinha de que, a partir de uma posição central, poder-se-ia concentrar mais rapidamente em qualquer ponto perante o inimigo e assim utilizar a força de ataque mais eficientemente. Correlacionava com a situação de um triângulo no qual qualquer ponto em seu interior ligado a dois ângulos internos provocaria linhas de menor extensão que os lados que delimitassem esses ângulos internos.<sup>32</sup>

Mahan, mais uma vez, recorria a Jomini para propor a vantagem de linhas interiores. Jomini definiu “linhas de operações interiores” como aquelas que eram dotadas por um ou dois exércitos para se oporem a diversos corpos adversários. Sua direção permitia ao general concentrar as massas e manobrar com o conjunto da força, antes que o inimigo pudesse ter a possibilidade de opor a elas uma força maior.<sup>33</sup> Jomini complementava dizendo que as linhas interiores simples habilitavam um general a pôr em ação, por movimentos estratégicos sobre o ponto importante, uma força maior do que a do inimigo<sup>34</sup>. Os fracassos estratégicos na história militar ocorreram porque não foram procuradas as linhas interiores no confronto entre exércitos, dizia o teórico suíço.

Mahan gostava de mencionar dois exemplos, para ele clássicos, de pontos estraté-

30 Ibidem, p. 55.

31 Ibidem, p. 31.

32 Ibidem, p. 32.

33 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 78.

34 Ibidem, p. 79.

gicos que possuíam as vantagens de uma posição central e linhas interiores. O primeiro era o Canal de Kiel, que se apresentava como uma linha interior entre o Báltico e o Mar do Norte, provocando uma boa vantagem para a Marinha alemã. O segundo exemplo era o caso da França, que, por possuir a vantagem de linhas interiores em relação ao Reno e aos Pirineus, poderia congrega 20 mil soldados no Reno ou nos Pirineus rapidamente, comparado com a Espanha, que só poderia congrega esse número de soldados nos Pirineus e com maior dificuldade no Reno, pois necessitava passar pela França, considerando que o mar não estivesse sob o controle espanhol. Assim, para Mahan, as linhas interiores, intimamente ligadas à posição central, dependeriam da posição geográfica de um país ou de uma posição estratégica devidamente conquistada em uma campanha militar.

Dentro dessa combinação posição central e linhas interiores, Mahan ressaltava a importância que teria para os EUA o Arquipélago do Havá dispo de portos naturais favoráveis. A posição desse arquipélago era fundamental para a prosperidade norte-americana no Pacífico, uma vez que o Havá distava quase a mesma distância de São Francisco, na Califórnia, cerca de 2.100 milhas, e das Ilhas Marshall, Gilbert, Samoa, Society e Marquesas. Além disso, o controle das ilhas havaianas, que ocupavam uma posição central na rota entre o Canal do Panamá e o Japão e a China, imporia condições ideais para interferir nesse comércio. A sua posse proporcionaria um controle total das linhas de comunicações marítimas no Pacífico Norte e a agregação das Aleutas, com a consequente posse e extensão das linhas interiores, indicando uma posição estratégica fundamental

para o domínio norte-americano nessa região marítima. Pode-se entender o interesse dos EUA no Havá e o controle de ilhas estratégicas que compunham as linhas interiores, com o consequente domínio das linhas de comunicação marítimas no Pacífico setentrional e central. Como afinal Mahan definia uma linha de comunicação?

## LINHAS DE COMUNICAÇÃO

Para Mahan, a economia internacional era baseada no comércio marítimo, no qual os interesses econômicos dos Estados seriam disputados por pura competição ou por mútuo benefício<sup>35</sup>. Dessa maneira, as comunicações marítimas eram mais eficientes que as comunicações terrestres, sendo que os mares e oceanos poderiam ser comparados a uma grande e ininterrupta planície. Essas comunicações marítimas possibilitavam o encontro e a amálgama dos vários componentes do poder de um Estado, sendo que a guerra naval, em grande parte, seria uma luta travada pelo controle dessas comunicações<sup>36</sup>. A importância a ser dada a cada linha de comunicação devia ser subordinada ao fluxo comercial que por lá transitava. Se uma linha não tivesse relevância comercial, a disputa por ela não ocorreria. Outras linhas poderiam adquirir relevância comercial durante determinado período de tempo e, assim, passíveis de disputa temporal, enquanto outras linhas teriam grande importância comercial e, assim, estariam sempre em permanente disputa entre Estados. Dessa maneira, as linhas de comunicação marítimas não eram vias físicas, somente se materializando quando existissem navios de transporte navegando com suas cargas.<sup>37</sup>

35 SUMIDA, op.cit. p. 92.

36 CAMINHA, op.cit. p. 50.

37 COMANDO DA MARINHA. *Noções de Estratégia Naval*. EGN 305. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2004, p. 26.

Dizia ele que as linhas de comunicação eram linhas de movimento nas quais esquadras e exércitos eram mantidos em condições de máxima prontidão e em conexão permanente com o poder nacional<sup>38</sup>. Essas linhas dominavam a guerra, e a sua manutenção permitiria que os exércitos continuassem combatendo em território hostil. Os exércitos que não fossem abastecidos sofreriam muito mais que as esquadras, pois elas trariam em seus próprios meios os abastecimentos necessários à sua salvaguarda. As linhas de comunicação não significavam necessariamente linhas geográficas, mas sim linhas por onde passavam os abastecimentos indispensáveis à manutenção de um Estado ou um Exército<sup>39</sup>. As linhas de comunicação seriam também pontos essenciais para garantir a segurança de um Exército ou de uma força naval.

Para Mahan existiam dois tipos de Estados. O primeiro tipo, cujas comunicações, na maior parte, eram dependentes de estradas e caminhos terrestres, e o segundo tipo, que, na maior parte, seria dependente das comunicações marítimas. As linhas de comunicação marítimas eram em maior número e mais fáceis de serem estabelecidas. Essas linhas eram os elementos mais importantes na estratégia, na política e no campo militar. O controle sobre essas linhas era de fundamental importância. A energia vital de um Estado marítimo depen-

dia da segurança de suas linhas de comunicação. Para um Estado marítimo, todo o vigor e toda a energia proveriam do mar<sup>40</sup>. Assim, a interrupção desse fluxo comercial nas linhas de comunicação de um Estado traria o fracasso e a derrota. Comunicações seguras significavam controle do mar, e as esquadras eram os meios bélicos capazes de garantir esse controle.

Mais uma vez, Mahan se baseou em Jomini na definição do que seria uma linha de comunicação. Para o teórico suíço, uma linha de comunicação designava o itinerário prati-

cável entre as diferentes porções do Exército que ocupavam diferentes posições em toda a zona de operações<sup>41</sup>. Para Jomini, assim como para Mahan, uma linha de comunicação permitia a ligação entre porções de forças que ocupavam posições distintas na zona de combate.

Mahan gostava de mencionar como uma

linha de comunicação relevante e típica a linha de comércio que unia a Espanha e suas possessões nas Províncias Unidas nos séculos XVI e XVII. A manutenção de seus Exércitos em permanente combate contra os holandeses sempre foi problemática, pois suas linhas de comunicação passavam na costa ocidental francesa e ao norte no Canal da Mancha, sofrendo assédios constantes, tanto de forças navais francesas como inglesas<sup>42</sup>. Tanto a França como a Inglaterra possuíam como vanta-

**As linhas de comunicação eram linhas de movimento nas quais esquadras e exércitos eram mantidos em condições de máxima prontidão e em conexão permanente com o poder nacional**

38 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 32.

39 Ibidem, p. 166.

40 WESTCOTT, Allan. *Mahan on Naval Warfare*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 77.

41 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 78.

42 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 33.

gem a posição central e as linhas interiores em relação a essas linhas de comunicação.

Dessa maneira, de modo a proteger as linhas de comunicação de qualquer Estado, avultava para Mahan a conquista ou aquisição de bases e pontos estratégicos que margeassem essas linhas. Quais seriam as características dessas posições em relação às linhas de comunicação?

## POSIÇÕES ESTRATÉGICAS E BASES

Mahan dizia que, na análise de qualquer teatro de operações ou zona de combate, o principal e mais importante aspecto que devia ser considerado era a posição ou cadeia de posições que, por sua localização geográfica ou vantagens inerentes, poderiam afetar o controle da maior parte dessa área. Dizia ele que o controle dos mares, em especial ao largo das grandes rotas traçadas pelo interesse e pelo comércio nacional, era o principal dos elementos puramente materiais do poder e prosperidade das nações. Para que esse controle fosse assegurado, era indispensável apoderar-se daquelas posições marítimas que contribuíssem para assegurar o seu domínio<sup>43</sup>. A essas posições vantajosas Mahan cunhou de posições estratégicas.

A relevância de uma posição estratégica residia em sua posição geográfica próxi-

ma das principais linhas de comunicação envolvidas na contenda e da capacidade que ela teria em apoiar minimamente as forças navais, elemento fundamental para a obtenção do controle do mar. O poderio naval envolvia, sem dúvida, a possessão de pontos estratégicos, no entanto a força naval era o fator mais importante na guerra naval. Se a posse de um grande número de pontos estratégicos significasse a dispersão da força naval, seu efeito seria danoso. A concentração da frota era o princípio elementar a ser perseguido.

Mahan repetia Jomini ao dizer que, se não fosse possível controlar toda a zona de combate, seria melhor e mais vantajoso controlar os pontos importantes para proporcionar o domínio de parte dessa zona<sup>44</sup>. A conquista de posições em direção à área controlada pelo inimigo seria uma grande vantagem, no entanto um cuidado especial

**O controle dos mares, em especial ao largo das grandes rotas traçadas pelo interesse e pelo comércio nacional, era o principal dos elementos puramente materiais do poder e prosperidade das nações**

deveria ser dispensado ao estiramento de suas próprias linhas de comunicação, ao colocar em perigo as forças navais em posições avançadas<sup>45</sup>. As linhas de comunicação muito extensas provocavam certamente uma fragilidade operacional relevante ao aumentar o tempo disponível para os suprimentos chegarem às forças navais ou posições estratégicas avançadas na zona de combate e pela própria extensão e vulnerabilidade dessas linhas a ataques

43 COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia naval*. op.cit. p. 7.

44 Volta aqui a discussão da indivisibilidade do mar, confirmando a interpretação de Bridge, aceita por este autor, de que se não fosse possível controlar toda a área marítima seria melhor controlar pontos importantes para dominar parte dessa área.

45 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 127.

providos do inimigo em áreas pouco patrulhadas por causa de seu comprimento.

O valor estratégico de um ponto ou posição dependia, segundo Mahan, de três condições principais. A primeira e indispensável era a sua posição geográfica em relação às linhas estratégicas e de comunicação. Se essa posição se localizasse em pontos de cruzamento de comunicações marítimas, essa vantagem poderia duplicar, assim como pontos localizados em mares fechados seriam mais vantajosos que em mares abertos, pois nesse segundo caso poderiam ser descobertas pelo inimigo rotas mais afastadas dessa posição favorável.

A segunda por seu poderio militar, tanto ofensivo como defensivo. Uma posição poderia ser bem localizada e dispor de grandes recursos, no entanto possuir pequeno valor estratégico se fosse pouco defendida. Nesse caso era urgente fortificá-la. E a terceira condição, a disponibilidade de recursos naturais e artificiais no próprio ponto ou em seus arredores, o que poderia ser compensado, caso inexistissem, pelo abastecimento contínuo por um poder marítimo prevalente<sup>46</sup>. Logicamente que seria preferível que os recursos fossem obtidos na própria região ao invés de trazidos de longe, argumentou Mahan.

Um desses pontos estratégicos mencionados por Mahan foi Gibraltar, que se encontrava admiravelmente localizado, sendo poderoso tanto defensiva como ofensivamente, no entanto não possuía os recursos necessários. A manutenção dessa posição estratégica dependia do poder marítimo britânico e do con-

trole do mar, ao se manter essa posição suprida de mantimentos essenciais. Acreditava que o controle de uma posição dotada de maior território era melhor que uma posição de menor extensão, considerando que ambas possuísem idênticas qualidades geográficas, em razão da maior disponibilidade de recursos. Recorria ao exemplo do Almirante Rodney no período da Guerra de Independência americana em relação a Porto Rico e outras ilhas menores. Disse Rodney o seguinte:

Porto Rico, nas mãos da Grã-Bretanha, será de grande benefício e de muito maior

valor que todas as ilhas do Caribe reunidas. Porto Rico poderá ser defendida muito mais facilmente e com muito menos custo que aquelas pequenas ilhas. A dispersão provocada por essa defesa [das ilhas] facilitará o ataque de um inimigo decidido; no entanto [Porto Rico], será um empecilho tanto para a França como

para a Espanha, uma vez que ameaçará sempre a Ilha de Santo Domingo e, na mão da Grã-Bretanha, permitirá que todo o tráfego marítimo provindo da Europa para Santo Domingo, México, Cuba ou territórios espanhóis seja cortado.<sup>47</sup>

Mahan considerava ser de fundamental importância o controle de Cuba como ponto avançado norte-americano no Caribe e no Golfo do México, além de sua natural posição central nessa região. Enquanto ela permaneceu sob controle espanhol, os EUA dependiam de dois pontos estratégicos con-

**Mahan considerava ser de fundamental importância o controle de Cuba como ponto avançado norte-americano no Caribe e no Golfo do México, além de sua natural posição central nessa região**

46 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 133.

47 Ibidem. p. 133.

tinenciais importantes, Pensacola e a boca do Mississippi. Com Cuba sob influência dos EUA, nenhuma potência europeia se aventuraria no Golfo do México ou no Caribe, pois exporia suas linhas de comunicação à intervenção norte-americana a partir de Cuba. Por mais essa razão, Cuba deveria permanecer sob influência norte-americana.

Sua definição de posição estratégica baseava-se na definição de Jomini, da mesma maneira como utilizada em outros conceitos apresentados, no entanto o autor suíço visualizava a “posição estratégica geográfica” como fixa na maior parte das vezes. Jomini definia como ponto estratégico geográfico todo o ponto de um teatro que tivesse importância militar, seja em consequência de sua posição como centro de comunicações ou resultante da presença de estabelecimentos militares ou fortificações<sup>48</sup>. Uma posição estratégica para Mahan poderia ter um estabelecimento militar ou não, o que prevaleceria efetivamente era sua posição estratégica em relação às linhas de comunicação. Jomini considerava também outros pontos estratégicos móveis em relação às tropas inimigas em função do resultado da campanha e sobre determinada operação<sup>49</sup>.

Uma base seria uma posição fortificada de apoio a uma força naval com facilidades de reparo, manutenção e de fundeio, providas de autodefesa. Nem sempre seria uma posição estratégica. Um exemplo era a base norte-americana de Norfolk, na Virgínia, na costa atlântica. Ela era uma base sem se constituir numa posição estratégica. Por outro lado, a base naval de Pearl Harbor, no Havaí, era uma base e uma posição estratégica por se localizar próximo às linhas de comunicação entre os EUA e o Japão.

Mahan diria que a condição essencial para a manutenção do poderio nacional no mar era a posse de uma frota naval superior à do inimigo na região considerada. A posse de bases militarmente seguras de apoio a essa frota, apesar de necessária, era secundária em relação à própria frota.<sup>50</sup> Quando da seleção e da preparação dessas bases, alguns princípios deveriam ser seguidos. O primeiro, o número de bases a serem mantidas devia ser cuidadosamente avaliado, de modo a que não fossem drenados recursos de áreas vitais e estratégicas. Assim, as bases consideradas mais importantes poderiam receber maior quantidade de recursos. O segundo princípio apontava para a seleção de portos ou bases localizados no próprio território como prioritários, uma vez que poderia ocorrer uma ameaça direta ao território desse Estado, havendo a necessidade de proteção a sua população e a seus recursos nacionais. A escolha dessas bases nacionais dependeria do tempo histórico considerado.

As bases afastadas do território nacional, essenciais para a projeção de poder marítimo além-mar, deviam ser consideradas da mesma maneira, compondo com as bases nacionais um sistema de defesa. Indicava Mahan que, por ocasião das Guerras Anglo-Holandesas, a Holanda era a inimiga e, assim, a base de Chatham tornou-se a mais importante. A partir do início do século XVIII, os interesses britânicos foram carregados para o Mediterrâneo, e as bases de Gibraltar, Minorca e Malta passaram a ter primazia. No final desse século, os interesses da Grã-Bretanha no Mediterrâneo permaneceram, porém tornaram-se secundários para as Índias Ocidentais e América do Norte. No início do século XX,

48 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 72.

49 Jomini chamava de “pontos estratégicos de manobra e decisivos”. Fonte: Ibidem, p. 73.

50 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 191.

a Alemanha havia se transformado na grande antagonista, e a base mais importante passara a ser Rosyth<sup>51</sup>. A função primordial de uma base seria manter a frota naval na máxima eficiência no mar.

Em consideração às vantagens de uma base, elas seguiriam os mesmos princípios que governavam as posições estratégicas, a sua posição, o seu poderio e os seus recursos. No caso específico dos EUA, Mahan propugnava pela manutenção de duas bases navais em cada costa: uma principal e mais poderosa e outra secundária. Para bases afastadas do território norte-americano ele não mencionou números, no entanto afirmou que poderiam depender da política nacional adotada em determinado período histórico<sup>52</sup>.

Com essas definições discutidas, como Mahan imaginava tornar prevalente o poder marítimo de uma Nação?

## O PODER MARÍTIMO E A OBTENÇÃO DO CONTROLE DO MAR

De acordo com o discutido, Mahan acreditava que, para se obter o controle do mar, era de fundamental importância destruir a esquadra inimiga, principal objetivo estratégico em uma campanha naval, por meio de uma batalha de aniquilamento ou decisiva. Ele tinha consciência, conforme apresentado, da dificuldade de se forçar essa batalha em um adversário que se recusasse ao confronto ou por estar em inferioridade naval ou por preferir outro tipo de concepção estratégico-naval mais favorável. De qualquer

forma, segundo ele, a batalha era o propósito a ser perseguido por uma força que desejava obter o controle do mar. Considerava também que a ofensiva e a defensiva eram complementares e não opostas. A melhor e a única forma de defesa era tomar a ofensiva.<sup>53</sup> Isso não significava que não considerasse válida, em certos aspectos, a afirmativa de Clausewitz de que a defensiva era mais vigorosa que a ofensiva<sup>54</sup>, entretanto acreditava que a defensiva só era assegurada se houvesse uma intenção fundamental de se passar rapidamente à ofensiva para se obter uma decisão definitiva no mar. Se a força na

### A função primordial de uma base seria manter a frota naval na máxima eficiência no mar

defensiva pudesse se fortalecer em razão da inação da força que presumidamente estivesse na ofensiva, a iniciativa passaria forçosamente para a força defensiva que estaria

mais bem preparada para passar para uma postura ofensiva. Assim, em sua concepção, a ofensiva teria sempre primazia.

Mahan gostava de citar duas frases de Horatio Nelson para demonstrar a pertinência do princípio da batalha decisiva como objetivo estratégico de uma força naval que desejava a obtenção do controle do mar. Dizia Nelson: “O que o país [a Grã-Bretanha] necessita é a aniquilação do inimigo. Somente números podem aniquilar”.<sup>55</sup> Outra frase de Nelson muito citada por Mahan era: “Se dez navios de onze forem tomados, eu nunca direi que é o bastante, se não pudermos tomar o décimo primeiro”.<sup>56</sup> Com esses exemplos (e Mahan sempre escolhia exemplos que reafirmassem o seu pensamento) ele demonstrava o valor da

51 Ibidem, p. 193.

52 Ibidem, p. 198.

53 MAHAN, Alfred. *Retrospect and prospect*. op.cit. p. 40.

54 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 277.

55 Ibidem, p. 267.

56 Ibidem, p. 268.

ofensiva e da iniciativa para um comandante de força naval. Nelson era o seu paradigma.

Por considerar que a batalha decidiria quem era o senhor dos mares, Mahan privilegiava a constituição de uma esquadra de batalha potente, concentrada, manobrada em linha de coluna constituída dos navios mais poderosos da Marinha, isto é, dotados de grande poder de fogo, boa proteção de couraças e boa velocidade. Para ele as esquadras de batalha eram realmente os elementos determinantes na guerra naval.<sup>57</sup> A constituição de uma esquadra de batalha potente deveria ser o objetivo fundamental de qualquer Estado em tempo de paz, de modo a dissuadir qualquer intenção hostil de um suposto inimigo.

Para Mahan, o navio capital que deveria compor a esquadra de batalha, que, no passado, era o navio de linha, a nau, no final do século XIX e início do XX deveria ser o encouraçado. A ênfase que Mahan imputou ao encouraçado, cada vez mais poderoso, fez com que muitos países reformulassem seus programas de construção naval, optando por linhas de batalha compostas por verdadeiros gigantes muito bem armados. Margaret Strout afirmou que o próprio Ato Naval de 1890 dos EUA, autorizando a construção de navios mais poderosos, era uma clara demonstração da política esposada pela análise do poder marítimo de Mahan.<sup>58</sup>

As Guerras Sino-Japonesa de 1894 e Russo-Japonesa de 1905 demonstraram a pertinência da construção de encouraçados cada vez mais bem armados e dotados de couraças cada vez mais poderosas. Essas concepções extrapolaram os projetos de cons-

tituição de forças navais dos principais poderes marítimos do início do século XX. Países com menos tradição e poderio naval como o Brasil, a Argentina, o Chile e a Turquia adotaram os encouraçados como elementos fundamentais de suas esquadras de batalha. Entretanto, imputar somente a Mahan todo esse movimento de renovação da força naval parece exagerado. Ele não pode ser responsabilizado por uma corrida armamentista, que já vinha se delineando antes mesmo da publicação de sua obra magna de 1890, no entanto seus estudos foram habilmente utilizados como justificativa para a construção de grandes e poderosos encouraçados. Mahan, inclusive, tinha consciência de que o aumento do tamanho e poder dos encouraçados traria um incremento nos custos que poderia ter sérias implicações políticas, podendo até afetar o programa de construção naval do Estado. Considerava que, na construção de grandes navios, deveriam ser levados em conta também os fatores militares e não apenas técnicos; assim, acreditava que seria melhor a posse de um grande número de navios moderadamente potentes que de um pequeno número de encouraçados poderosos.<sup>59</sup>

No caso de uma esquadra inferior à do inimigo, Mahan propunha que ela se estabelecesse em portos ou bases bem defendidos, impondo sobre o mais forte a tarefa de manter estrita vigilância, de modo a impedir que ela se fizesse ao mar para qualquer ação ofensiva, que deveria ser sempre o objetivo de uma força naval, independentemente de seu poderio. A essa concepção estratégico-naval chama-se esquadra em potência<sup>60</sup>. Ela geralmente foi utilizada na história naval pelo poder naval

57 SUMIDA, op.cit. p. 75.

58 SPROUT, Margaret. *The Evangelist of Sea Power. Makers of modern strategy: military thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 437.

59 SUMIDA, op. cit. p. 63.

60 Em inglês “*fleet in being*”. Termo inicialmente usado por Lorde Torrington em carta para a rainha da Inglaterra em 1690, justificando-se por não ter enfrentado seu grande adversário, o almirante francês De Tourville, comandante de uma esquadra mais poderosa que a dele. Tourville havia ganho

mais fraco, que assim evitava o combate naval e mantinha as forças inimigas em prontidão para impedir qualquer incursão. Aconselhava Mahan a manutenção da mobilidade dessa força inferior, de modo a incrementar ainda mais a sua efetividade, principalmente como uma ameaça às linhas de comunicação<sup>61</sup>. Essa concepção foi utilizada pelos alemães na Grande Guerra de 1914 e pelos italianos no Mediterrâneo, na Segunda Guerra Mundial, contra os ingleses. Mahan considerava, no entanto, que existia uma crença exagerada na eficácia dessa concepção estratégica. Essa postura limitava a ação da força mais fraca e, ao final, a força superior prevaleceria<sup>62</sup>.

O comércio marítimo era um grande fator de prosperidade para as nações com acesso livre ao mar, daí ser fundamental para o poder marítimo defender esse comércio de inimigos. O ataque contra os navios mercantes do inimigo poderia atingir seriamente os recursos nacionais. Uma das maneiras de atacar as linhas de comércio era pela utilização da guerra de corso, pela interdição de navios mercantes em alto-mar por corsários. A predileção francesa por esse tipo de guerra, realizada contra o tráfego marítimo inglês, em especial no século XVIII, poderia ser explicada como uma forma mais barata de guerra contra um adversário mais poderoso no mar, aliviando os cofres já combalidos do tesouro real, além da preocupação com as campanhas terrestres no

continente europeu, relegando o poder marítimo a uma posição secundária na estratégia nacional. No entanto, essa postura era para Mahan um erro fundamental, pois ele não acreditava na eficácia da guerra de corso contra o comércio inglês. Disse Mahan o seguinte:

Não era o ataque a navios individuais ou a comboios, sendo eles poucos ou muitos, que sangraria os recursos de uma Nação; era a posse daquele poder avassalador<sup>63</sup> no mar que afastaria a bandeira inimiga do mar ou permitiria que ele só aparecesse como fugitivo; e o controle dos mares bloquearia as linhas de ida e vinda do comércio e das costas inimigas. Esse poder avassalador só podia ser exercido pelas grandes esquadras.<sup>64</sup>

Considerava a utilização da guerra de corso como ineficaz, citando, por exemplo, o caso dos navios da Confederação na Guerra de Secessão, que utilizaram essa concepção estratégica sem obterem os resultados esperados. Para Mahan, o uso do corso era realmente o recurso típico de um poder marítimo mais fraco, no caso a Confederação e a França. Essa concepção fazia com que essas nações abdicassem de disputar o controle do mar com os adversários.

Uma concepção mais apropriada para estrangular o comércio inimigo era o bloqueio marítimo<sup>65</sup> nas costas e portos controlados

a Batalha de Beachy Head na Guerra da Liga de Augsburg e dominado temporariamente o Canal da Mancha. Fonte: BRODIE, Bernard. *A guide to naval strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944, p. 94. Mahan atribuía sua concepção e disseminação ao Almirante Philip Colomb, da Marinha inglesa. Fonte: MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. p. 428.

61 MAHAN, Alfred. *Lessons of the war with Spain*. op. cit. p. 77.

62 SPROUT, Margaret. *Mahan: Evangelist of Sea Power*. op. cit. p. 434.

63 A palavra utilizada por Mahan foi 'overbearing', que traduzi para avassalador. O sinônimo em inglês seria *masterful* ou *domineering*. Avassalador parece ser a acepção desejada por Mahan.

64 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 138.

65 O bloqueio naval pode ser definido como o impedimento de saída da força organizada inimiga ou de navios mercantes de um porto ou espaço determinado. Pode também evitar sua aproximação a uma área especificada. Será destruída se tentar fazê-lo. Ele terá duas vertentes, o bloqueio aproximado, quando em área próxima à costa, e constitui-se em método indireto de conquista do controle do mar e bloqueio afastado, em local distante do porto inimigo. Fonte: COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia naval*. op. cit. p.41 e 45.

pelo adversário, no entanto as esquadras de batalha serviam exatamente para proteger as linhas de comunicação e atacar as linhas inimigas, e a melhor forma de cumprir a segunda tarefa era atrair a força naval inimiga para uma batalha decisiva e aniquilá-la. O bloqueio aos portos inimigos permitiria que o tráfego comercial fosse interrompido e que a força naval adversária ficasse encurralada, sem possibilidade de intervir. A única possibilidade disponível ao inimigo era fazer-se ao mar e enfrentar a força bloqueadora, pensava Mahan.

Uma interpretação interessante de Mahan, pouco compreendida, era a distinção que ele fazia entre a guerra de corso e a destruição do comércio. As duas concepções não eram equivalentes como muitos pensavam, arguia Mahan. A primeira era uma forma muito branda de ação em relação à destruição do comércio<sup>66</sup>. Os ataques de corso ao comércio marítimo seriam esparsos e sem a eficiência desejada. O uso do bloqueio servia exatamente para destruir o comércio e não como uma variante do corso, embora ambas tentassem em essência a interrupção do comércio marítimo adversário. A batalha decisiva eliminaria a esquadra adversária e permitiria que o tráfego marítimo inimigo ficasse à mercê do poder marítimo mais influente. Os navios mercantes se tornariam vulneráveis e seriam destruídos pelo mais forte no mar.

O estabelecimento de comboios de navios mercantes era avaliado por ele como uma medida eficiente. Dizia que o comboio

era, sem dúvida, um objeto muito maior que um navio somente e que os navios assim concentrados em espaço e tempo eram mais aptos a passar incólumes de corsários que o mesmo número de navios navegando independentemente e espalhados em um grande espaço de mar, podendo assim ser muito mais facilmente detectados<sup>67</sup>. Mahan ainda não tinha conhecimento das medidas de apoio e proteção aos comboios desenvolvidos durante a Grande Guerra de 1914. Além disso, não imaginava como seriam eficientes os submarinos durante essa guerra como armas de ataque aos navios

mercantes. Assim, Mahan acertou o diagnóstico, embora os remédios fossem diferentes. O comboio foi efetivamente eficiente na Grande Guerra por outras razões.

Mahan procurou, com sua teoria de emprego do poder marítimo e concepção de controle do mar,

**Mahan procurou, com sua teoria de emprego do poder marítimo e concepção de controle do mar, enfatizar a importância do mar para o desenvolvimento das nações**

enfatizar a importância do mar para o desenvolvimento das nações. A centralidade do mar no destino desses países atendeu perfeitamente a determinada contingência política no final do século XIX e início do XX. Apesar de reconhecido e festejado, sua teoria passou por provas irrefutáveis. A batalha decisiva tão esperada na Grande Guerra acabou não ocorrendo. Os alemães evitaram-na a todo o custo e mantiveram a esquadra britânica em estado de permanente prontidão. A imprensa inglesa inclusive, a partir de 1915, passou a criticar o papel da Armada Real, que, apesar de bem superior à Kriegsmarine, não conseguiu provo-

66 MAHAN, Alfred. *Some Neglected Aspects of War*. op.cit. p. 174 e SUMIDA, op. cit. p. 72.

67 MAHAN, Alfred. *The War of 1812 v. I*. op. cit. p. 409.

car o grande encontro naval esperado. Foram gastos muitos recursos nacionais para nada, pensavam os articulistas ingleses.

O avanço tecnológico naval, como, por exemplo, a introdução do avião e do submarino, não foi percebido por Mahan, o que parece mais que natural. Sua fixação no navio capital, o encouraçado fortemente armado, não o fez perceber que a guerra no mar podia mudar dramaticamente. Anos depois, na Segunda Guerra Mundial, alguns historiadores ainda persistiam em afirmar que a vitória norte-americana sobre o Japão em 1945 foi a validação das ideias de Mahan, o que não correspondeu à realidade<sup>68</sup>. O encouraçado deixou de ser o navio capital; os desembarques anfíbios, aspecto pouco abordado por ele, foram decisivos para a vitória no Pacífico; a guerra de curso, eficiente, conduzida por submarinos; o predomínio da aviação baseada em porta-aviões e a inexistência da batalha decisiva foram pon-

tos que não corroboraram suas ideias. A frase do Almirante Armando Vidigal talvez aponte a real contribuição de Mahan para a história e a estratégia naval na primeira metade do século XX. Disse ele:

É impossível negar que as duas guerras mundiais comprovaram as ideias básicas de Mahan relativamente à importância do poder marítimo para determinar a vitória na guerra, mas, ao mesmo tempo, mostraram as limitações de sua concepção relativamente à guerra de atrição ou de desgaste, à relatividade do domínio do mar, à projeção do poder naval sobre terra<sup>69</sup>.

Alfred Mahan se preocupava, igualmente, com as contingências geopolíticas envolvendo os EUA e com o papel de seu país nos destinos mundiais. Suas ideias sobre geopolítica serão discutidas no próximo número.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES>; Estratégia; Domínio do mar; Comando; Poder Marítimo;

68 CROWL. op. cit. p. 476.

69 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “Apontamentos de Estratégia Naval”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. jul/set, 1998, p. 116.

# AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS NO SÉCULO XXI<sup>1</sup>

*A Estratégia Nacional de Defesa, ao estabelecer que o Corpo de Fuzileiros Navais se consolidará como a força expedicionária por excelência, aponta-nos, à semelhança do Alvará de nossa criação, novamente, o mesmo rumo a navegar [...] Esta será, todavia, uma singradura em que não poderemos navegar sozinhos, pois expedicionário há que ser o conjugado anfíbio e não unicamente o Fuzileiro Naval. Só assim será possível responder prontamente às demandas futuras que, cada vez mais, na medida em que conflitos e tensões se aproximam das fimbrias dos mares, exigem a presença de poder naval dotado de prontidão operativa e capacidade anfíbia expedicionária; porquanto, somente o poder naval é capaz de projetar, nos cenários de interesse, tropa pronta para combater, com todos os seus requisitos, sejam de comando, de controle, de manobra, de apoio de fogo ou, sobretudo, logísticos atendidos e íntegros.<sup>2</sup>*

Álvaro Augusto Dias Monteiro  
Almirante de Esquadra (FN)  
Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais

*Mesmo que as crises venham a diminuir significativamente no futuro, as melhores opções para lidar com elas continuarão sendo apoiadas em navios-aeródromos e forças anfíbias com fuzileiros navais embarcados. Alguns até mesmo especulam que, na medida em que entramos em uma era caracterizada por atividades terroristas, pela violência decorrente do tráfico de drogas e pelo uso de táticas coercitivas como a tomada de reféns, as forças anfíbias modernas emergirão como opção mais lógica ao emprego da força.*

Alfred M. Gray  
General  
29ª Comandante-Geral do USMC – 1989

**LUIZ OCTÁVIO GAVIÃO**  
Capitão de Fragata (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Antecedentes  
Descrevendo o problema  
A ideia-força  
Tipos de ambientes: permissivo, incerto e hostil  
Projetos conceituais  
*Impacto sobre a Doutrina Anfíbia*  
*Impacto sobre a Organização das Forças por Tarefas*  
*Impacto sobre o Treinamento e Educação Profissional-Naval*  
Projetos de equipamentos e sistemas  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

O artigo “As operações anfíbias no século XXI” foi publicado pelo United States Marine Corps – USMC (Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos) em

2009 e buscava atingir um propósito ambicioso: inspirar o “renascimento intelectual” do pensamento anfíbio. A preocupação do USMC decorre da necessidade de recuperar conceitos importantes da doutrina anfíbia, que representam a razão de ser dos

1 Tema proposto pelo Departamento de Pesquisa e Doutrina do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.

2 Extrato da Ordem do Dia nº 1/2010, referente ao 202º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais.

Fuzileiros Navais, basicamente por dois motivos: primeiro, a ênfase atual no preparo e no emprego de suas frações em contra-insurgência tem afastado os Marines da Força Naval, com prejuízos ao adestramento, à doutrina, à inovação intelectual, à renovação material e à *expertise* institucional nas operações anfíbias; segundo, o cenário de segurança internacional da atualidade, que se caracteriza pela insegurança e a incerteza, confirma a utilidade de forças anfíbias modernas, capazes de realizar variados tipos de operações do amplo espectro de conflitos, que envolve, dentre outras operações, a assistência humanitária em ambiente permissivo às operações de “entrada-forçada” em uma costa hostil.

De fato, o artigo em questão faz parte de uma tríade de panfletos conceituais produzidos pelo Marine Corps Combat Development Command (MCCDC), o mais alto escalão de desenvolvimento doutrinário do USMC. Os três artigos visam apresentar os principais desafios ao desenvolvimento da capacidade de combate do USMC no século XXI e orientar os rumos daquela força no atendimento aos interesses nacionais. Além do artigo sobre as operações anfíbias, os demais versam sobre o desenvolvimento dos Grupos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav)<sup>3</sup> para atender aos desafios do século XXI e sobre a capacidade de sustentação das operações em terra a partir de meios navais em apoio aos variados tipos de operações que compõem o espectro de conflitos, um conceito denominado *seabasing* na doutrina norte-americana.

Essa resenha traduz os principais aspectos do artigo original, publicado na revista *Marine Corps Gazette* de julho de 2009, que identifica vários problemas; no entanto, não pretende oferecer soluções. Tal abordagem do MCCDC tem por propósito apresentar ao leitor informações básicas sobre a doutrina anfíbia, com ênfase sobre sua aplicação, seus desafios e atuais capacidades dos Marines. Dessa forma, o leitor poderá formar sua própria opinião e gerar inovações conceituais para debater assuntos organizacionais, dilemas doutrinários ou mesmo oportunidades de desenvolvimento profissional, que culminem em propostas de novos projetos de navios, embarcações e equipamentos. Adicionalmente, o escopo dos assuntos apresentados tem utilidade para as forças operativas, para centros de treinamento e formadores de recursos humanos, e para o desenvolvimento de novas capacidades.

Dentre os principais tópicos abordados no artigo destacam-se: a necessidade de ampliar o entendimento comum do que são as operações anfíbias e sua utilidade para o século XXI; a utilidade e a oportunidade decorrentes do emprego dos meios navais dos EUA, distribuídos normalmente de forma isolada ao redor do globo, para realizarem operações descentralizadas e operações anfíbias de pequena envergadura, mantendo a capacidade de se reorganizarem por tarefas para o cumprimento de operações de larga envergadura; uma falsa percepção de que a tarefa clássica de “projeção de poder” é a única forma de ação ofensiva unilateral, denominada *hard*

3 No vocabulário doutrinário do USMC, o GptOpFuzNav denomina-se Marine Air-Ground Task Force – MAGTF, sendo organizado por um componente de comando, um de combate terrestre, um de combate aéreo e um logístico, constituídos basicamente com meios orgânicos do USMC. As MAGTF típicas são as Unidades Anfíbias (Marine Expeditionary Unit – MEU), as Brigadas Anfíbias (Marine Expeditionary Brigade – MEB) e a Força Expedicionária de Fuzileiros Navais (Marine Expeditionary Force – MEF), com efetivos máximos de aproximadamente 3 mil, 20 mil e 90 mil Marines, respectivamente.

*power*, que orienta o desenvolvimento da capacidade anfíbia; a falta de interação entre os Marines e os meios navais, que tem comprometido o conhecimento da cultura naval, da vida a bordo e o desenvolvimento profissional dos Marines.

Atualmente, marinheiros e fuzileiros navais se deparam com situações bem mais complexas, com múltiplos adversários, em cenários reais e potenciais. O ambiente estratégico moderno está permeado de desafios de natureza híbrida, normalmente denominados de “novas ameaças”. Nesse contexto, o USMC, em parceria com a U.S. Navy (Marinha dos EUA), revitalizará a capacidade, o poder e a *expertise* da Força em operações anfíbias, com a finalidade de melhor lidar com a instabilidade e a incerteza do século XXI. A tríade dos artigos publicados cumpre, então, a finalidade de informar e iniciar, conceitualmente, o “renascimento intelectual” do pensamento anfíbio.

O artigo também apresenta tópicos de interesse para a Marinha do Brasil (MB), embora o contexto de emprego de forças norte-americanas, a envergadura daquelas forças e a capacidade de investimento em novos projetos sejam incomparáveis. Por outro lado, as forças brasileiras empregam meios similares, como navios anfíbios, embarcações de desembarque, viaturas anfíbias, blindados e armamentos variados, muitos dos quais de procedência norte-americana. Além disso, por uma questão de afinidade com a maior força anfíbia da atualidade que cria, experimenta e adapta sua capacidade de emprego a partir de conflitos reais, pode-se admitir que os Marines “exportam” sua doutrina anfíbia e influenciam, de certa forma, os Fuzileiros Navais de todo o mundo. Dessa forma, qualquer debate ou evolução conceitual da doutrina anfíbia, implementada pelo USMC, provoca a curiosidade, a análise e, se for o caso, a incorporação à doutrina das forças anfíbias.

Vale ainda ressaltar que a tradução a seguir merece uma avaliação atenta do leitor. Por um lado, o artigo apresenta considerações aplicáveis ao contexto naval brasileiro, tais como a capacidade de operações anfíbias de pequena envergadura e a intensificação de embarques e atividades no mar que permitam a permanente interação entre meios navais e de fuzileiros navais; por outro lado, parece evidente o forte viés político e econômico dos argumentos apresentados pelo USMC, que justificam os vultosos recursos investidos há décadas em projetos que movimentam a indústria de defesa dos EUA, com resultados operacionais ainda questionados em diversos fóruns.

Cabe, por fim, ressaltar que a terminologia original dos principais conceitos apresentados em inglês foi mantida, com a finalidade de ampliar o conhecimento sobre a doutrina anfíbia, sendo acrescentadas as respectivas traduções ou mesmo comparações com as expressões similares da doutrina anfíbia brasileira, quando necessário.

## ANTECEDENTES

A Estratégia de Defesa Nacional dos EUA, edição de 2008, traz a estimativa de que, nos próximos 20 anos, as pressões decorrentes do crescimento populacional, da busca por fontes de recursos, por outras fontes de energia e por problemas climáticos e ambientais, associadas à rapidez das mudanças sociais, culturais, tecnológicas e geopolíticas, trarão instabilidade e incertezas. Nesse contexto, faz-se necessário desenvolver nas forças militares certas capacidades que garantam sua atuação contra tais ameaças, assim como agilidade e flexibilidade das Forças para planejar e responder efetivamente, atuando em conjunto com outros ministérios, agências não governamentais e parceiros

internacionais. Dentre os diversos desafios visualizados, destacam-se aqueles que ameaçam o acesso marítimo de forças militares. A publicação *Capstone Concept for Joint Operations* aprofunda esse tema da seguinte maneira:

*A redução das opções de acesso marítimo de forças militares representa um desafio a ser enfrentado no futuro. As reações à presença norte-americana têm crescido sensivelmente. Mesmo aliados tradicionais dos EUA podem hesitar em garantir o acesso de forças militares norte-americanas em seus territórios. Tais restrições de acesso poderão comprometer a presença “avançada” dos EUA, um aspecto historicamente crítico da estratégia militar norte-americana, requerendo novas abordagens para responder prontamente às crises internacionais, assim como para explorar oportunidades de utilizar o mar, o espaço aéreo e o ciberespaço. Assegurar o acesso a portos, aeroportos, espaço, águas costeiras e áreas em potencial selecionadas por nações anfitriãs representa um desafio a ser tratado por meio de ativo engajamento em período de paz. Na guerra, no entanto, tais acessos poderão necessitar do uso da força para conquistar e manter posições, em face da resistência armada.*<sup>4</sup>

Adicionalmente, diversas populações litorâneas se multiplicam, provocando aumento da fome, doenças, escassez de recursos e desastres naturais. A Estratégia descreve:

*A maioria da população mundial vive dentro de uma faixa limitada a 160 km*

*dos oceanos. A instabilidade social crescente em cidades com grande concentração populacional, muitas das quais em regiões críticas, é fator potencial para fomentar novas crises de cunho social. Os efeitos das mudanças climáticas podem ainda ampliar o sofrimento humano por meio de catástrofes ambientais, comprometendo terras aráveis e gerando enchentes, capazes de multiplicar as perdas humanas, provocar deslocamentos populacionais, que culminam em mais instabilidade e mais crises regionais. Os meios de comunicação de massa reportarão todo esse drama humano, tornando as populações carentes mais informadas e menos tolerantes às condições adversas em que vivem. Assim, ideologias extremistas se tornam cada vez mais atraentes para pessoas necessitadas e desesperadas em busca de qualquer oportunidade de salvamento. Criminosos também explorarão tal instabilidade social.*<sup>5</sup>

Essas considerações ecoaram sobre a nova estratégia e visão do United States Marine Corps (USMC), estimando que o crescimento da população mundial, em 2025, significará 30 por cento de pessoas habitando regiões litorâneas. Ainda, mais de 60 por cento dessa população viverá em áreas urbanas em 2025. Isso indica um mundo dominado por complexos urbanos nos litorais, onde sobressai a competição por recursos vitais, ao mesmo tempo em que uma população jovem torna-se cada vez mais desassistida.

Simultaneamente, haverá uma espécie de simbiose entre diversas formas de guerra

4 Mullen, Admiral, Michel G., U.S. Navy, *Capstone Concept for Joint Operations*, Washington, D.C.: Department of Defense, 15 Janeiro 2008, pp. 5-6.

5 Conway, General James T., U.S. Marine Corps, Routhead, Admiral Gary, U.S. Navy, and Allen, Admiral Thad W., U.S. Coast Guard, *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, Washington, D.C.: U.S. Government, Outubro 2007, p. 5 (ver tradução e adaptação publicada na *RMB* 1º trim/2008).

ou conflito, que no passado eram mais facilmente rotuladas, tais como a guerra convencional, a guerra irregular, o terrorismo e a criminalidade, sendo atualmente reunidas sob o termo “novas ameaças.”<sup>6</sup> Tais desafios podem ser impostos por estados ou mesmo grupos armados que buscam causar elevados custos políticos, humanos ou materiais para desgastar ou reduzir o comprometimento dos seus adversários. Dessa forma, são esperadas operações descentralizadas, que empregam diferentes abordagens, distintos tipos de armamento e tecnologia para combater nossos esforços.

Todos esses desafios ilustram a importância da capacidade das operações litorâneas, que reúnem áreas marítimas, terrestres e aéreas. Sob o ponto de vista militar, o “litoral” está composto por dois segmentos. A porção marítima abrange a região oceânica e a costeira, necessárias ao controle das operações em terra. A porção terrestre está limitada pela costa e o terreno interior, capaz de ser apoiado e defendido diretamente por estações no mar. A confluência desses segmentos é infinita em variações, tornando as operações litorâneas especialmente desafiadoras.

Conforme descrito na estratégia marítima, a segurança nacional norte-americana está intimamente relacionada à manutenção da estabilidade nos litorais. A capacidade anfíbia será necessária para estabelecer a ligação entre o mar, a terra e o espaço aéreo sobrejacente, não somente para realizar desembarques em terra, mas também como espaço de manobra para a condução de operações litorâneas de forma continuada. Combater adversários dispersos no terreno, que empregam táticas típicas das “novas ameaças”, requererá múltiplas e simultâneas ações por forças anfíbias ao longo do litoral. A presença e a constante movimentação de forças em estações no mar e em terra tornam o litoral um ambiente operacional único.

Nos últimos 20 anos, as forças anfíbias dos EUA têm sido usadas como força de emprego rápido em resposta a 104 situações de crise internacional. Esse indicador representa mais que o dobro de eventos similares durante a Guerra Fria, validando as estimativas do General Gray em 1989. Além disso, durante esses mesmos 20 anos, as forças anfíbias permaneceram em águas internacionais, cooperando com a segurança de parceiros estra-

**Combater adversários dispersos no terreno, que empregam táticas típicas das “novas ameaças”, requererá múltiplas e simultâneas ações por forças anfíbias ao longo do litoral**

★ ★ ★

**Nos últimos 20 anos, as forças anfíbias dos EUA têm sido usadas como força de emprego rápido em resposta a 104 situações de crise internacional**

6 A expressão original usada pelo autor é “*hybrid challenges*”. Tendo em vista que a expressão “novas ameaças” já se encontra consagrada no meio acadêmico brasileiro e a similaridade dos conceitos, deu-se preferência ao termo em português.

tégicos por meio de operações a partir do mar. Mais recentemente, refletindo a filosofia exposta na estratégia marítima quanto à importância de prevenir e não somente vencer guerras, forças anfíbias têm sido ampliadas em número e natureza das atividades desempenhadas, incluindo novos parceiros em variadas regiões do planeta.

Em uma era em que predominam o declínio no acesso de forças norte-americanas e o aumento da incerteza, pode-se admitir que essas tendências não se reduzirão. Os Comandos Conjuntos dos EUA têm apresentado uma crescente demanda por forças anfíbias em prontidão, capazes de cooperar com a segurança regional, por meio de dissuasão e rápida resposta em situações de crise. Por exemplo, tais demandas atuais equivalem à existência de quatro conjuga-

dos anfíbios da United States Navy (USN) e do USMC, denominados ARG/MEU (Amphibious Ready Group/Marine Expeditionary Unit),<sup>7</sup> mais dois grupos operativos de menor porte, permanentemente ativados.

Esses indicadores refletem a utilidade do emprego de forças anfíbias ao longo do espectro das operações militares, que se estende desde engajamentos militares, operações de segurança e ações de caráter dissuasório até a resposta a situações de crise que demandem forças de pronto em-

prego ou, se necessário, operações militares de grande envergadura. Por sua vocação naval e por tratar-se de uma força expedicionária em prontidão, o USMC é particularmente indicado para reagir a crises e contingências limitadas, embora também seja apto para atuar em todo o espectro supracitado.

Essa aplicabilidade de forças anfíbias para atender às diversas opções do espectro de operações militares não é facilmente compreendida, na medida em que os auto-

res dos projetos de sistemas conjuntos normalmente assumem que a capacidade de realizar operações de entrada-forçada<sup>8</sup> implica aceitação de significativos riscos por parte dos EUA. Tal hipótese negligencia o fato de que essa mesma capacidade também apoia

**Por sua vocação naval e por tratar-se de uma força expedicionária em prontidão, o USMC é particularmente indicado para reagir a crises e contingências limitadas**

as necessidades dos Comandos Conjuntos dos EUA para prevenir e reagir a crises. Essa discussão reforça a necessidade de ampliar o entendimento comum do que são as operações anfíbias e sua utilidade para o século XXI.

De maneira geral, as operações anfíbias empregam uma força de desembarque (ForDbq), embarcada em navios e outros meios de desembarque para cumprir uma variedade de tarefas. Tais tarefas podem ser conduzidas sob ambiente permissivo,

7 Tendo em vista a peculiaridade da expressão que identifica o conjugado anfíbio ARG/MEU, sem equivalência na doutrina da MB, esta tradução manterá o acrônimo em inglês. Cabe ressaltar que a Unidade Anfíbia apresenta organização por tarefas similar a MEU, porém com menores efetivos e meios não orgânicos ao Corpo de Fuzileiros Navais (CFN).

8 A expressão original na doutrina norte-americana, “*forcible entry capabilities*”, talvez apresente de forma mais clara o conceito de projeção de poder sobre terra, por abranger diversos tipos de operações militares para a neutralização de ameaças aeroespaciais, cibernéticas, aéreas, navais e terrestres, o que inclui as Operações Anfíbias, em esforço conjunto para acessar o litoral hostil.

incerto ou hostil, conforme o espectro das operações militares. Uma ForDbq é composta basicamente por fuzileiros navais, organizada por tarefas para operações anfíbias, enquanto uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf) é composta por forças navais, também organizadas por tarefas para a mesma finalidade. Assim, uma força anfíbia é composta por uma ForDbq e uma ForTarAnf, adestradas, organizadas e equipadas para realizarem operações anfíbias.

A história militar recente, o contexto estratégico e a estratégia marítima indicam que mesmo os meios navais isolados, distribuídos ao redor do globo, devem estar aptos para realizarem operações descentralizadas e operações anfíbias de pequena envergadura, mantendo a capacidade de se reorganizarem por tarefas para o cumprimento de operações de larga envergadura. Tais operações de pequena envergadura podem compreender ações de segurança, reação a crises e desastres naturais, ações preventivas e punitivas contra terroristas ou atores não estatais, até operações em larga escala contra países oponentes. Dessa forma, espera-se conduzir operações anfíbias, conforme a seguinte ordem de probabilidade:

● **Engajamento Anfíbio e Reação a Crises** – Esse tipo de operação anfíbia contribui para prevenir conflitos ou mitigar crises. Dentre as diversas modalidades, incluem-se operações de segurança, assistência humanitária, evacuação de não combatentes, operações de paz, operações de retomada ou desastres ambientais.<sup>9</sup>

● **Incursão Anfíbia** – Tipo de operação anfíbia envolvendo uma rápida penetração ou ocupação temporária de um objetivo, seguida de uma retirada planejada.

● **Assalto Anfíbio** – Tipo de operação anfíbia que envolve o estabelecimento de uma ForDbq em costa hostil ou potencialmente hostil.

● **Retirada Anfíbia** – Tipo de operação anfíbia que envolve a extração de forças por mar em navios ou demais meios de desembarque de uma costa hostil ou potencialmente hostil.

● **Demonstração Anfíbia** – Tipo de operação anfíbia conduzida com o propósito de iludir o inimigo por meio de ação de presença, gerando a expectativa de adoção de uma linha de ação desfavorável às suas forças.

Todos esses tipos de operações anfíbias são aplicáveis ao amplo espectro das operações militares. Por exemplo, uma retirada poderia envolver a evacuação de não combatentes, no contexto de uma operação de paz, como ocorreu com a remoção da Organização para Libertação da Palestina (OLP) do Líbano, em 1982. Ou, então, uma retirada poderia envolver a evacuação de forças amigas dentro de um contexto de uma guerra em larga escala, conforme ocorreu em Hungnam, Coreia, em 1950. Uma demonstração poderia envolver uma ação de presença em apoio a sanções das Nações Unidas, a exemplo da operação “Restore Democracy”, em 1998. Uma demonstração também poderia integrar um esquema de manobras em larga escala, como ocorreu com a operação “Desert Storm”, em 1991.

Tendo em vista o impacto estratégico e a comprovada utilidade das forças anfíbias, a U.S. Navy e o USMC têm identificado a necessidade de ampliar a capacidade, o poder e a *expertise* de suas forças anfíbias, com a finalidade de prevenir conflitos e triunfar em combate.

9 A doutrina conjunta dos EUA agrega essa nova categoria como “Outras Operações Anfíbias”. Durante a revisão da *Joint Publication 3-02, Joint Doctrine for Amphibious Operations*, o USMC propôs a substituição dessa expressão por “Engajamentos Anfíbios e Reação a Crises”.



Figura 1 – Emprego de forças anfíbias dos EUA durante a Guerra Fria

## DESCREVENDO O PROBLEMA

O papel das forças anfíbias em diversas operações, desde as operações de segurança mais simples até os combates em larga escala, ainda não está perfeitamente compreendido. Frequentemente, a expressão “operações anfíbias” é associada puramente a operações de projeção de poder. Esse mal-entendido tem contribuído para a falsa percepção de que a projeção de poder é única forma de ação ofensiva unilateral (*hard power*) que orienta o desenvolvimento da capacidade anfíbia. Em decorrência, as capacidades essenciais e a *expertise* das forças anfíbias norte-americanas entraram em declínio desde o fim da Guerra Fria.

Esse raciocínio pode parecer contraintuitivo, tendo em vista a frequência das operações anfíbias, conforme exposto na figura 1. Um estudo mais aprofundado desses eventos, no entanto, revela que 76 deles foram operações do conjugado anfíbio ARG/MEU, conduzidos por limitada parcela de forças navais e de Marines que se benefici-

am de intensos ciclos de adestramento, de bem definidos e refinados planos de embarque e de elevada quantidade e qualidade de procedimentos operacionais padronizados. O USMC tem priorizado o emprego de suas forças em outros compromissos internacionais, participando de operações terrestres no Iraque e no Afeganistão. A habilidade em conduzir operações anfíbias com ForDbq que excedam o limite de Unidades Anfíbias atualmente embarcadas em Grupos de Navios Anfíbios (ARG), no tradicional sistema de rodízio, está atrofiada.

Por exemplo, as oportunidades para o adestramento de Companhias de Fuzileiros, que no passado eram um fato rotineiro e constante, atualmente são raras. Outro exemplo é a suspensão do exercício curricular Bascolex (Basic School Landing Exercise), para recém-nomeados segundos-tenentes Fuzileiros Navais, realizados entre 2001 e 2008. Tendo em vista que praticamente o tempo disponível para o adestramento é priorizado para assuntos de contra insurgência, a geração atual de líderes de pequenas frações não tem

tido a oportunidade de conhecer e aprofundar conhecimentos da doutrina anfíbia. Talvez mais importante seja ressaltar que o limitado tempo desses líderes a bordo dos navios impede a formação de uma rede de relacionamento profissional com seus homólogos da U.S. Navy, especialmente no nível dos comandantes de Companhia, Pelotões e Grupos de Combate. Essa falta de interação tem comprometido o conhecimento da cultura naval e da vida a bordo, ambos considerados aspectos essenciais ao desenvolvimento profissional dos Marines.

Além disso, mudanças organizacionais têm impactado negativamente sobre a capacidade de planejar e executar operações anfíbias. A U.S. Navy e o USMC têm ampliado os efetivos dos seus componentes subordinados ao Comando de Operações Especiais dos EUA. Esses componentes não estão, no entanto, focados nas atividades de reconhecimento anfíbio, uma atividade de operações especiais típica de uma operação anfíbia. Vale também acrescentar que os Marines adjudicados a esse Comando são oriundos dos batalhões e companhias de Reconhecimento Anfíbio do USMC, o que reduz a *expertise* dessas unidades, gerando a necessidade de reorganizá-las para que mantenham sua capacidade operativa. A experiência nas ações de comando e estado-maior das operações anfíbias, nos escalões acima do nível ARG/MEU, também diminuiu. Na década de 1990, o USMC extinguiu os comandos permanentes de brigadas de Fuzileiros Navais (MEB) para realocar pessoal para os inúmeros postos dos Comandos Conjuntos dos EUA, cri-

ados em decorrência da profunda reorganização do Departamento de Defesa, a Lei Goldwater-Nichols de 1986. Em 2006, a U.S. Navy desativou os comandos permanentes dos Grupos Anfíbios (Phibgru), para redistribuir pessoal para outras funções, seguindo uma tendência iniciada em 1975, quando as forças anfíbias e de minagem migraram para as forças de contratorpedeiros, integrando novas forças de superfície.<sup>10</sup> Em decorrência dessa “economia de meios”, foram perdidos o conhecimento adquirido em operações anfíbias, a rede de relacionamentos entre líderes de pequenos escalões e os programas de desenvolvimento gerados a partir da ligação entre as cadeias de comando mais elevadas dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (Marine Air-Ground Task Force – Magtaf) e da U.S. Navy.

As deficiências dos novos programas de desenvolvimento de material têm contribuído para degradar equipamentos e sistemas essenciais para as operações anfíbias, especialmente atuando em ambiente hostil. Os avanços nas tecnologias tipo “antiacesso” têm agravado ainda mais esse problema. A proliferação de mísseis de cruzeiro antinavio (ASCM), por exemplo, gerou a necessidade de desenvolvimento da capacidade de desembarque anfíbio além do horizonte (Over the Horizon – OTH). Outras capacidades decorrentes disso também envolvem contramedidas de minagem, apoio de fogo naval e uma nova classe de navios, embarcações de desembarque, carros-lagarta anfíbios (CLAnf) e conectores navio-terra (*connectors*).<sup>11</sup>

10 A U.S. Navy está organizada por Comandos-Tipo, responsáveis pelo treinamento específico e pela prontidão para integrar forças-tarefa. Antes dessa reorganização, a U.S. Navy possuía comandos-tipo de naturezas diferentes: Anfíbio, Minagem e Varredura, Apoio e Contratorpedeiros, tanto na costa atlântica quanto na costa do Pacífico. Atualmente existem três grandes comandos-tipo no Atlântico e no Pacífico: Força de Superfície, Força de Submarinos e Força Aeronaval.

11 Embora ainda não aprovado como termo doutrinário, “*connectors*” é normalmente utilizado para descrever as plataformas utilizadas para transportar pessoal e material entre bases, navios e instalações na costa. Os novos projetos de LCAC se enquadram, por exemplo, nessa categoria.

Adicionalmente, o USMC tem desenvolvido, por mais de uma década, uma série de equipamentos otimizados para o combate prolongado em terra, sem aparente preocupação com as restrições de embarque nos meios navais, o que agrava ainda mais a lista de problemas para recuperar sua capacidade anfíbia. Esse aspecto se tornou tão crítico que os cinco principais fatores a considerar em um Plano de Embarque – alojamento da tropa, espaço de estiva para as viaturas e carga, *spots* para aeronaves e *spots* para embarcações sobre colchões de ar (LCAC) – foram ultrapassados por um sexto aspecto: excesso de peso. A construção de diversos tipos de viatura, incluindo viaturas antiminas, assim como de aeronaves de apoio ao assalto, ampliou exponencialmente o peso do material a embarcar.

## A IDEIA-FORÇA

O USMC, em parceria com a U.S. Navy, revitalizará a capacidade, o poder e a *expertise* em operações anfíbias, com a finalidade de melhor lidar com os grandes desafios do século XXI: a instabilidade e a incerteza.

As ideias expostas e desenvolvidas a partir do documento Manobra Operacional a Partir do Mar (Operational Manover From The Sea – OMFTS) proverão o arcabouço conceitual para abordar as iniciativas que visarão expandir o alcance e a flexibilidade de emprego de forças anfíbias para conduzir variados tipos de operação militar.

O USMC é uma força naval e expedicionária em permanente prontidão. Sua cultura organizacional se traduz nas competências essenciais da Força, que articulam *o que fazemos*. O comandante-geral tem buscado restaurar a capacidade anfíbia do USMC, que permitirá atender de forma proativa os desafios à segurança, a resposta às crises e o triunfo em combate.

Enquanto esse esforço envolverá iniciativas internas para organizar, treinar e equipar os Marines, vale ressaltar que esse trabalho deverá ocorrer, preponderantemente, de forma integrada com a U.S. Navy e, em algumas instâncias, com a própria comunidade conjunta. Esse trabalho deve compreender assuntos relacionados aos projetos de novos equipamentos e aspectos conceituais, que envolverão estreita revisão da doutrina, da organização e da forma de instruir e adestrar a força.

O conceito Manobra Operacional a Partir do Mar (OMFTS), publicado pelo USMC em 1996, apresentou as vantagens de visualizar a projeção da ForDbq diretamente do mar sobre objetivos em terra. O estudo comparou as operações na Somália, em 1992, que demandaram elevados esforços para o desembarque e estabelecimento de uma infraestrutura em terra capaz de apoiar a realização das ações humanitárias, com a possibilidade de aplicação dos conceitos da “guerra de manobra”. O conceito OMFTS também analisou o assalto anfíbio em Inchon, Coreia do Sul, em 1950, de fato um envolvimento que resultou na liberação de Seul e no isolamento do inimigo ao sul da península coreana, um clássico exemplo da guerra de manobra a partir do mar.

O caso Somália ilustrou tanto a aplicabilidade da Manobra Operacional a Partir do Mar para atender amplamente o espectro de operações militares quanto a tese de que o “*Seabasing eliminará a necessidade de os Marines estabelecerem infraestrutura logística em terra*”. Ao exercerem as atividades funcionais de comando e controle e fogos, além da logística a partir dos navios, menores efetivos e menos material seriam necessários em terra, ampliando, conseqüentemente, a flexibilidade, o ritmo das operações e a imprevisibilidade do emprego da ForDbq, permitindo sua manobra diretamente do mar

aos objetivos em terra, uma ação tática denominada manobra navio-objetivo (Ship to Objective Manover – STOM).

O conceito Manobra Operacional a Partir do Mar estabelece que “não está limitado ao emprego no extremo do espectro dos conflitos. De fato, em um mundo onde a guerra pode travar-se de distintas maneiras, a tradicional noção de guerra convencional poderá encontrar-se em desuso. Por essa razão, esse conceito aplica-se em uma variedade de situações, de uma assistência humanitária a até mesmo um conflito de alta intensidade contra uma superpotência.”

Ainda mais importante, o conceito Manobra Operacional a Partir do Mar, que apresenta uma forma diferente de pensar as operações anfíbias, tornou-se possível a partir da superioridade de meios da U.S. Navy. Durante a campanha do Pacífico na Segunda Guerra Mundial, a existência de uma poderosa frota naval inimiga foi o principal aspecto a se considerar por ocasião da execução das operações anfíbias. Nesse contexto, tornava-se fundamental desembarcar uma ForDbq autossuficiente em terra, com a máxima rapidez possível, de modo a garantir a liberdade de manobra para que a U.S. Navy se preparasse a um eventual contra-ataque dos navios oponentes. Na era pós-Guerra Fria, sem oposição de uma potente esquadra adversária, essa doutrina de “desembarcar a ForDbq e partir” já não se fazia necessária. A esquadra norte-americana poderia manobrar livremente ou mesmo permanecer na área marítima de desembarque para apoiar a ForDbq em terra, se desejasse. Atualmente as ameaças à esquadra provêm de defesas nos litorais, para negar o acesso da ForDbq. O conceito Manobra Operacional a Partir do Mar tem influenciado inúmeros documentos, incluindo o Marine Corps Operating Concepts for a Changing Security Environment e a Cooperative Strategy for

21st Century Seapower, a própria estratégia marítima.

O conceito estratégico articulado na estratégia marítima, no que se refere ao uso do mar como espaço de manobra para sobrepular as ações inimigas para negar o acesso da ForDbq aos seus objetivos em terra, reflete a ideia central do conceito Manobra Operacional a Partir do Mar. Embora a estratégia marítima não empregue a expressão *seabasing*, seu conceito está claramente implícito no texto. *Seabasing* é uma capacidade eminentemente naval, que garante aos comandantes de forças conjuntas a possibilidade de cumprir suas tarefas a partir do mar, sem a necessidade de estabelecimento de infraestrutura logística em terra. *Seabasing* é um conceito de emprego que permite o uso de diversas plataformas, não um conceito restrito ao uso de um tipo específico de plataforma.

Adicionalmente, a estratégia marítima amplia os conceitos apresentados na Manobra Operacional a Partir do Mar, no que se refere ao uso do mar como espaço de manobra para a realização de operações que contribuirão para a prevenção de conflitos. O emprego de forças navais, a exemplo dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) em atividades de segurança, de forma descentralizada e com a técnica de *seabasing*, exemplifica a teoria.

A U.S Navy está em fase de execução de diversos novos projetos que também visam a ampliar as capacidades do USMC, assim como aperfeiçoar as possibilidades de emprego do mar como espaço de manobra em apoio às operações conjuntas, multinacionais e em apoio a parceiros não governamentais. A partir de meios como navios anfíbios, navios-aeródromos e demais navios de transporte, as principais iniciativas incluem o desenvolvimento do navio de combate litorâneo (LCS), plataformas (*connectors*) de alta velo-

cidade para emprego em teatros diversos e aperfeiçoamento das capacidades de posicionamento de forças para facilitar a reunião e projeção de forças por meios verticais e de superfície. Tais projetos são concebidos para o apoio mútuo entre as Forças, de forma a reduzir a necessidade de uso de portos e aeroportos na área de operações.

A nova doutrina e os projetos supracitados devem ser abordados conforme os tipos de cenários de emprego das forças anfíbias. Durante as décadas de 1920 e 1930, a US Navy e o USMC possuíam cenários de emprego bem definidos, com adversários evidentes e ambientes operacionais conhecidos, que orientavam o esforço intelectual das forças. Atualmente, marinheiros e fuzileiros navais se deparam com situações bem mais complexas, com múltiplos adversários, com cenários reais e potenciais. Em geral, no entanto, deve-se admitir que as operações anfíbias serão planejadas e executadas em três tipos de ambientes operacionais – permissivo, incerto e hostil. Cada um deles e também os contextos estratégicos, estão abaixo descritos.

### **TIPOS DE AMBIENTES: PERMISSIVO, INCERTO E HOSTIL**

O **ambiente permissivo** é aquele em que o país anfitrião, por meio de suas forças militares e de segurança pública, mantém o controle institucional, assim como a intenção e a capacidade de apoiar as operações militares desencadeadas em seu território.

O conjugado anfíbio ARG/MEU rotineiramente conduz uma série de operações anfíbias nesse tipo de ambiente. As capacidades que permitirão uma ForTarAnf apoiar o desembarque de uma ForDbq em uma costa hostil serão as mesmas que a capacitarão a sobrepujar as limitadas ou danificadas infraestruturas existentes, ao mesmo tempo em que garantirão, de forma diplomática e discreta, o apoio alternativo às forças a partir do mar (*seabasing*). Estações de C2, conveses de voo, convesedoca, meios de transporte por superfície e aéreos (*connectors*), instalações médicas e ampliada capacidade de transporte permitirão que as forças anfíbias conduzam operações apoiadas por *seabasing*, realizem assistência humanitária, dentre outras operações e, quando necessário, facilitem o emprego de outras forças conjuntas, multinacionais, interagências ou mesmo não governamentais.

Por essas razões, os Comandos Conjuntos dos EUA estão demandando por novos conjugados anfíbios (ARG/MEU), refletindo uma necessidade que excede claramente a capacidade das forças. Essa deficiência pode ser minimizada com a descentralização desses conjugados, para atuar de forma dispersa no terreno, por meio de uma nova doutrina denominada Operações Distribuídas (Distributed Operations – DO)<sup>12</sup> ou por meio do embarque esporádico de Forças-Tarefa em Prontidão (Global Fleet Stations – GFS)<sup>13</sup>, com GptOpFuzNav embarcados ou outras forças-tarefa do USMC, organizadas para realizar ações de segurança e assistência humanitária.

12 “*Distributed Operations*” é uma capacidade em desenvolvimento no USMC que implica a atribuição de zonas de ação mais amplas, tanto em frentes quanto em profundidades, equivalendo às dimensões das zonas de responsabilidade tradicionais dos escalões imediatamente superiores. A lógica dessa doutrina decorre do maior alcance dos modernos sistemas de armas das frações do USMC. Nesse contexto, a nova zona de ação de um PelFuz equivale a de uma CiaFuz, que empregue os sistemas de armas tradicionais.

13 O conceito operacional *Global Fleet Station* (GFS) envolve “operações navais de elevado perfil, com franco engajamento e interação com nações aliadas, populações amigas e a comunidade marítima global”.

Um **ambiente incerto** é aquele em que as forças governamentais do país anfitrião, independentemente do apoio ou oposição às atividades a serem desencadeadas, não possuem controle efetivo sobre todo seu território e população na área de operações.

O conjugado anfíbio ARG/MEU tem frequentemente sido empregado em inúmeras situações de crise, como evacuação de não combatentes ou reforço aos Destacamentos de Segurança de Embaixadas<sup>14</sup>, em ambientes dessa natureza. Ocasionalmente, esses conjugados também foram empregados para reforçar forças-tarefa de maior envergadura, a exemplo do apoio à retirada das forças das Nações Unidas da Somália, em 1995.

Adicionalmente, no século XXI verifica-se um aumento da instabilidade política em áreas com reduzida ou nenhuma presença do Estado, representando um vazio de poder ocupado por terroristas, traficantes de armas, piratas, dentre outras gangues criminosas. As forças anfíbias apresentam potencial emprego em ações de contraterrorismo, não-ploriferação de armas NBQ e contrapirataria. Tais ações provavelmente exigirão o planejamento de incursões anfíbias conduzidas para destruir santuários terroristas, capturar piratas e criminosos, resgatar reféns e prover a segurança e salvaguardar ou remover material, incluindo armas de destruição em massa. Além disso, as forças anfíbias também poderão ser empregadas em operações de maior duração, tais como operações de paz ou reações a crises em larga escala.

As operações desencadeadas em ambiente incerto serão provavelmente conduzidas por diversos tipos de forças: por Brigadas Anfíbias (MEB) embarcadas em navios anfíbios, pelo conjugado anfí-

bio ARG/MEU ou somente por parcela dessa força-tarefa, por um GptOpFuzNav especial (Special Purpose Marine Air-Ground Task Force – SP MAGTF), embarcado em um ou mais navios anfíbios ou por qualquer organização por tarefas da U.S. Navy-USMC embarcada em variados tipos de navios, que podem incluir plataformas de combate ou navios de combate litorâneo (LCS) adaptados ao lançamento e recolhimento de aeronaves de apoio ao assalto ou embarcações de desembarque.

As operações em ambiente incerto serão conduzidas sob a expectativa de reação armada, no entanto estarão provavelmente sujeitas a regras de engajamento restritivas, que ditarão o planejamento e a execução da operação. As forças anfíbias, nesse contexto, dificilmente serão autorizadas a realizar ataques preventivos contra potenciais adversários. Embora um integrado e bem elaborado sistema defensivo não seja esperado nesse tipo de ambiente, potenciais oponentes, incluindo atores não estatais, poderão fazer uso de sofisticados armamentos capazes de negar o acesso ao litoral. Durante as operações de evacuação no Líbano em 2006, por exemplo, as forças navais internacionais não sofreram ameaças submarinas, de minagem, artilharia de costa e defesa antiaérea, no entanto estiveram expostas a ataques fortuitos de mísseis de superfície (ASCM) e lançadores antiaéreos portáteis. Assim, as forças anfíbias deverão explorar técnicas de operações além do horizonte (OTH), aperfeiçoar as defesas aproximadas dos navios, aumentar a velocidade de deslocamento e agilidade dos meios de transporte e possuir razoável capacidade de realizar fogos defensivos. Operações de inteligência, inclu-

14 Nos EUA, o guarnecimento de todos os Destacamentos de Segurança de Embaixadas é responsabilidade do USMC, que prepara e organiza os meios para emprego do Departamento de Estado nas embaixadas norte-americanas.

do o despistamento, operações psicológicas e uso de técnicas não letais para neutralizar sistemas de C2 de potenciais adversários também poderão ser empregados nesse tipo de ambiente.

O **ambiente hostil** se caracteriza pelo controle local e pela capacidade e intenções de forças hostis em reagir de forma efetiva às operações a serem conduzidas.

O tipo de operação mais comum a ser desencadeado por forças anfíbias será o próprio assalto anfíbio, embora as retiradas, demonstrações e incursões anfíbias também possam integrar as operações conjuntas do plano de campanha. Independentemente da envergadura dos meios ou da natureza da missão, a organização, as capacidades e técnicas necessárias para conduzir assaltos anfíbios em larga escala proveem a base conceitual para permitir a adaptação da força para conduzir todos os tipos de OpAnf em ambiente hostil. Os assaltos anfíbios de grande envergadura demandarão plenas capacidades das forças navais, conjuntas e interagências, para exercerem a superioridade naval e projetarem poder sobre terra. Dentre tais capacidades se incluem navios, aeronaves e embarcações para o transporte, desembarque e sustentação da Brigada Anfíbia (MEB) ou mesmo Força Expedicionária de Fuzileiros Navais (MEF), sendo normalmente organizadas em quatro escalões: força avançada, escalão de assalto, escalão de reforço rápido e um escalão de sustentação do assalto (*assault follow-on echelon*).

A Força Avançada é uma organização por tarefas que precede a chegada do corpo principal da ForTarAnf na área do obje-

tivo anfíbio (AOA).<sup>15</sup> Sua tarefa essencial é realizar atividades preparatórias em proveito do assalto principal, conduzindo operações de reconhecimento, conquista de posições de apoio ao assalto, varredura de minas, apoio de fogo naval preliminar, demolição submarina e apoio aéreo. À luz das mudanças na doutrina, organização e capacidades das forças para operação conjunta, é possível que a definição da força avançada deva ser atualizada como um elemento conjunto, não simplesmente como uma organização da força naval. Navios anfíbios, tropas de desembarque, navios de combate litorâneo (LCS), submarinos e uma variedade de aeronaves e embarcações de desembarque podem ser empregados para lançar e recolher elementos da força avançada, normalmente explorando o sigilo em suas ações. Por ocasião da chegada do corpo principal da ForTarAnf na AOA, a força avançada é desarticulada e revertida para a própria ForTarAnf, para a ForDbq ou para outro comando funcional.

O escalão de assalto é composto por unidades de tropa e aeronaves aptas para o assalto inicial na área de operações. No caso de uma Força Expedicionária de Fuzileiros Navais (MEF), os escalões de assalto de duas Brigadas Anfíbias (MEB) estarão embarcados em navios anfíbios para conduzir a manobra navio-objetivo (STOM). Sem considerar o embarque de viaturas e carga geral no comboio de acompanhamento, o escalão de assalto de cada Brigada Anfíbia ocupará 17 navios, dentre os quais se incluem, ao menos, cinco LHA/LHD. Tendo em vista a provável ameaça de mísseis de superfície de primeira gera-

15 A doutrina conjunta é contraditória na definição de Força Avançada. O capítulo XIII da JP 3-02, Joint Doctrine for Amphibious Operations, descreve que as operações de força avançada são conduzidas por “uma organização por tarefas da força anfíbia...” que se segue à definição apresentada neste artigo. No entanto, a JP 1-02, Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms, define força avançada de forma mais detalhada, como “uma organização temporária da ForTarAnf”.

ção (ASCM), a ForTarAnf deverá ocupar, inicialmente, posições além do horizonte (OTH), para mitigar tal ameaça. Assim, as forças anfíbias deverão empregar meios complementares que permitam realizar o assalto a partir de considerável distância da costa, até provocar o colapso das defesas inimigas, que permitirão ampliar o poder de combate em terra. Essas plataformas garantem uma variedade de combinações para o desembarque por meios aéreos e viaturas anfíbias, capazes de transportar os Marines diretamente aos seus objetivos em terra, sem deixar de mencionar diversos navios e embarcações capazes de rapidamente se aproximarem da costa e desembarcarem viaturas blindadas e mecanizadas para a manobra em terra.

O escalão de reforço rápido é composto por uma terceira Brigada Anfíbia (MEB) ou equivalente de forças conjuntas ou multinacionais que podem ser empregadas, sem depender do apoio de portos ou aeroportos, a partir dos navios da força pré-posicionada (Maritime Prepositioning Force (Future) – MPF(F)). Os meios de desembarque desses navios deverão ser compatíveis com os equipamentos e sistemas do escalão de assalto das Brigadas Anfíbias em primeiro escalão, proporcionando flexibilidade para a reunião de forças no mar e a descarga seletiva de pessoal e material para reforçá-los nos locais e momentos desejados. Os navios MPF(F) incluirão: navios com conveses de voo capazes de operar com aeronaves de rotores giratórios (*tilt-rotor*); navios auxiliares para o transporte de carga geral e munição capazes de realizar descarga seletiva; navios *roll-on/roll-off* capazes de transferir viaturas para outras embarcações de desembarque; e navios de desembarque com capacidade *float-*

*on/float-off* para viaturas anfíbias e embarcações de desembarque adicionais.

O escalão de sustentação ao assalto é composto por tropas de assalto, viaturas, aeronaves, equipamentos e suprimentos que, embora não necessários nos momentos iniciais do assalto, serão essenciais para sua sustentação. Para tanto, esse escalão deverá estar em condições de emprego na AOA por até cinco dias após o início do assalto. Esse escalão será deslocado por meios de transporte estratégico e por navios tipo *Joint High Speed Vessels* (JHSV), que farão a transferência de carga para navios MPF(F) ou instalações *roll-on/roll-off* como apoio intermediário para o posterior carregamento em embarcações de desembarque menores, ou para portos artificiais tipo “*Mulberries*”<sup>16</sup> ou mesmo para portos capturados ao inimigo.

O emprego de operações distribuídas (DO) a partir do mar necessitará de novos métodos e meios. Alguns questionamentos imediatos surgem: Que capacidades serão necessárias? Como as forças navais deveriam ser organizadas? Que relações de comando serão adequadas para atender à rápida e contínua manobra de tropas nos segmentos marítimo e terrestre da região litorânea? De fato, os aspectos conceituais das operações anfíbias do século XXI, acima descritas, proveem o arcabouço intelectual para explorar tópicos relacionados a novos projetos de novos equipamentos e outros, de natureza conceitual.

## PROJETOS CONCEITUAIS

O Major USMC Earl “Pete” Ellis foi o autor de um dos principais artigos conceituais sobre operações anfíbias, *Operações de Base Avançada na Micronésia*, em 1921. Nessa

<sup>16</sup> *Mulberries* eram fabricados a partir de portos artificiais desenvolvidos por britânicos e rebocados para a Normandia, para emprego na Operação Overlord, em 1944.

época, a U.S. Navy e o USMC não possuíam navio anfíbio, embarcação de desembarque ou viatura anfíbia. Marinheiros e fuzileiros navais não possuíam uma doutrina que unificasse o planejamento de uma operação anfíbia, do embarque de uma força em navios, do ensaio, da travessia dos navios para a AOA ou para executar o assalto.<sup>17</sup> Eles não possuíam procedimentos padronizados necessários para uma série de tarefas que facilitam o desembarque, o apoio e a sustentação logística de uma ForDbq em terra. Eles sequer possuíam orientações sobre as relações de comando. O que possuíam era a curiosidade intelectual.

Eles aplicaram essa “curiosidade” ao longo de duas décadas. Restritos à análise de quais capacidades anfíbias seriam necessárias para combater um dado adversário, analisaram, debateram e expandiram as ideias de Pete Ellis nas academias militares e nos periódicos profissionais. Eles testaram e avaliaram suas ideias em exercícios e experimentos. Os primeiros resultados foram traduzidos em lições aprendidas e manuais, sendo novamente testados e refinados, até tornarem-se doutrina. Quando a guerra imaginada finalmente ocorreu, tais analistas estavam prontos para transformar as ideias de Pete Ellis em capacidades materiais e, talvez mais importante, possuíam o conhecimento necessário para utilizar essas capacidades efetivamente.

As lições dessa era são claras. A recuperação da capacidade anfíbia, do poder e da *expertise* institucional somente pode ocorrer

se houver uma espécie de “renascimento intelectual” do pensamento anfíbio. Considerando o ambiente estratégico da atualidade, especialmente a natureza híbrida das “novas ameaças” e a utilidade do *seabasing* para prevenção de conflitos e reação a crises, esse “renascimento intelectual” deve examinar potenciais mudanças na doutrina, organização, treinamento e educação profissional-naval.

### ***Impacto sobre a Doutrina Anfíbia***

**A recuperação da capacidade anfíbia, do poder e da *expertise* institucional somente pode ocorrer se houver uma espécie de “renascimento intelectual” do pensamento anfíbio**

Dentre os diversos tópicos possíveis de abordagem, destacam-se a organização dos comandos, as medidas de coordenação e controle e as relações de comando. Num passado distante, o exercício do princípio da unidade de comando entre forças navais e de desembarque chegou a causar problemas entre

comandantes das forças navais e de desembarque. Em 1933, a criação da Força de Fuzileiros de Esquadra (Fleet Marine Force – FMF), como um comando-tipo sob controle operacional do Comando da Esquadra, reduziu o problema para as forças navais. Mais tarde, o desenvolvimento da doutrina anfíbia incorporou novas relações entre os comandantes da ForTarAnf e da ForDbq. Isso incluía certos procedimentos entre eles, tais como o paralelismo de suas cadeias de comando durante o planejamento da OpAnf e a abordagem das decisões fundamentais de forma consentida, assim como a transição do comando em terra.

17 Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto (PEETA) representam as fases doutrinárias de uma OpAnf.

A Lei Goldwater-Nichols, de 1986, trouxe, no entanto, mudanças fundamentais para a doutrina das operações conjuntas. Como resultado dessas alterações, atualmente todas as forças conjuntas incluem componentes das Forças Singulares, que possuem acesso direto e responsabilidades perante os Comandantes Conjuntos. Os comandantes dos componentes da U.S. Navy e o USMC estão, dessa forma, separados entre si e paralelos na cadeia de comando. O comandante conjunto possui a autoridade para organizar suas forças por tarefas, de forma a atender da melhor forma o cumprimento de sua missão. Ele pode desencadear operações de Força Singular, por componentes funcionais ou mesmo pela combinação de ambos. O comandante conjunto possui autoridade para organizar comandos subordinados, atribuir tarefas, estabelecer relações de comando e detalhar instruções para coordenação das Forças Singulares ou componentes funcionais. Nesse contexto, a tradicional relação entre a FMF e os comandantes navais se tornou confusa. A doutrina conjunta inclusive aboliu os títulos formais e relações de comando entre ComForTarAnf e ComForDbq. O conceito de *seabasing*, que provavelmente eliminará a necessidade de transição do ComForDbq para terra, complicou ainda mais a questão. Além disso, comandantes conjuntos normalmente organizam suas forças com componentes funcionais de aviação e operações especiais, que possuem muitas das capacidades necessárias para o desembarque de tropas.

A partir das mudanças legais, da doutrina conjunta e da própria prática das operações, a U.S. Navy e o USMC iniciaram um exame detalhado da organização dos seus componentes e das relações de comando. Essa análise poderá considerar as responsabilidades dos comandantes conjuntos e dos vários comandantes funcionais, incluindo a viabilidade de criação de um componente funcional para operações litorâneas, sem descartar prin-

cípios históricos, como o paralelismo do planejamento anfíbio e as decisões fundamentais. Em estreita relação com a divisão de trabalho entre os comandantes funcionais, faz-se necessário estabelecer apropriadas medidas de coordenação e controle. Uma revisão dessas medidas de natureza permissiva e restritiva será importante para assegurar que as forças amigas possam manobrar e empregar seus fogos de apoio sob a mínima possibilidade de fratricídio.

A aplicação integral das capacidades navais em diversos tipos de operações requererá flexibilidade para organizar a força por tarefas. A experiência de combate e o tempo de maturação da doutrina têm confirmado que o espírito de cooperação entre unidades “apoiadas-apoiadoras” (*supported-supporting*) é útil para a efetividade de todos os elementos da força naval. As opções de relações de comando incluem o controle operacional, o controle tático ou a relação de apoio, conforme descrito na Joint Publication 1 e são selecionadas pelo comandante imediatamente superior ou autoridade equivalente. O tipo de relação de comando escolhido deverá basear-se na missão, nas autoridades envolvidas, na natureza e duração da operação, no ambiente operacional e nas recomendações dos comandantes subordinados.

### ***Impacto sobre a Organização das Forças por Tarefas***

A desativação de diversos comandos de GptOpFuzNav e grupos anfíbios permanentes resultou em perda de *expertise* e representatividade nos altos escalões anfíbios. O relacionamento entre comandantes das Forças Expedicionárias de Fuzileiros Navais (MEF) e diversos comandantes de esquadras e dos componentes marítimos dos comandos conjuntos é confuso. Esses desafios são sintomas de um problema maior, qual seja a perda do paralelismo entre os escalões navais e de fuzileiros navais, apoiados por

estados-maiores com experiência e conhecimento profissional. Atualmente, existem cadeias de comando paralelas e permanentes somente nos conjugados anfíbios ARG/MEU, e mesmo nesses existem assimetrias em termos de composição e antiguidade. Recentemente, a U.S. Navy cancelou o emprego dos Grupos de Ataque Expedicionários (Expeditionary Strike Groups – ESG) como estrutura básica para a realização do ciclo de adestramento, caracterizado pelo sistema de rodízio de embarque por período aproximado de seis a nove meses, denominados *deployments*. A U.S. Navy, no entanto, manteve os ESG permanentemente ativados nas 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup> Frotas e visualiza que esses grupos assumirão tarefas similares às anteriormente desempenhadas pelos Grupos Anfíbios (PHIBGRU). Atualmente, uma parcela do componente de comando das Forças Expedicionárias de Fuzileiros Navais (MEF) está sendo destacada para compor o mesmo componente das Brigadas Anfíbias (MEB), que, nesses casos, facilitaria emprego das MEB com os ESG. Uma organização por tarefas assim constituída permitiria o restabelecimento das cadeias de comando paralelas, promoveria o relacionamento e mútuo entendimento entre os estados-maiores e, por meio de exercícios e experimentações, estabeleceria as condições favoráveis para a inovação e a representatividade da doutrina anfíbia junto às Forças. Essas iniciativas em termos organizacionais devem ser implementadas nos exercícios, com a finalidade de beneficiar o estreitamento de laços profissionais entre os oficiais de estado-maior e, conseqüentemente, aperfeiçoar a prontidão e efetividade operacional.

### ***Impacto sobre o Treinamento e Educação Profissional-Naval***

Conforme descrito anteriormente, nos últimos anos o treinamento e a educação

profissional-naval no USMC têm enfatizado, por razões justificáveis, a recuperação da *expertise* institucional em conflitos de baixa intensidade, denominados *small wars*. Esse esforço tem sido bem-sucedido; no entanto, uma abordagem mais equilibrada, que também incluía a recuperação do conhecimento da doutrina anfíbia, deve ser implementada. Interessante acrescentar que as inovações anfíbias de 1920 e 1930 surgiram ao mesmo tempo em que os Marines conduziam operações de contrainsurgência no Haiti e na Nicarágua e operações de paz na China e produziam o manual de *Small Wars* em Quântico, Virginia. Reeditar o exercício Bascolex, reinserir os treinamentos de pequenas frações em operações anfíbias dos Grupos de Treinamento de Guerra Expedicionária e revisar o programa de instrução dos cursos de carreira para incluírem planejamentos anfíbios e temas para elaboração de monografias, por exemplo, devem ocorrer sem prejuízo dos programas de guerra irregular. Ao contrário, um aspecto essencial a considerar nas operações anfíbias do século XXI é justamente verificar como podem contribuir para vencer os desafios da guerra irregular. Essa e outras iniciativas, que incluem exercícios anfíbios conjuntos e multinacionais de grande envergadura, devem ser perseguidas.

### **PROJETOS DE EQUIPAMENTOS E SISTEMAS**

O conceito Manobra Operacional a Partir do Mar (OMFTS) contemplava o aperfeiçoamento de determinadas capacidades:

*Para realizar o movimento de unidades além do horizonte, teremos de adquirir a capacidade de cruzar grandes distâncias, reduzir as limitações impostas pelo terreno e por condições climá-*

*ticas/meteorológicas adversas e, principalmente, efetuar de forma contínua e eficiente a transição entre a manobra do mar para terra e vice-versa.*

As operações além do horizonte (OTH) foram criadas com a intenção de ampliar a surpresa tática e operacional, assim como a segurança das forças contra ameaças capazes de negar o acesso litorâneo. A manobra além do horizonte foi elaborada como suporte ao conceito de manobra navio-objetivo (STOM), que pode ser considerada uma consequência tática da Manobra Operacional a Partir do Mar, cujo texto apresenta o seguinte alerta:

*Não existe uma única resposta aos diversos desafios que se apresentam no futuro próximo; ao contrário, as forças navais deverão manter sua capacidade histórica de se adaptar às novas circunstâncias. Por essa razão, é importante que as forças navais não sejam restritivas ao definir suas capacidades operacionais.*

**As operações além do horizonte (OTH) foram criadas com a intenção de ampliar a surpresa tática e operacional, assim como a segurança das forças contra ameaças capazes de negar o acesso litorâneo**

Por vários anos, o USMC tem buscado desenvolver uma tríade de projetos, com vistas ao aperfeiçoamento da capacidade de conduzir o movimento navio-objetivo, por intermédio de meios que se complementam para realizar operações além do horizonte: a viatura anfíbia expedicionária (EFV), a aeronave de rotores giratórios (*tilt-rotor*) MV-22 Osprey e a embarcação de desembarque sobre colchões de ar (LCAC). O desejo de dotar os Marines com

um *mix* de meios por superfície e aéreos é justificável. A experiência operacional tem repetidamente demonstrado que a rapidez na projeção de força em terra é essencial para o sucesso de uma OpAnf. Em decorrência disso, uma análise mais aprofundada indica que essa rapidez é mais bem alcançada por uma combinação de meios para o deslocamento vertical e por superfície.

Além disso, a proliferação de armamentos para negação do acesso litorâneo, em mãos tanto de atores estatais quanto não estatais, tem complicado o planejamento e a execução das OpAnf, mesmo para a realização de missões de caráter benigno. Um exemplo dessa vulnerabilidade foi evidenciado durante a crise no Líbano em 2006, com o emprego de mísseis de superfície C-802 pelo Hezbollah contra navios israelenses, que adicionou uma nova dimensão às forças dos EUA em operações de evacuação de não combatentes. Tais eventos validam a sabedoria de operar, ao menos inicialmente, além do horizonte para reduzir a efetividade de mísseis de superfície.

A ênfase do USMC nos três projetos EFV, MV-22 e LCAC tem, no entanto, mascarado o fato de que outras capacidades da força naval também são importantes para o apoio às OpAnf e ao movimento navio-objetivo (STOM) em particular. Existe uma crescente e errônea percepção de que essa manobra não possa ser efetuada sem o EFV e que ambos são aplicáveis somente em combates de alta intensidade contra oponentes potentes, refletindo uma situação muito pouco provável. De fato, o movimento navio-objetivo pode ser conduzido sem a EFV e também é aplicá-

velmente, além do horizonte para reduzir a efetividade de mísseis de superfície.

A ênfase do USMC nos três projetos EFV, MV-22 e LCAC tem, no entanto, mascarado o fato de que outras capacidades da força naval também são importantes para o apoio às OpAnf e ao movimento navio-objetivo (STOM) em particular. Existe uma crescente e errônea percepção de que essa manobra não possa ser efetuada sem o EFV e que ambos são aplicáveis somente em combates de alta intensidade contra oponentes potentes, refletindo uma situação muito pouco provável. De fato, o movimento navio-objetivo pode ser conduzido sem a EFV e também é aplicá-

vel em todo o espectro de conflitos. A ausência da EFV representa apenas uma redução do ritmo e do alcance operacional ao movimento navio-objetivo, em relação ao que se visualiza com a incorporação desse novo projeto de viatura anfíbia.

Representando uma nova geração de Carros Lagarta Anfíbios (CLAnf), os EFV proporcionam vantagens táticas e técnicas. Taticamente, os ganhos em flexibilidade, alcance, ritmo operacional e surpresa não são frequentemente reconhecidos. Tecnicamente, as habilidades de reduzir a efetividade de mísseis de superfície por emprego além do horizonte são mais facilmente compreendidas. Menos aparente é que sua capacidade de realizar o desembarque além do horizonte pode ser mais importante em ambiente incerto que em hostil. Em ambiente incerto, as regras de engajamento poderão impedir o ataque preventivo às posições de mísseis de superfície na costa inimiga.

Adicionalmente, um reduzido, porém crescente, número de potenciais adversários possui as versões mais modernas de mísseis de superfície. As melhorias no alcance, velocidade e trajetória dessas munições não podem ser evitadas somente pelo posicionamento dos meios além do horizonte, o que significa que o aperfeiçoamento de sistemas defensivos de bordo e a neutralização preventiva das bases de lançamento e das plataformas serão críticos ao cumprimento da missão das forças anfíbias.

A renovada ênfase nas ideias primeiramente desenvolvidas no conceito da Manobra Operacional a Partir do Mar, reforçadas em recentes documentos decorrentes desse conceito, permanece em vigor. As vantagens do *seabasing* ao comandante conjunto devem ser realçadas. As forças navais devem compreender que a situação, a missão, o ambiente operacional, a capacidade de negação do acesso litorâneo e os resultados alcançados pelo contínuo esforço para derrotar o oponente

serão determinantes na organização da força por tarefas e na sequência das OpAnf. Além disso e, talvez mais importante, a complexidade multidimensional dos litorais deve ser reconhecida, e o papel essencial exercido pelas capacidades conjuntas de C2, a inteligência, o emprego de armas combinadas e da força avançada como facilitador para as OpAnf devem ser francamente desenvolvidos.

Os esforços da U.S. Navy e do USMC no desenvolvimento das capacidades mencionadas devem atentar para as observações constantes do conceito Manobra Operacional a Partir do Mar, para “evitar a exclusividade no delineamento dos requisitos operacionais dos novos meios”. Nesse contexto, a U.S. Navy deverá dar continuidade ao desenvolvimento de meios complementares, que possam agregar capacidades que, por meio de combinação de sequência de movimentos e de ações concorrentes, iniciem as operações anfíbias além do horizonte, provoquem o colapso das defesas litorâneas do inimigo, se necessário, e conduzam a aproximação da costa e o desembarque dos meios em terra, com a finalidade de rapidamente edificar o poder de combate sobre os objetivos estabelecidos.

Dentre os principais projetos, destacam-se:

- **Aeronave de rotores giratórios** – O MV-22 OSPREY, que já está em operação, representará um aumento na velocidade e no alcance para a realização do movimento vertical navio-objetivo. O emprego do MV-22 em ambiente hostil poderá requerer a neutralização de defesas antiaéreas, no entanto também permitirá evitar as ameaças de mísseis de superfície, minas, dentre outras que possam negar os desembarques por superfície. Considerando os dados de planejamento para o embarque, verifica-se que as dimensões e o peso do MV-22, assim como as limitações de carregamento interno

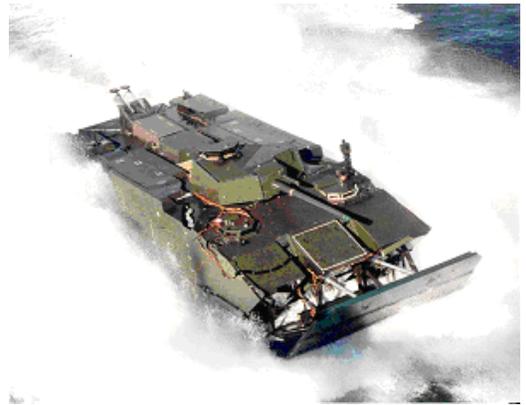
e externo, indicam a inexecuibilidade e o indesejável empenho em desenvolver unicamente o MV-22 como plataforma para execução do movimento navio-objetivo. Ao contrário, um *mix* entre o MV-22 e helicópteros é necessário para atender de forma satisfatória aos requisitos operacionais, enquanto mantém aderência às limitações para o embarque nos meios navais.



● **Helicópteros** – O inventário atual de helicópteros é capaz de realizar o movimento navio-objetivo, porém com limitações de alcance. Assim como o MV-22, os helicópteros sobrepõem as desvantagens do desembarque por superfície, embora estejam sujeitos a ameaças antiaéreas em ambientes hostis. Os helicópteros podem, inclusive, ser empregados para desembarcar tropas em terra, para neutralizar defesas na costa e para assegurar zonas de desembarque necessárias ao emprego da ForDbq. Novas aeronaves, como o CH-53K, ampliarão o alcance e a capacidade de transporte de equipamentos e viaturas da ForDbq.

● **EFV** – Conforme descrito anteriormente, o EFV foi projetado para prover a capacidade de assalto por superfície e de estações além do horizonte até objetivos em terra, com maior flexibilidade de manobra, alcance, ritmo operacional e surpresa. A habilidade em conduzir o movimento na-

vio-objetivo além do horizonte reduzirá a efetividade dos mísseis de superfície, tanto em ambiente hostil quanto em incerto, que provavelmente predominará no futuro. Idealizado para aperfeiçoar o assalto além do horizonte e o subsequente apoio mecanizado em terra, o EFV permitirá a projeção de considerável poder de combate em terra. Entretanto, essa viatura anfíbia é limitada para operações de estabilização ou manobra em qualquer terreno. O EFV constitui apenas um projeto de uma família de meios de transporte táticos destinados ao apoio da ForDbq na condução de variados tipos de operação em ambientes permissivos, incerto e hostil.



● **Carros-Lagarta Anfíbios (CLAnf)** – Os CLAnf também podem realizar o movimento navio-objetivo, a partir do embarque nas embarcações de desembarque sobre colchões de ar (LCAC) ou a partir dos navios anfíbios em navegação próxima à costa. A opção de emprego do EFV para o desembarque da ForDbq garante maior flexibilidade de manobra, alcance e surpresa, no entanto a reduzido ritmo operacional e considerável risco, tendo em vista o elevado tempo necessário para a descarga de material em terra e pelas atuais limitações em quantidade, capacidade e vulnerabilidade dos LCAC. A aquisição de número suficiente de meios de desembarque e na-

vios capazes de desembarcar os CLAnf entre três e seis milhas náuticas das praias ampliariam o ritmo operacional desejado. A opção do desembarque por CLAnf exige a aproximação dos navios anfíbios da costa, envolvendo aceitabilidade de riscos e limitada flexibilidade operacional. Para minimizar tal risco, as operações em ambientes incertos poderão requerer regras de engajamento mais agressivas, enquanto operações em ambiente hostil exigirão maior esforço para localizar e neutralizar as ameaças de mísseis de superfície. Em ambos os ambientes, serão necessários aperfeiçoamentos nas defesas de bordo contra tais mísseis.

● **Embarcações de Desembarque Rápidas** – Diversos países operam embarcações de desembarque que desenvolvem altas velocidades e alcance suficientes para as operações além do horizonte, tais como a embarcação sueca *Combat Boat-90* (CB-90). Esse meio pode ser utilizado em diversos cenários que envolvam o movimento navio-objetivo, incluindo operações de força avançada, operações de apoio para a conquista de posições próximas à praia ou mesmo o emprego em regiões ribeirinhas, com penetração em estuários para atingir objetivos em terra. Esse tipo de meio também pode ser útil para a sustentabilidade logística de operações em terra, assim como operações de interdição marítima. Podem ainda ser transportados por ampla varie-

dade de meios navais, proporcionando maiores opções para o emprego da ForDbq.

● **LCAC e Conectores Navio-Terra** (*Ship-to-Shore Connectors – SSC*) – Os LCAC atuais são capazes de efetuar a transição de navios anfíbios para a descarga de viaturas blindadas, mecanizadas e motorizadas nas praias de desembarque, desde que as defesas na costa sejam efetivamente neutralizadas. O inventário atual de LCAC está obsoleto e numericamente insuficiente para atender às necessidades anfíbias e das forças marítimas pré-posicionadas (MPF(F)). Com o aperfeiçoamento dos sistemas de abertura da rampa e da rápida fixação de viaturas no convés, a nova geração de LCAC, os SSC, será capaz de conduzir o desembarque próximo à costa de CLAnf ou mesmo de viaturas blindadas de assalto com limitada capacidade anfíbia (*Infantry Fighting Vehicles – IFV*). Tal capacidade garantirá a navegação em alta velocidade a partir do horizonte e a rápida descarga de material e viaturas para as operações em terra.



● **Embarcação de Desembarque de Carga Geral (EDCG)** – A EDCG possui alcance compatível com as operações com navios anfíbios além do horizonte, no entanto sob reduzida velocidade de deslocamento. Sua elevada capacidade de transporte de carga a torna útil para diversas tarefas anfíbias, incluindo o desembarque de viaturas blindadas, preferencialmente em ambi-

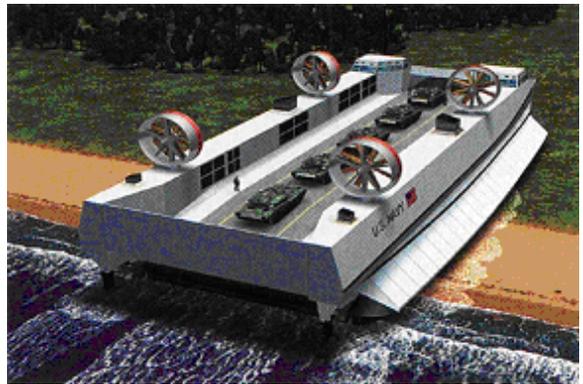


ente permissivo ou após as neutralização das defesas de superfície na costa. À semelhança dos LCAC, o inventário atual de EDCG é insuficiente para as necessidades anfíbias dos EUA.

• **Joint High Speed Vessel – JHSV** –

Esses meios proveem rapidez no transporte de pessoal e material inter e intrateatros de operação. Atualmente, esses navios são capazes de descarregar material sob condições de infraestrutura portuária primitivas ou deterioradas. Durante a Segunda Guerra Mundial, a U.S. Navy operou centenas de navios de desembarque de carros de combate (NDCC). Esses meios interoceânicos utilizavam sistema de rampa na proa para o desembarque de viaturas blindadas sobre lagartas próximos à praia e viaturas sobre rodas diretamente na praia de desembarque. Os JHSV poderiam ser modificados estruturalmente para incluírem a capacidade de desembarque de meios diretamente na praia, de modo similar aos NDCC. Se as características dos antigos NDCC puderem ser conjugadas com as dos modernos JHSV, o resultado será um meio de elevada velocidade interoceânica, rápida descarga de viaturas blindadas, mecanizadas e motorizadas. Evidentemente que a aproximação da costa dependerá da eficaz neutralização das ameaças de superfície inimigas.

quisa da U.S. Navy está desenvolvendo um projeto de navio de transporte que explore o potencial de alta velocidade interoceânica e permita a transição para águas rasas ou regiões pantanosas/alagadas e posterior descarga de material em área seca, além da linha de preamar (HWL). Diversos protótipos da *T-Craft* encontram-se em teste, com a principal característica de fundir as potencialidades de grande alcance e alta velocidade do JHSV com a capacidade anfíbia além do horizonte dos LCAC e maior carga transportável que as EDCG. Embora existam consideráveis barreiras tecnológicas associadas ao projeto de um navio com tais características, o sucesso no desenvolvimento do *T-Craft* representará alterações significativas na doutrina anfíbia.



• **Navio de Combate Litorâneo (LCS)** –

Projetado para privilegiar a velocidade e agilidade de manobra, o LCS pode receber módulos intercambiáveis que garantam a realização de ampla variedade de tarefas, como a guerra de minas e antissubmarina. O desenvolvimento de módulos adicionais, como para apoio de fogo, C2 e transporte de tropa, pode conferir ao LCS considerável utilidade no emprego em apoio às OpAnf. Utilizado em modo “escoteiro” ou mesmo compondo força-tarefa, o LCS poderá apoiar o desembarque e reembarque de Marines em operações de segurança,



• **Navios de Transição (*Transformable Craft – T-Craft*)** – O Departamento de Pes-

assistência humanitária, evacuação de não combatentes, reconhecimento e incursões, dentre outras tarefas.



• **Projetos de contramedidas aos mísseis antinavios** – Um estudo independente publicado em 2005 concluiu que o inventário global de gerações obsoletas de mísseis antinavios representa mínima ameaça aos meios da U.S. Navy; no entanto, tais meios têm evoluído e incorporado tecnologias mais sofisticadas.<sup>18</sup> Conforme descrito anteriormente, as operações além do horizonte contribuem para negar a efetividade da elevada disponibilidade de mísseis antinavios de primeira geração. No entanto, elas permanecem vulneráveis contra armamentos mais sofisticados, sendo dependentes de aperfeiçoamento das capacidades de localizar, neutralizar ou interceptar tais sistemas. Negar a efetividade desses mísseis é um problema bem mais complexo, que requererá o empenho de vários componentes de um comando combinado. Tendo em vista a responsabilidade institucional do USMC

no desenvolvimento da doutrina anfíbia e no estabelecimento das medidas de coordenação com outras forças, verifica-se que o USMC deve tomar a iniciativa de articular o desenvolvimento de soluções conjuntas contra esse tipo de ameaça.

• **Projetos de contramedidas de minagem** – Os desafios de localizar, evitar e, quando necessário, realizar varredura de minas, desde as “águas azuis” até a área de desembarque, permanecem elevados. A U.S. Navy intenciona substituir o inventário atual dos meios de minagem e varredura por módulos opcionais a serem instalados nos LCS. Tanto os meios obsoletos atuais quanto os novos projetos, no entanto, não oferecem soluções adequadas para a guerra de minas em águas rasas, na profundidade de 40 a 10 pés ou na praia batida, com profundidade inferior a 10 pés. Atualmente a U.S. Navy tem empregado animais e veículos submarinos não tripulados para realizar a detonação das minas nessas áreas, por meio do emprego de munição explosiva (*Joint Direct Attack Munitions* – JDAM) ou sistemas de abertura de brechas (*Assault Breaching System* – JABS), desde que disponíveis em quantidade suficiente e que informações adequadas sobre o posicionamento de tais minas sejam obtidas. Tais vulnerabilidades constituem outro desafio do USMC na busca de soluções conjuntas.

• **Projetos para ampliar o alcance e a efetividade do fogo naval** – Uma análise histórica, associada aos modernos sistemas de armas navais, revela que as OpAnf conduzidas em ambientes incertos e hostis devem ser apoiadas por fogos aéreos e navais. A capacidade de realizar um efetivo apoio de fogo naval de forma ininterrupta e sob quaisquer condições de clima e

18 Mahnken, Thomas G., *The Cruise Missile Challenge*, Center for Strategic and Budgetary Assessments: Washington, D.C., Março, 2009, p. 18.

meteorologia representa um requisito essencial às OpAnf. O curto alcance e o pequeno calibre do armamento naval atual tornam tal apoio limitado, gerando a dependência sobre opções mais caras e sujeitas às intempéries: a aviação embarcada. Uma conjugação de armamento de maior calibre e alcance com outros de menor calibre, mísseis, aeronaves e veículos aéreos não tripulados (VANT) proveriam soluções operacionais mais efetivas para o apoio de fogo à tropa em terra. Um estudo de 2007 concluiu que a reativação dos grandes navios de batalha, com novos e modernos sistemas de armas e munições, apresentava custo-benefício favorável para resolver o problema da U.S. Navy no que se referia às deficiências em navios-aeródromos e aeronaves.<sup>19</sup> Recentemente foi iniciado um novo estudo, o *Joint Expeditionary Fires Analysis of Alternatives*, para a busca de soluções adequadas ao problema.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora o conjugado anfíbio ARG/MEU tenha apresentado desempenho bastante satisfatório, a *expertise* e as principais ca-

pacidades anfíbias do USMC estão em declínio nos últimos anos, basicamente porque a aplicabilidade da doutrina anfíbia para atender aos desafios atuais não é reconhecida e a pressão política para empregar a força em outras operações tem sido a prioridade da agenda institucional. Por meio de parceria com a U.S. Navy e as demais Forças, o USMC está comprometido em aplicar suas atuais capacidades anfíbias, assim como seus projetos de desenvolvimento, em proveito dos desafios estratégicos do século XXI.

Com essa finalidade, este documento buscou analisar algumas ideias doutrinárias e conceituais pertinentes, ambientes operacionais, o contexto estratégico e as iniciativas específicas que brindarão o leitor com uma base referencial de informações sobre as capacidades anfíbias, sua aplicação e desafios. O propósito de apresentá-lo foi justamente inspirar o renascimento intelectual do pensamento e da inovação anfíbia.

*“Se não fosse pela constante persuasão do USMC, a arte anfíbia dificilmente seria desenvolvida”.*<sup>20</sup>

Almirante W.H.P.Blandy, U.S. Navy (R), 1951

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Operações anfíbias; Fuzileiros Navais; Navios de guerra anfíbia;

19 Welch, Coronel Shawn A., U.S. Army, *Joint and Interdependent Requirements: A case study in solving the Naval Surface Fire Support Capabilities Gap*, Joint Forces Staff College: Norfolk, VA, 17 MAI 2007.

20 Blandy, W.H.P., *Command Relations in Amphibious Warfare*. Annapolis, MD: U.S. Naval Institute Proceedings, Vol. nº 77, nº 6, Junho 1951, pp. 569-580. O Almirante Blandy comandou o 1º Grupo Anfíbio nos assaltos em Kwajalein, Saipan, Palau, Iwo Jima e Okinawa, durante a Segunda Guerra Mundial.

# A PREVENÇÃO PARA O USO INDEVIDO OU ABUSIVO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS E A DEPENDÊNCIA QUÍMICA

– Uma Visão da Psicologia Social

SANDRA HELENA DE OLIVEIRA\*  
Capitão de Fragata (T)

---

## SUMÁRIO

Introdução
Prevenção
Uso, abuso de drogas e dependência química
Atitude
Modelos de prevenção
<i>Aumento do controle social</i>
<i>Oferecimento de alternativas</i>
<i>Educação</i>
Prevenção aplicada
<i>Na família</i>
<i>No trabalho</i>
<i>Na escola</i>
Avaliação de atividades preventivas
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

Na atualidade fala-se muito em prevenção como uma forma eficaz para a intervenção assistencial, podendo ser aplicada em uma ampla gama de contextos sociais e

de saúde. Escolheu-se o comportamento de uso indevido ou abusivo de substâncias psicoativas/drogas e a dependência química como o enfoque de situação-problema que se deseja prevenir, o que não invalida aqui, principalmente no que tange à conceituação

---

\* A autora é Chefe do Departamento de Assistência Integrada da Diretoria de Assistência Social da Marinha.

e a modelos de prevenção, sua aplicação para outros problemas específicos, realizando as devidas adaptações e adequações de modelos, métodos e técnicas para a sua utilização.

O problema das drogas está inserido em um contexto amplo nos níveis social, econômico, cultural, familiar e pessoal. Todas estas áreas influenciam e são influenciadas mutuamente quando se procura entender as causas do envolvimento das pessoas, às vezes tão destrutivo, com o uso indevido ou abusivo de substâncias psicoativas. Este fato requer análise e avaliação minuciosa de cada uma dessas dimensões e as suas interações.

O embasamento teórico do problema concentrou-se no enfoque da Psicologia Social, especificamente no que se refere ao conceito, à formação e à mudança de atitude social, detalhados, principalmente, por Aroldo Rodrigues (2003).

Serão apresentados os procedimentos empregados na Marinha do Brasil na prevenção do uso indevido ou abusivo de substâncias psicoativas e da dependência química, nas dimensões abordadas no presente estudo.

## PREVENÇÃO

Caracteriza-se por uma intervenção prévia, isto é, uma intervenção que precede algum fenômeno que está por ocorrer. A prevenção é, ou deve ser, uma atitude manifestamente proativa, que não só antecipa, mas também reconhece, a ocorrência de uma situação específica e procura, por meio de algumas ações, evitar a verificação da sua existência futura ou presente. Em relação ao conceito de prevenção vinculado ao uso indevido de drogas, diz respeito às ações ou intervenções que visem inibir o estabelecimento ou atenuar o prosse-

guimento de uma relação destrutiva, em decorrência do uso abusivo de drogas, e quando é indispensável assegurar o resgate biopsicossocial do indivíduo que apresente transtornos pelo uso indevido de drogas.

De acordo com a medicina, as intervenções preventivas são tradicionalmente enfocadas como: Prevenção Primária, que consiste em quaisquer atos destinados a diminuir a incidência de uma doença numa população, reduzindo o risco de surgimento de casos novos, bem como a intervenção antes que surja algum problema, no sentido de instruir, informar e educar com vistas à manutenção da saúde; Prevenção Secundária, que consiste em atos destinados a diminuir a prevalência de uma doença numa população, reduzindo sua evolução e duração, caracterizando-se como um prolongamento da prevenção primária,

quando essa não atingiu os objetivos propostos; e a Prevenção Terciária, que se propõe a diminuir a prevalência das incapacidades crônicas numa população, reduzindo ao mínimo as deficiências funcionais consecutivas à doença,

além de intervenção no contexto da prevenção de recaídas.

## USO, ABUSO DE DROGAS E DEPENDÊNCIA QUÍMICA

É do nosso entendimento que todo profissional das áreas de saúde e educação deve conhecer a realidade do uso indevido ou abusivo e da dependência de substâncias químicas. Aqui, como sinônimo de substâncias químicas, usaremos também o termo droga ou, ainda, substâncias psicoativas, que aparecerá com a sigla SPA.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) (1981) define droga como “qualquer enti-

**A prevenção é, ou deve ser,  
uma atitude  
manifestamente proativa,  
que não só antecipa, mas  
também reconhece**

dade química ou mistura de entidades que alteram a função biológica e possivelmente a sua estrutura”, ou seja, qualquer substância capaz de modificar a função dos organismos vivos, resultando em mudanças fisiológicas ou de comportamento. As drogas podem ser lícitas ou ilícitas.

O abuso de substâncias químicas é considerado como um transtorno, cuja característica essencial é um padrão mal-adaptativo de uso de substância, manifestado por consequências adversas recorrentes e significativas relacionadas ao seu uso repetido.

A característica essencial da dependência química é a presença de um agrupamento de sintomas cognitivos, comportamentais e fisiológicos indicando que o indivíduo continua utilizando uma substância, apesar de problemas significativos relacionados a ela.

Das várias classificações existentes dos psicotrópicos ou drogas psicotrópicas, adota-se a do pesquisador francês Chaloult (1971), que dividiu o que ele denominava de “drogas toxicomanógenas” (indutoras de toxicomanias) em três grandes grupos, os depressores da atividade do sistema nervoso central (SNC), os estimulantes do SNC e os perturbadores do SNC.

Os depressores do SNC referem-se ao grupo de substâncias que diminuem a atividade do cérebro, ou seja, deprimem o seu funcionamento, fazendo com que a pessoa fique “desligada”, “devagar”, desinteressada pelas coisas. São exemplos de substâncias que compõem o grupo de depressores do SNC: álcool, inalantes/solventes, ansiolíticos, barbitúricos e opiáceos.

Os estimulantes do SNC referem-se ao grupo de substâncias que aumentam a atividade do cérebro, ou seja, estimulam o seu funcionamento, fazendo com que a pessoa fique mais “ligada”, “elétrica”, sem sono. São exemplos de substâncias que compõem o grupo de estimulantes do SNC: cafeína, nicotina, anfetaminas e cocaína.

Os perturbadores do SNC referem-se ao grupo de substâncias que modificam qualitativamente a atividade do cérebro, ou seja, perturbam, distorcem o seu funcionamento, fazendo com que a pessoa passe a perceber as coisas deformadas, parecidas com as imagens dos sonhos. São exemplos de substâncias que compõem o grupo de perturbadores do SNC: anticolinérgicos, maconha, cacto (peiete), daime, LSD-25 e *ecstasy*.

## ATTITUDE

Existem muitas definições de atitudes e, sintetizando as definições existentes, Rodriguês (2003) apresenta a seguinte: “Atitude social pode ser definida como uma organização duradoura de crenças e cognições, dotada de carga afetiva pró ou contra uns objetos sociais definidos, que predispõe a uma ação coerente com as cognições e afetos relativos a este objeto”.

Existe uma concordância entre os autores sobre os componentes das atitudes sociais, como sendo um componente cognitivo, um afetivo e um comportamental. Esses componentes são a base para a formação de uma determinada atitude específica.

O componente cognitivo é relativo às representações cognitivas que as pessoas já possuem sobre determinados objetos, as quais podem ser crenças, conhecimentos, conceitos e preconceitos. Estes itens irão determinar as atitudes pró ou contra determinado objeto de uma pessoa específica. O componente afetivo são os sentimentos que uma pessoa desenvolve a respeito de algum objeto, que irão influenciar diretamente em sua atitude com relação a ele. Este é considerado o componente mais forte das atitudes em geral. Quanto ao componente comportamental, é descrito como um estado de predisposição à ação, ou seja, atitudes sociais combinadas com uma situação motivadora podem desencadear um

comportamento específico e coerente com as cognições e afetos das pessoas.

As atitudes são passíveis de mudança. A quantidade de informações a que as pessoas estão expostas atualmente, pela televisão, imprensa, rádio, entre outros, constitui uma fonte importante de possível mudança.

## **MODELOS DE PREVENÇÃO**

Em maio de 1989, foi publicado o artigo “Prevenção do abuso de drogas na escola: uma revisão da literatura internacional recente” (Carlini-Cotrim, B. e Pinsky, I.), que sistematiza as posturas teóricas (ideológicas e políticas) para orientação dos programas de prevenção ao uso indevido ou abusivo de drogas no sistema escolar.

No geral, há três propostas diferentes de atuação visando à prevenção ao uso indevido ou abusivo de substâncias psicoativas.

### ***Aumento do controle social***

Os princípios teóricos desta linha afirmam que a natureza do problema do aumento do uso de drogas entre jovens, nas últimas décadas, está na recente e rápida diminuição do controle social exercido pelos adultos sobre o comportamento dos jovens, ou seja, a mesma natureza de fenômenos como a intensificação da delinquência juvenil, da gravidez precoce e das doenças venéreas na adolescência.

### ***Oferecimento de alternativas***

Este modelo de prevenção defende a noção de que o abuso de drogas tem suas raízes em problemas e tensões sociais enfrentados pelos jovens, que procurariam na droga uma fuga das pressões e frustrações vividas.

A falta de perspectiva no mercado de trabalho, um sistema educacional inadequado e distante da realidade dos jovens, a falta de opções de lazer e de atividades culturais e o fechamento do espaço de participação política são alguns dos fatos associados, nesta teoria, ao abuso de drogas.

## ***Educação***

Atualmente, na categoria educação, existem seis modelos de prevenção ao uso indevido ou abusivo de drogas.

O primeiro deles é o modelo do princípio moral, cujo enfoque utilizado defende que o abuso de drogas deve ser condenável dos pontos de vista ético e moral e, geralmente, tem como base princípios religiosos ou movimentos políticos baseados em valores como patriotismo e sacrifício pessoal pelo bem comum.

Outro modelo é do amedrontamento, pelo qual, há algumas décadas, acreditou-se que campanhas de informação expondo somente os lados negativos das drogas seriam eficientes para persuadir as pessoas a não começar ou a parar de usar drogas.

O modelo do conhecimento científico surgiu da crítica ao modelo do amedrontamento e propõe o fornecimento de informações sobre drogas de modo imparcial e científico.

O modelo da educação afetiva tem a proposta de modificar fatores pessoais que são vistos como predisponentes ao uso de drogas e se constitui em um conjunto de técnicas que visa melhorar ou desenvolver a autoestima, a capacidade de lidar com a ansiedade, a habilidade de decidir e interagir em grupo, a comunicação verbal e a capacidade de resistir às pressões de grupo.

O modelo do estilo de vida saudável possui a estratégia de promover estilos de vida associados à boa saúde, uma maneira de viver que inclui também alimentação balanceada, controle de peso, das taxas de colesterol e de pressão arterial, exercícios físicos regulares, entre outros.

E, por fim, o modelo da pressão de grupo positiva, ainda pouco desenvolvido. Por ser muito recente, tem como tese central a utilização da pressão de grupo como um fator de influência para não usar drogas.

Na Marinha do Brasil, está a cargo da Diretoria de Assistência Social da Marinha (Dasm) promover ações preventivas sobre o uso indevido ou abusivo de substâncias psicoativas e a dependência química. Para tal, possui o Programa de Prevenção à Dependência Química, em que constam os procedimentos a serem adotados por profissionais da Assistência Integrada, com formação em Serviço Social, Psicologia e Direito. A prevenção é realizada para todos os militares, servidores civis, ativos e inativos, dependentes e pensionistas em todo o Brasil, por meio dos Órgãos de Execução da Assistência Integrada (OES), setores pertencentes às Organizações Militares.

Os modelos adotados pela Dasm são os da categoria Educação, especificamente o Conhecimento Científico, a Educação Afetiva e o Estilo de Vida Saudável. Para tal, são empregados diversos equipamentos técnicos, tais como: palestras informativas sobre drogas; distribuição de material informativo, como cartilhas e fôlderes; curso de multiplicadores de ações preventivas; dinâmicas de grupo, em que são apresentadas reflexões ligadas ao fortalecimento da autoestima e da autoconfiança; campanhas de qualidade de vida; atividades lúdicas, como peças teatrais, filmes seguidos de debates, música, expressão corporal, entre outros.

## PREVENÇÃO APLICADA

### *Na família*

O ambiente familiar é a base de qualquer processo educativo. A família constitui-se no primeiro local onde a prevenção pode ser aplicada.

O primeiro passo da prevenção primária na família seria a correta informação sobre drogas de um modo geral, os efeitos das drogas lícitas e ilícitas, suas consequências nos níveis físico e psicológico, além de informações básicas sobre drogas, bem como o contexto sociopolítico de sua utilização. É de suma importância que se saiba com detalhes acerca dos chamados fatores protetivos e dos fatores de risco associados ao uso de drogas.

Os fatores de risco mais comuns presentes nos indivíduos estão relacionados à situação de pais dependentes de drogas, ao início de atividade sexual precoce, à propensão à ansiedade e à depressão e a uma experiência precoce com drogas. Os fatores de proteção nos indivíduos passam pela presença de autoconfiança e responsabilidades individuais, pela existência de condições intelectuais para a tomada de decisão, pelo interesse pelos estudos e pela manutenção de relação afetiva de confiança com os pais, professores, parentes ou outra pessoa capaz de dar conselhos e apoio emocional.

Nas famílias existem fatores de risco relacionados, principalmente, a pais que apresentam comportamento de abuso ou dependência de drogas. Podem ser relacionados também à falta de diálogo e afetividade na comunicação entre pais e filhos, à não existência de critérios na aplicação das regras disciplinares, à falta de interesse dos pais pelo que os filhos fazem e a pais muito tolerantes quanto ao consumo de drogas lícitas (álcool, tabaco e medicamentos).

Os fatores protetivos nas famílias são de grande importância e passam pela existência de laços afetivos significativos en-

**O ambiente familiar é a base de qualquer processo educativo. A família constitui-se no primeiro local onde a prevenção pode ser aplicada**

tre os membros familiares, e de relação de confiança entre pais e filhos.

Encontramos nas escolas fatores de risco relacionados à indefinição de normas e à falta de controle sobre a presença de drogas, além da tolerância ao uso de drogas lícitas (tabaco). Como proteção nas escolas, podemos citar a existência de verbalização de expectativas com relação ao aluno, o estímulo à continuidade dos estudos e ao exercício dos princípios de altruísmo, e a promoção de atividades criativas e extracurriculares para a criação de vínculos entre alunos, pais, escola e comunidade.

A identificação com os pares é um fator preponderante nos jovens, podendo ser considerados como fatores de risco aquele relacionado ao convívio com os colegas, a existência de vínculo mais forte com usuários de drogas do que com a família ou qualquer outro grupo (filiação a grupos sociais e suscetibilidade a influências), bem como a existência de relação de amizade com usuários de drogas lícitas (álcool, tabaco). Ademais, o contato frequente com colegas que apresentam comportamento transgressor pode ser um fator de risco considerável.

Além dos aspectos citados acima, existem os fatores relacionados à comunidade em que as pessoas vivem. Podemos citar como fatores de risco nas comunidades os relacionados à falta de oportunidades socioeconômicas para a construção de um projeto de vida e de oportunidades de emprego para os jovens; ao fácil acesso ao álcool, ao tabaco e a outras drogas; à permissividade da comunidade em relação ao consumo de drogas; e à negligência no cumprimento de normas e leis que regulamentam o uso de drogas.

Como proteção nas comunidades, existem aspectos relacionados ao estabelecimento de normas de controle social para prevenir o uso de drogas, além da satisfação das necessidades básicas nas áreas de saúde, educação, emprego e lazer.

## *No trabalho*

Segundo Bleger (1984), as instituições são como cópia da organização psíquica individual que regula e controla a sociedade e equilibra a personalidade. As necessidades do homem, de um modo geral, são satisfeitas no seu dia a dia de trabalho, e as instituições têm como função conter os indivíduos para que possam se desenvolver em um espaço sadio. Com os avanços tecnológicos, as relações de trabalho estão ficando menos mecanizadas e mais flexíveis, como a preocupação com a qualidade da produção e o cumprimento de metas. Estas possibilidades estão trazendo novas perspectivas para os indivíduos e maiores realizações.

Uma instituição militar-naval possui valores sociais básicos, podendo ser citados, como exemplo, a honestidade, a disciplina e os preceitos éticos e morais, que integram a formação dos indivíduos em toda a carreira. Estes valores podem se constituir em fatores protetivos para os comportamentos relacionados ao uso indevido e abusivo de substância psicoativas. Nas ações preventivas realizadas pela Assistência Integrada, busca-se realçar estes aspectos, de forma a potencializar a proteção naqueles que apresentam vulnerabilidades ligadas a outros fatores.

## *Na escola*

Assim como na família e no trabalho, a escola é um ambiente importante para o desenvolvimento de atividades preventivas relativas ao uso indevido ou abusivo e à dependência de substâncias químicas e é considerada um ambiente de base na formação de atitudes.

Nas normas internas da Marinha sobre ações preventivas, existem procedimentos específicos para atuação nos centros de

instrução, no qual são inseridas atividades extracurriculares que abordam temas relacionados à prevenção ao uso indevido ou abusivo de substâncias psicoativas.

## **AVALIAÇÃO DE ATIVIDADES PREVENTIVAS**

Michael Scriven (1867) estabeleceu a primeira distinção clássica entre avaliação sumativa e avaliação formativa. A avaliação sumativa visa concluir se um programa social existente surte ou não o efeito desejado. Para tanto é necessário que o programa tenha sido implementado de maneira satisfatória. A avaliação formativa ocorre em um programa em andamento, tendo o objetivo de melhorá-lo.

Relacionadas a esta classificação existem a avaliação interna e a avaliação externa. A interna é normalmente desenvolvida por equipes pertencentes ao programa e é de caráter formativo, ocorrendo, pois, durante todo o andamento do programa. Aqui são analisadas as principais causas nas mudanças ocorridas no andamento dos programas ou a ausência de mudanças.

Já a externa poderá ser realizada por consultores externos ou instituições chamadas com esta finalidade, sendo de caráter sumativa, visando à verificação da consecução dos objetivos e metas propostos pelo programa.

De um modo geral, as avaliações incluem dois componentes: avaliação de processo ou de implementação e avaliação de impacto ou de resultados. A primeira visa esclarecer em que medida o programa foi implementado conforme o plano original. A

segunda, e a mais importante, procura verificar se os efeitos finais foram atingidos.

Na Marinha busca-se, anualmente, avaliar tanto o processo como os resultados alcançados com o trabalho realizado pelos profissionais da Assistência Integrada. São utilizados, ao final de cada evento, questionários para que os participantes avaliem as atividades desenvolvidas, além da realização de acompanhamentos periódicos do quantitativo de participantes que se beneficiam do serviço prestado, visando à avaliação de impacto.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O enfoque geral deste trabalho centrado nos modelos de prevenção e sua interpretação dentro de teorias da psicologia social

teve como objetivo principal uma contextualização teórico-metodológica das atividades de prevenção ao uso indevido ou abusivo de drogas e à dependência química.

A prevenção trabalhada com detalhes, desde o processo de planejamento, constituiu-se em uma forma de operacionalização mais especializada dos objetivos e resultados que se deseja alcançar.

Foram apresentados modelos neste trabalho que poderão ser incrementados pelos profissionais e adequados às suas possibilidades e limitações.

Para verificar a efetividade das atividades planejadas e executadas, é necessária uma avaliação dos programas a serem realizados, de forma que seus resultados possam legitimar as atividades, aperfeiçoar os métodos utilizados e comprovar, pelo me-

**Temos muito a “navegar”, pois o tema é complexo, interdisciplinar e intersetorial, o que demonstra a necessidade de ações conjuntas, tanto internas como em toda a sociedade**

nos em graus aceitáveis, o alcance dos objetivos propostos inicialmente.

Pode-se verificar, a partir do que foi apresentado sobre a prevenção na Marinha do Brasil, que estamos caminhando no rumo certo, utilizando modelos atuais, e que as pes-

quisas indicam existir um grau de efetividade nos resultados. Porém ainda temos muito a “navegar”, pois o tema é complexo, interdisciplinar e intersetorial, o que demonstra a necessidade de ações conjuntas, tanto internas como em toda a sociedade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<SAÚDE>; Doença; Droga;

## REFERÊNCIAS

- ADORNO, T. W., FRENKEL-BRUNSWICK, E, LEVINSON, D.J. E SANFORD, R, N. *The Authoritarian Personality*. New York: Harper and Row. 1950.
- ALPORT, G.W. *Attitudes*. Em C. Murchison (ED), *The handbook of social psychology*. Worcester, Mass: Clark University Press. 1935.
- BLEGER, José. *Psico-Higiene e Psicologia Institucional*. Porto Alegre: Artmed Editora. 1984.
- BREHM, J. W. *A Theory of Psychological Reactance*. New York: Academic Press. 1966.
- CAMPBELL, Drusilla; GRAHAM Marilyn. *Drogas e Álcool no Local de Trabalho*. Rio de Janeiro: Editora Nórdica Ltda. 1991.
- CAMPOS, Rose. “Problema seu, meu, nosso: Substâncias psicoativas convivem com a sociedade de inúmeras formas, e o abuso de drogas lícitas é a principal porta de entrada para a dependência química”. *Revista Viver Psicologia*. São Paulo, nº 136, maio de 2004. Disponível em: <<http://www.revistaviverpsicologia.com.br>> Último acesso em 29/08/2004.
- CARLINI-COTRIM, B.; PINSKY, I. “Prevenção ao abuso de drogas na escola: uma revisão da literatura internacional recente”. São Paulo: *Cadernos de Pesquisa*. 1989.
- CASTANHEDA, Carlos. *A erva do diabo*. São Paulo: Editora Record. 2002.
- COHEN, A. R. *Attitude Change and Social Influence*. New York: Basic Books. 1964.
- CENTRO REGIONAL DE ESTUDOS DE PREVENÇÃO E RECUPERAÇÃO DE DEPENDENTES QUÍMICOS DA FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RIO GRANDE: *Prevenção*. Disponível em: <<http://www.cenpre.furg.br/prevenção.htm>> Último acesso em 31/08/2004.
- CENTRO BRASILEIRO DE INFORMAÇÕES SOBRE DROGAS PSICOTRÓPICAS. *Prevenção e Pesquisas*. Disponível em: <<http://www.cebrid.epm.br>> Último acesso em 31/08/2004.
- CHALOULT T.L. *Une Nouvelle Classification des Drogues Toxicomanogènes. Toxicomanies*, 4(4): 371-5, 1971.
- CHASTINET Antônio. *Balada Forte*. São Paulo: Editora Evoluir. 2003.
- CHEN, H.T. e ROSSI P. H. *Using Theory to improve program and policy evaluations*. Westport: Greenwood. 1992.
- DEUTSCH, M. E COLLINS, M. E. *Interracial Bousing*. Minneapolis: The University of Minnesota Press. 1951.
- DIRETORIA GERAL DO PESSOAL DA MARINHA – NORMAS SOBRE ASSISTÊNCIA INTEGRADA NA MB – DGPM-501 4ª REVISÃO – 2009;
- DSM IV – DIAGNÓSTIC AND STATISTICAL MANUAL OF MENTAL DISORDER. American Psychiatric Association, Washington D.C – 1994.
- INSTITUTO DE MEDICINA SOCIAL DE CRIMINOLOGIA DE SÃO PAULO: *INFODROGAS. Artigos sobre prevenção*. Disponível em : <<http://imesc.sp.gov/infodrog.htm>>. Último acesso em 30/08/2004.

- KRECH; CRUTCHFIELD; BALLACHEY. *O Indivíduo da Sociedade: Um Manual de Psicologia Social*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora. 1975.
- KRECH; CRUTCHFIELD; BALLACHEY. *O Indivíduo da Sociedade: Um Manual de Psicologia Social*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora. 1975.
- LAMBERT, Milton Santos. *Drogas Mitos e Realidade*. Rio de Janeiro: Editora Médica Científica Ltda. 2001.
- McDAVID, W. John; HARARI, Herbert. *Psicologia e Comportamento Social*. Rio de Janeiro: Editora Interciência Ltda. 1980.
- McGUIRE, W.J. “Persistence of the reactance to persuasion induced by various types or prior belief defenses”. *Journal of Abnormal and social Psychology*, 64, 242-242. 1962.
- McGUIRE, W.J. “Inducing resistance to persuasion”. Em L. Berkowitz (Ed), *Advances in experimental social psychology*. Vol I, New York: Academic Press. 1964.
- MONTEIRO, Walmir. *O Tratamento Psicossocial da Dependências*. Belo Horizonte: Novo Milênio Gráfica e Editora. 2000.
- PETTY, R.E. e CACIOPPO, J.T. *Communication and Persuasion: Central and periferic routes to attitude change*. New York: Springer-Verlag. 1986.
- PISANE, Eliane Maria; PEREIRA, Siloé; RIZZON, Luiz Antônio. *Temas de Psicologia Social*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes. 1996.
- POLÍTICA DE EDUCAÇÃO PREVENTIVA PARA PROFESSORES. *Viver Livre das Drogas*. Florianópolis: Secretaria do Estado da Educação e Desporto. 2002.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA; GABINETE DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL; SECRETARIA NACIONAL ANTIDROGAS. *Política Nacional Antidrogas*. Brasília: Gráfica da Secretaria Nacional Antidrogas. 2003.
- Revista GALILEU Especial nº 3 . *Drogas: Precisamos Delas?* São Paulo: Editora Globo S.A. Agosto de 2003.
- RODRIGUÊS, Aroldo; ASSMAR L.Eveline Maria ; JABLONSKI, Bernardo. *Psicologia Social*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes. 2003.
- RODRIGUES , Aroldo. *Psicologia Social*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes. 1986.
- SANTOS, S. Rosa Maria. *Prevenção de Droga na Escola: Uma Aabordagem Psicodramática*. Campinas, São Paulo: Papirus Editora. 1997.
- SCRIVEN, M. *The Methodology of Evaluation*. In: Stake, R. E. *Perspectives of Curriculum Evaluation*. Chicago: Rand McNally, 1967.
- SECRETARIA NACIONAL ANTIDROGAS. *Curso de Multiplicadores de Informações Preventivas sobre Drogas*. Santa Catarina: Laboratório de Ensino à Distância da Universidade Federal de Santa Catarina. 2002.
- SEIBEL S.D.;TOSCANO, A. *Dependência de Drogas*. Rio de Janeiro: Atheneu Editora. 2001.
- SLUZKI, E.Carlos. *A Rede Social na Prática Sistêmica*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003.

# MONITOR *PARNAÍBA* – HISTÓRIA E MODERNIZAÇÃO

**MOZART JUNQUEIRA RIBEIRO**

Capitão de Corveta

Comandante do Monitor *Parnaíba*

---

## SUMÁRIO

Antecedentes históricos

O nome *Parnaíba*

Veterano de guerra

Modernização

O caverna-mestra hoje

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

**D**iante das crescentes ameaças que resultariam na Grande Guerra, dos interesses nacionais de garantir a soberania e integridade territorial e da campanha do Almirante Alexandrino, a Marinha passou por um período de reaparelhamento nas primeiras décadas do século XX. Entretanto, apesar dos encouraçados, monitores e outros navios recém-incorporados, ressentia-se

da capacidade de produção industrial própria, pois todos os navios eram encomendados a estaleiros estrangeiros.

Tal necessidade somente foi suprida na década de 1930, quando o então Presidente Getúlio Vargas, executando sua política de industrialização, ordenou a construção de um navio pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), marcando o início da construção naval nacional naquele século. Começava, então, a construção do

Monitor *Parnaíba*, hoje o caverna-mestra da Armada, despontando-se nas lides operativas há 72 anos.

## O NOME PARNAÍBA

Grande responsabilidade recebeu o navio de ostentar seu nome. Sendo a quinta embarcação a ser batizada como *Parnaíba*, teve exemplo em seus antecessores, navios marcados pela participação em combate ou palco de feitos heroicos e importantes da história do Brasil.

O primeiro, uma lancha-canhoneira, lutou contra os insurgentes na revolta conhecida como Balaiada, no Maranhão, entre os anos de 1838 e 1841. Foi incorporada à Força Naval comandada pelo então Capitão-Tenente Joaquim Marques de Lisboa, mais tarde Almirante e Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil.

O segundo *Parnaíba*, uma canhoneira a vapor, foi incorporado em 11 de junho de 1859, mesma data que alguns anos mais tarde seria marcada pela Batalha Naval do Riachuelo, combate do qual tomou parte integrando a 3ª Divisão Naval da Esquadra, sob o comando do Almirante Barroso. No seu convés se registraram as cenas heroicas e os atos de bravura do Guarda-Marinha Greenhalgh e do Imperial Marinheiro Marcílio Dias.

O terceiro navio a ostentar o nome foi uma corveta mista, incorporada em 1879 e que teve como comandante, dentre outros, o então Capitão de Fragata Luís Filipe de Saldanha da Gama. A 16 de novembro de 1889, coube à *Parnaíba* transportar, em parte da viagem, a família imperial brasileira, banida do País pela implantação da República.

O quarto navio batizado *Parnaíba*, um cruzador auxiliar, serviu à Marinha do Brasil entre agosto e novembro de 1917, sendo logo desincorporado e transferido à frota da Companhia de Navegação Lloyd Brasi-

leiro. Em maio de 1942, foi torpedeado e afundado, vítima da campanha submarina alemã na Segunda Guerra Mundial. O afundamento desse navio e de outros foi motivador crítico do ingresso do Brasil na Segunda Guerra Mundial, ao lado dos Aliados.

## VETERANO DE GUERRA

Em 7 de abril de 1943, como parte do esforço de guerra nacional para a Segunda Guerra Mundial, o Monitor *Parnaíba* recebeu a ordem de “seguir o mais rapidamente possível para o Rio de Janeiro”, dando início a uma série de breves preparativos para o que seria a missão de maior relevância já atribuída ao *Parnaíba*.

Por mais que pudesse parecer que o maior desafio seria a própria realização das escoltas aos comboios ameaçados pelos submarinos alemães, a travessia em si era a ameaça mais próxima. O grupo-tarefa composto pelos Monitores *Parnaíba* e *Paraguassu* partiu de Ladário no dia 20 de abril, com destino a Montevidéu. Nesse trecho, todo fluvial, a navegação foi orientada pelos práticos do Comando Naval de Mato Grosso. Nem sempre as cartas e planos traduziram a realidade, pois alguns ‘passos’ (travessias seguras em trechos onde a navegação é mais difícil, pelas baixas profundidades, presença de bancos ou existência de perigos à navegação) mudaram de local, boias foram trocadas ou desapareceram. A navegação do Rio Paraná se contrastava com a do Rio Paraguai. No primeiro, havia um excelente balizamento, enquanto que no segundo o balizamento era quase inexistente. E no trecho entre a foz do Rio Apa (fronteira Brasil-Paraguai) e Assunção, onde se concentra a maior parte dos obstáculos, não havia balizamento algum. Foram necessárias várias paradas nos passos para se investigar o melhor canal a ser navegado e para auxiliar no

desencalhe de navios que transitavam pelo rio. Finalmente, o grupo-tarefa atracou em Montevideu em 3 de maio.

No dia 18 de maio, os navios suspenderam em direção a Rio Grande, sem maiores percalços; entretanto, na pernada Rio Grande-São Francisco do Sul, o mau tempo obrigou a uma parada em Florianópolis. Os monitores, por característica de construção, ideais para emprego fluvial, possuem a borda livre muito baixa, o que os torna vulneráveis ao estado do mar. Durante essa travessia, o *Parnaíba* enfrentou um vento fresco de boreste e mar de vagas, ora pela proa, ora pela bochecha. Devido ao seu casco ser do tipo fundo de prato, recebia fortes pancadas do mar e embarcava muita água, que, felizmente, podia ser escoada satisfatoriamente. As pancadas, além de produzirem fortes ruídos, tanto a vante quanto a ré, faziam com que, nas imediações do passadiço, a trepidação fosse muito grande. As anteparas longitudinais que separavam os camarotes dos suboficiais e seu refeitório da enfermaria sofriam grande deformação. Tal esforço atingiu um ponto que, por compressão, chegou a partir um globo de vidro de uma lâmpada.

Devido ao embarque do mar pela proa e por boreste, foi necessário condenar a cobertura da guarnição, o que gerou uma situação de grande desconforto, pois não havia mais onde dormir nem comer. Sendo assim, decidiu-se pela atracação em Florianópolis, a fim de aguardar melhores condições para prosseguir.

Dois dias depois, reabastecido e com a tripulação descansada, os navios prosseguiram, realizando apenas uma pequena parada em Santos, e atracaram no Rio de Janeiro, em 24 de junho. Durante a sua estadia no Rio de Janeiro, realizou experiências de máquinas e com armamentos, inclusive com bombas de profundidade.

Já avaliado e considerado pronto para o combate, o navio recebeu nova instrução

para deslocar-se até Salvador, a fim de ser incorporado ao Comando Naval do Leste, tendo desatracado juntamente com o Monitor *Paraguassu* e o Navio-Mineiro *Cananeia*, no dia 4 de novembro.

Na altura de São Tomé, encontrou-se, mais uma vez, vento muito fresco de nordeste e mar de grandes vagas. Reproduziram-se os mesmos fenômenos de trepidação observados no Sul, quando as vagas eram pela proa; porém, quando pelo través, o comportamento do navio era bom, apesar dos fortes balanços. O novo grupo-tarefa chegou, então, ao seu destino no dia 10 de novembro.

Em Salvador, foi designado para tarefas de escolta de comboios. Durante uma dessas escoltas, no dia 2 de dezembro, o *Parnaíba* foi palco de demonstrações de coragem e espírito de sacrifício, principalmente dos Capitão-Tenente Norton Demaria Boiteux (imediate) e SO-MA Maximiano José dos Santos (chefe de Máquinas), este último, notável personagem da história do navio e ilustre cidadão de Ladário (título concedido pela Câmara municipal). Encontrava-se o *Parnaíba* escoltando cinco navios mercantes americanos, a cerca de 75 milhas ao largo de Salvador, quando irrompeu um violento incêndio na praça de caldeiras, provocado por retrocesso de chamas.

Tal fato assumiu tamanha proporção que, não sendo atendidos os pedidos de socorro feitos pelo navio aos que ainda se achavam à vista, foram arriadas as embarcações para um eventual abandono em caso de explosão das caldeiras ou dos tanques de óleo. Felizmente, tal medida não foi necessária, pois, ao fim de 45 minutos de faina, conseguiu-se extinguir o incêndio, cortando-se o óleo para as caldeiras.

A causa provável foi uma avaria na máquina de ventilação de boreste, que degradou a capacidade de ventilação da praça

de caldeiras, aliada à pressão baixa das caldeiras, que trabalhavam para atender à demanda de velocidade de 10 nós. O retrocesso coincidiu com a entrada de um foguista no compartimento. Apesar de haver declarado que fechara bem a porta de segurança, é provável que não o tenha feito rigorosamente, provocando, assim, um ligeiro desequilíbrio na pressão do setor, que, não possuindo suficiente excesso de ar, acarretou o sinistro. O foguista de serviço assustou-se e retirou-se precipitadamente, sem fechar a interrupção de óleo, de modo que o fogo continuou a crescer.

Despidos de qualquer receio, o imediato e o chefe de máquinas entraram na praça de caldeiras em chamas e fecharam a interrupção de óleo, permitindo que o fogo fosse extinto. O ato de bravura desses militares não só salvou o navio como permitiu que o *Parnaíba* continuasse disponível para novas missões, após pequenos reparos. Como reconhecimento ao Tenente Maximiano (promovido, posteriormente, até o posto de primeiro-tenente), a Marinha batizou o navio de assistência hospitalar que hoje opera no Pantanal com seu nome. Sem nenhum tipo de auxílio externo, as caldeiras foram reacendidas e o navio regressou ao porto de Salvador para reparo.

Com as suas condições restabelecidas, continuou a cumprir missões para o Co-

mando Naval do Leste até 17 de dezembro de 1944, quando recebeu ordem de regressar a Ladário, para ser reincorporado ao Comando Naval de Mato Grosso.

A atuação individual do *Parnaíba* na guerra pode parecer ter sido discreta; entretanto, como sabemos, do mesmo modo que os marinheiros trabalham em equipe e cada um é tão importante quanto o outro na execução de uma faina, assim também os barcos o são. Além disso, a história e os feitos desse navio são prova física da vontade, do zelo e da dedicação em prol do serviço e da pátria dos homens que nele serviram e servem.

## MODERNIZAÇÃO

Após mais de 50 anos de serviço, apesar das boas condições estruturais, o *Parnaíba* apresentava grande defasagem tecnológica em relação aos demais navios que operavam na região. Foi tomada, então, a decisão de iniciar um projeto de revitalização do meio, que resultaria no aumento da sua vida útil.

Em 27 de setembro de 1997, foi celebrado pela Marinha do Brasil e o Consócio SCL/PEN o contrato das obras de modernização do navio, assinado pelo então comandante do 6º Distrito Naval e ex-comandante do navio, Contra-Almirante Julio Soares de Moura Neto, hoje comandante da Marinha.

O casco, encouraçado e em condições muito boas, foi aproveitado; entretanto, a superestrutura foi praticamente toda substituída, para suportar o peso de um convoo e dos canhões de 40mm oriundos da Fragata *Liberal*. Toda a planta propulsora e elétrica foi modificada. Os antigos motores, máquinas alternativas a vapor, foram trocados por motores a diesel, totalmente comandados e monitorados por painéis digitais, aumentando sua autonomia de cinco para mais de 30 dias.





e flexibilidade de emprego na área de jurisdição do 6º Distrito Naval.

## O CAVERNA-MESTRA HOJE

Após dez anos da modernização, o “Jaú do Pantanal”, como é conhecido na Flotilha de Mato Grosso, cumpre tarefas de patrulha, operações ribeirinhas, representação e diversas outras, sendo sempre lembrado como navio de excelência e tido como referência para os demais navios.

Tal resultado pode ser explicado pelo esmero com que a tripulação, de hoje e de ontem, cuida com

muito orgulho do *Parnaíba*.

Após 72 anos, observando a embarcação, qualquer um pode afirmar que ainda restam muitos anos de serviço para esse combatente, que é velho na idade, mas jovem no espírito e na vontade.

*Parnaíba*: o poder, a glória e as tradições da Marinha no Pantanal!

Com um canhão de 76,2 mm, dois canhões de 40 mm e seis metralhadoras de 20 mm, não há navio na sua área de operação que possa sobrepujar seu poder de fogo.

Com a instalação do convoo, foi possível embarcar uma aeronave orgânica, maximizando a capacidade de emprego das aeronaves do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral e proporcionando o surgimento da unidade com maior poder de esclarecimento e ataque, resultado do binômio navio-aeronave. Convém ressaltar que o *Parnaíba* é o único navio do 6º Distrito Naval com capacidade de embarcar aeronaves, o que representa decisiva diferença na composição das forças-tarefa ribeirinhas.

Em suma, a modernização transformou o navio no meio com maior poder de fogo dos navios de 3ª classe da Marinha



📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<FORÇAS ARMADAS>; Monitor;

# LANÇAMENTO DE MINAS: QUAL O MELHOR AGENTE LANÇADOR?

ANDREI BRILHANTE SILVA COSTA\*  
Capitão de Corveta

---

## SUMÁRIO

Análise dos agentes lançadores no Brasil  
Análise dos agentes lançadores utilizados por Marinhas estrangeiras  
Marinha americana (US Navy)  
Marinhas europeias  
Marinhas da Ásia  
Marinhas da América do Sul  
Conclusão

A Marinha do Brasil (MB) possui diversos tipos de minas marítimas, sejam de fundeio, de fundo, de contato, de influência, de origem estrangeira e também de fabricação nacional, como, por exemplo, as Minas de Fundeio e Contato (MFC) e as Minas de Fundeio e Influência (MFI), desenvolvidas pelo Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM) (Figura 1), entre outras. Os grandes esforços empreendidos nesta área, principalmente no sentido de alcan-

çar independência tecnológica, têm demonstrado a importância estratégica da Guerra de Minas na defesa de nossos portos e áreas marítimas restritas.

A análise de como realizar o lançamento destas minas, apesar da simplicidade das mesmas, pode nos conduzir a diversas opções e nos fazer avaliar como esta escolha pode influir na amplitude das operações de minagem e na eficácia dos campos a serem plantados.

---

\* O autor é o Encarregado da Divisão de Minagem do Grupo de Avaliação e Adestramento de Guerra de Minas (GAAGueM) do Comando do 2º Distrito Naval.



Figura 1 – Mina MFI

Os agentes lançadores das minas podem ser divididos em:

a) Embarcações de Superfície – Usadas em águas não controladas pelo inimigo. Podem transportar grande número de minas e lançá-las precisamente.

b) Submarinos – Usados em sigilo a grandes distâncias. Normalmente carregam pouca quantidade de minas.

c) Aeronaves – Únicos veículos capazes de minar águas interiores do inimigo (lagos e rios). Neste caso, o sigilo das ações é comprometido e os lançamentos não são precisos.

Ressalta-se que qualquer plataforma improvisada pode ser utilizada como navio mineiro, até mesmo embarcações de pequeno porte, como pesqueiros, devido à diminuta complexidade envolvida nas minas propriamente ditas e em seu efetivo lançamento.

## ANÁLISE DOS AGENTES LANÇADORES NO BRASIL

Atualmente, são utilizados como agentes lançadores de superfície na MB as seguintes

classes de navios, que possuem sistemas de lançamento planejados (SLP) com trilhos que são adaptados ao convés, quando da necessidade de realização da tarefa: rebocadores de alto-mar da classe *Triunfo*, corvetas da classe *Imperial Marinho* e navios-patrolha da classe *Bracuí*. Vale ressaltar que os trilhos são diferentes para cada classe de navio. Os rebocadores de alto-mar da classe *Almirante Guilhem* já possuem um projeto de construção de trilhos, com previsão de instalação em futuro breve.

Além disso, os submarinos das classes *Tupi* e *Tikuna* também possuem a capacidade de minagem. A Marinha do Brasil não possui aeronaves previamente preparadas para realizar operações de minagem.

Numa análise mais aprofundada, outros meios de superfície da MB, como, por exemplo, os navios de desembarque, podem ser utilizados para a minagem, principalmente aqueles que possuem espaços amplos em conveses, capazes de armazenar quantidades consideráveis de minas, além de poderem receber sistemas de lançamentos, sejam eles projetados (com trilhos), conforme aqueles já existentes, ou, ainda, sistemas modulares, como o Sistema de Lançamento Modular (SLM), concebido pela Empresa Consub, por solicitação da MB, criado durante a concepção das minas MFC e MFI. (Figura 2)

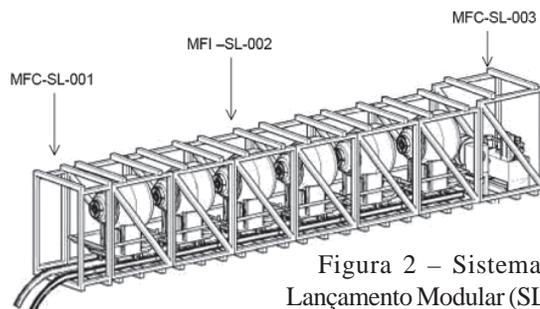


Figura 2 – Sistema de Lançamento Modular (SLM)



Figura 3 – Primeira aeronave P-3C *Orion* brasileira, classificada como P-3AM pela FAB

A Força Aérea Brasileira (FAB) adquiriu recentemente um lote de aeronaves do tipo P-3C *Orion*, que possuem capacidade de realizar lançamento de todos os tipos de minas americanas. As aeronaves compõem o inventário do 1<sup>o</sup>/7<sup>o</sup> Esquadrão de Patrulha, sediado em Salvador (BA). Atualmente, as aeronaves estão em processo de modernização numa empresa da Espanha, e os militares do referido esquadrão sendo capacitados naquele país. (Figura 3)

A chegada de novos navios de desembarque na Esquadra brasileira, bem como das aeronaves P-3C *Orion* na FAB, enseja estudos para a adequada utilização desses meios nas operações de minagem, contribuindo para aumentar a capacidade de lançamento de minas atual do País. Esta análise também deverá focar a operação combinada desses meios.

### ANÁLISE DOS AGENTES LANÇADORES UTILIZADOS POR MARINHAS ESTRANGEIRAS

#### *Marinha americana (US Navy)*

As minas utilizadas na US Navy são construídas de tal forma que possam ser lançadas por diversos tipos de agentes. Importa ressaltar, porém, que a Marinha americana não possui navios de superfície previstos

para operações de minagem, que são realizadas basicamente por aeronaves e submarinos.

Nesta questão, a informação de que os meios de superfície não são bons agentes lançadores no caso de campos ofensivos (aqueles plantados em águas sob domínio do inimigo ou em disputa) nos leva a ratificar a tendência americana de manter a capacidade de projeção de poder. Este não é, em princípio, o caso brasileiro. Abaixo são apresentadas algumas características dos agentes lançadores empregados pela US Navy:

a) Submarinos – Tanto submarinos de ataque quanto submarinos estratégicos possuem capacidade de lançamento de minas.

b) Aeronaves – A principal aeronave utilizada para o lançamento de minas é o P-3C *Orion*, que é operada de bases em terra, além dos F-14 A/D Tomcat, F/A-18A/D Hornet e futuramente dos F/A-18E/F Super Hornet (ainda em teste), todos operados de porta-aviões.

As aeronaves da Força Aérea americana também são utilizadas em operações de minagem, sendo elas B-1B Lancer, B-2A Spirit e B-52H Stratofortress, esta última possuindo a maior capacidade de minas, cerca de três vezes a carga das aeronaves P-3C *Orion*.

Estudos e projetos futuros têm procurado focar o desenvolvimento de aeronaves com alta capacidade de carregamento de minas e, ainda, sistemas modulares que possam ser adaptáveis em aeronaves de transporte militares e civis hoje existentes. Além disso, vislumbra-se a adaptação de navios hoje disponíveis que possuam alta capacidade de armazenagem, a fim de serem transportadores das minas.

#### *Marinhas europeias*

Verifica-se que algumas delas (em sua maioria as de menor porte) ainda se utilizam de navios preparados para executar operações de minagem, cujas capacidades variam

entre pequenas quantidades de minas até números consideráveis, como, por exemplo 12 a 400 minas, de acordo com o espaço disponível e os tipos das minas.

Normalmente, esses navios também são utilizados para outros fins durante sua vida operativa, como, por exemplo: navios de comando e controle, navios de apoio às Contramedidas de Minagem (CMM), navios-escola, navios de transporte e navios de desembarque. Muitos possuem plataformas de helicópteros. Destaca-se o caso da classe *Flyvefisken*, da Dinamarca, que possui 14 unidades em serviço, as quais podem ser configuradas em poucas horas para exercerem funções diversas, como navios de patrulha ou navios caça-minas, além da configuração de navios de minagem.

Dentro desta linha de raciocínio, chama a atenção o projeto *Small Waterplane Area Twin Hull (Swath)*, do estaleiro alemão *Abeking & Rasmussen*, construtor dos navios-varredores da figura 4. O projeto consiste de um navio com casco duplo, cuja flutuação é provida por objetos, de formato



Figura 4 – Projeto Swath

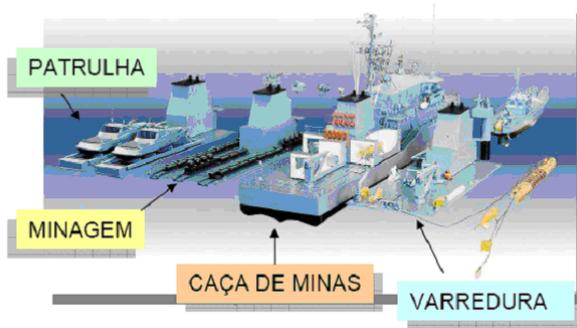


Figura 5 – Concepção Modular

semelhante a um torpedo, que ficam submersos, e que são ligados à plataforma superior por suportes. Estes suportes têm dimensões reduzidas, de tal forma que a seção reta, ao nível da superfície do mar é minimizada. Com isto, uma parcela mínima do navio é submetida às forças provenientes das ondas, entregando ao navio uma excelente estabilidade, principalmente quando comparado com navios de mesmo porte, monocascos ou mesmo de duplo casco convencionais. O material do casco é o aço não-magnético e o mesmo pode ser utilizado com diversas configurações, incluindo a Minagem e também as CMM, dentro de uma concepção modular (Figura 5).

Ressalta-se que Marinhadas de tradição, como a francesa e a alemã, não possuem meios de superfície significativos capazes de realizar operações de minagem. Entretanto, verifica-se a existência, nos inventários da maioria das Marinhadas europeias, de aeronaves como o *P-3C Orion*, americano; o *Breguet Atlantic*, de origem francesa; e outras similares, que podem realizar as referidas missões. Isso pode indicar uma influência da doutrina americana da prevalência de aeronaves na execução deste tipo de tarefa, em vez de navios de superfície.

Cabe frisar as características de mobilidade e rapidez das aeronaves, no plantio de um campo minado, que sobrepuja bastante



Figura 6 – Destroier classe *Sovremenny*, de origem russa

os meios de superfície e submarinos, em que pese a quantidade limitada de carga que pode ser transportada pelas aeronaves.

### *Marinhas da Ásia*

Nota-se a utilização de navios de médio porte, com capacidade de carregamento relativamente alta, e que também apresentam possibilidade de emprego em outros tipos de operações, como CMM, Operações de Apoio e até de Ataque A/S e de superfície, como no caso dos navios da classe *Sovremenny* (Figura 6), de origem russa, também utilizados pela China, demonstrando uma tendência mundial de uso de navios com capacidade de minagem em tarefas diversas.

### *Marinhas da América do Sul*

Existem poucas informações sobre navios de minagem existentes nas Marinhas da América do Sul. Apesar disso, é sabido que as tarefas de minagem podem ser executadas com qualquer embarcação, por mais simples que seja, bastando lançar os artefatos ao mar, mesmo em pequena quantidade, o

que necessariamente demandará um tremendo esforço de CMM. Navios com áreas de armazenamento, como navios de desembarque e navios de apoio, dos quais as Marinhas normalmente dispõem, por exemplo, são bons candidatos para este tipo de operação.

Não devem ser desprezadas as capacidades dos submarinos convencionais, em sua maioria de construção

semelhante à dos submarinos da classe *Tupi* (IKL), presentes nestas Marinhas, de realizar plantio de campos minados ofensivos.

## CONCLUSÃO

Percebe-se, diante do exposto, a existência de correntes de doutrina diversas nas Marinhas estudadas, enfatizando ora o lançamento de minas por aeronaves, ora o lançamento por meios de superfície.

Nessa escolha, deverão ser pesados a rapidez necessária para a consecução da tarefa, os tipos de campos que serão plantados e a capacidade de arcar com os custos para a manutenção dos meios.

Levar-se-á em conta, ainda, a possibilidade de utilização de meios que possuam capacidade de minagem em missões diversas, enfocando a concepção modular, em voga tanto em aeronaves, como no caso americano, como em embarcações de superfície, como, por exemplo, no projeto Swath, alemão.

A MB, desde o início do projeto das minas MFC, na década de 1980, bem antes de outras Marinhas, já vislumbrou este conceito, que se encontra contemplado na

utilização do SLM em meios de superfície de nossa Marinha. Cabe agora ampliar as análises citadas anteriormente, visando delinear os próximos passos a seguir no

desenvolvimento, na preparação e na aquisição de novos meios capazes de lançar minas, levando-se em conta as tendências mundiais na área de Guerra de Minas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Guerra de minas; Navio de guerra de minas; Aeronaves;

## REFERÊNCIAS

- [1] Jane's Fighting Ships, (<http://192.168.13.79/janes.htm>), 2004-2005.
- [2] Manual de Manuseio da Mina MFC-01/100, 1992.
- [4] ComOpNav-201 – Manual de Guerra de Minas, 2002.
- [5] Sítios da internet das diversas Marinhas citadas, 2009.
- [6] Minelayers (<http://en.wikipedia.org/wiki/Minelayer>), 2009.
- [7] Palestra de representante do estaleiro alemão Abeking & Rasmussen, 2009.

# O DIREITO COMUNITÁRIO E A SUPRANACIONALIDADE: INSTRUMENTOS PARA A HARMONIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DOS ESTADOS – O MERCOSUL

NELSON MÁRCIO ROMANELI DE ALMEIDA  
Capitão de Corveta (IM)

---

## SUMÁRIO

Introdução
Soberania – a evolução do conceito
O direito comunitário, a supranacionalidade e a intergovernabilidade
O Direito Comunitário – principais aspectos conceituais
O modelo supranacional e o modelo intergovernamental
A supranacionalidade nos países do Mercosul
Conclusão
Referências
Apêndice A – Legislação

## INTRODUÇÃO

O fenômeno da globalização, cada vez mais presente no contexto mundial, implica uma remodelação dos modelos políticos, econômicos e sociais vigentes. De fato, essas mudanças não são uma forma milagrosa para a solução de todos os problemas e, devido ao cenário dinâmico em que estão inseridas, trazem à tona discussões no campo das relações internacionais, mais

especificamente aquelas concernentes ao papel que os Estados devem desempenhar em face das novas tarefas a eles atribuídas. Nessa esteira de entendimento, há que se reconhecer que diversas características do Estado estão sendo revistas, como, por exemplo, as limitações impostas ao conceito clássico de soberania.

Atualmente, observa-se que os Estados, por meio da assinatura de tratados, agrupam-se em blocos econômicos – o chama-

do regionalismo –, buscando, pela integração política, jurídica, econômica e social, obter condições favoráveis de competitividade, além de minimizar as controvérsias e propiciar a adoção de soluções pacíficas, em conjunto, para os problemas sociais em expansão no mundo.

Os Estados, ao buscarem elevar o patamar integracionista em que se encontram, se deparam com um dilema no que diz respeito às suas soberanias: permanecer seguindo o conceito tradicional de unidade, inalienabilidade e indivisibilidade ou rever e flexibilizar este conceito, delegando parcelas de soberania a organismos supranacionais em prol da integração plena e da convivência harmoniosa.

Inspirado por essa realidade, o presente trabalho tem o propósito de analisar a possibilidade da flexibilização do tradicional conceito de soberania com a consequente adoção de um modelo jurídico comunitário e de organismos supranacionais no âmbito do Mercosul, como forma de assegurar a convivência pacífica dos Estados.

Assim sendo, na primeira seção serão apresentados os aspectos relacionados à evolução do conceito de soberania. Em seguida, pretende-se definir e caracterizar o Direito Comunitário, seus fundamentos, origens e fontes, abordando-se os modelos supranacionais e intergovernamentais de administração. Finalizando, serão consideradas as questões relacionadas à soberania nos textos constitucionais dos países que compõem o Mercosul, incluindo a Venezuela, mais novo integrante deste bloco, verificando-se os possíveis óbices a serem superados para a adoção de um modelo supranacional de administração.

## SOBERANIA – A EVOLUÇÃO DO CONCEITO

As definições de soberania comumente aceitas no passado vêm apresentando profundas alterações no decorrer dos tempos. “A origem pode ser fixada no período medieval, quando tiveram início as lutas entre os senhores feudais e a realeza, os reis e o imperador, e este com o Papado” (Celso Mello, 1997, p. 338). A evolução desse conceito permitiu a construção do Estado moderno e a capitulação das relações feudais, consentindo, assim, com o desenvolvimento da burguesia.

Na doutrina moderna, foi Jean Bodin quem teceu as primeiras linhas acerca do tema, em sua obra *Os seis livros da República*. Segundo Pereira (2002, p. 22):

A soberania é una e indivisível, não se delega soberania, a soberania é irrevogável, a soberania é perpétua, a soberania é um poder supremo, eis os principais pontos de sua caracterização no século XVII, através da obra de Bodin, em sua concepção, um elemento essencial do Estado.

Neste sentido, a soberania pode ser entendida como sendo um dos elementos essenciais do Estado.<sup>1</sup> A partir daí, a soberania passa a ser estudada quanto aos aspectos internos e externos. No âmbito interno, os soberanos, ao exercerem todos os seus poderes sobre o povo sem a necessidade de interlocutores, tendiam para a completa supremacia; externamente, a inexistência de um poder superior aos Estados fazia com que os detentores do po-

1 Segundo a FI-328 da Escola de Guerra Naval (EGN), os elementos essenciais do Estado são: população, território e governo. A referida publicação afirma que alguns autores identificam como quarto elemento a soberania, que é o “poder de se autodirigir sem limitações de fora; compreendendo a *autonomia*, que é a capacidade de dirigir seus negócios internos e a *independência*, que é a capacidade de dirigir seus negócios externos”. (FI-328, p. 2-3)

der se considerassem iguais entre si e capazes de deliberar sobre a paz e a guerra.

Segundo Barnabé (2003), a primeira visão global do conceito de soberania surgiu após a Guerra dos Trinta Anos, por meio de um acordo firmado entre os países da Europa – a Paz de Westfália –, o qual reconhecia a igualdade e soberania dos governos, marcando o declínio do absolutismo e o surgimento do Estado-Nação. O equilíbrio mundial foi mantido até o início do século XX.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, instaurou-se a *Pax Americana*, quando, então, foram criados organismos internacionais no intuito de possibilitar a estruturação, o bom funcionamento e a coordenação das relações entre os Estados. O conceito remoto de soberania (poder supremo) ainda persistia, exceto quando os Estados celebravam tratados<sup>2</sup> entre si.

O desenvolvimento histórico, político, econômico e social levou ao questionamento quanto à interpretação conceitual de soberania, uma vez que o surgimento dos mais variados fenômenos no âmbito internacional (tribunais, comunidades e organismos supranacionais, por exemplo) representava, por si só, uma evolução do pensamento. Dentro deste novo contexto, foi constatada a necessidade de redefinição das concepções até então vigentes de soberania por parte dos Estados. Cabe lembrar, nesta esteira, as lições do professor Celso R. Bastos<sup>3</sup> (*apud* Finkelstein, 2003):

O princípio da soberania é fortemente corroído pelo avanço da ordem jurídica internacional. A todo instante reproduzem-se tratados, conferências, convenções, que procuram traçar as

diretivas para uma convivência pacífica e para uma colaboração permanente entre os Estados... Está caduco o conceito se por ele entendermos uma quantidade certa de poder que não possa sofrer contraste ou restrição [...]

A ideia tradicional relacionada ao conceito clássico parecia não mais se adequar ao mundo atual. “O conceito de soberania passa, nos dias atuais, por uma completa transformação” (Pereira, 2004, p. 64). A visão de um poder uno, incontestável, inalienável e indivisível está se descaracterizando, devido à necessidade de adoção de normas de caráter internacional, de cunho integracionista, que trouxessem benefícios aos Estados. De acordo com Pereira (2004), a globalização veio acentuar a evidência de que o Estado, como ator internacional, perdera parte da antiga importância que lhe fora conferida historicamente a partir da Paz de Westfália, e, hoje, se vê ameaçado em seu poder e limitado em sua ação. A evolução do relacionamento entre os Estados também contribuiu para que o conceito de soberania seja arguido, na medida em que estes percebem que podem exercer suas soberanias de forma coletiva e não unitária.

Para Filkensten (2003, p. 81), a nova ordem global induz os Estados a um movimento de integração regional, realidade incontestável, não predominando as definições clássicas de soberania no Estado de Direito, e, ainda, levando-os a se adaptarem, no intuito de permitir alcançar êxito em suas alianças. Cabe destacar que, nos dias de hoje, a soberania não é mais percebida no seu sentido irrestrito; em vez disso, ela é interpretada de acordo com a ordem jurídica internacional vigente.

2 Os tratados abrangem todos os acordos formais celebrados entre os Estados (acordos, ajustes, cartas, compromissos, convenções, protocolos).

3 BASTOS Celso Ribeiro. *Curso de Teoria do Estado e Ciência Política*. 2. ed. São Paulo. Saraiva, 1989. p. 27.

Assim sendo, a soberania nos dias atuais não pode e nem deve ser entendida como uma situação de dependência jurídica ou política entre Estados. Os Estados devem buscar uma relação de independência no plano interno e interdependência no plano externo. Os fenômenos da globalização e da integração regional moldam o pensamento no sentido de uma nova concepção de soberania nacional. A necessidade de coexistência e harmonização dos interesses dos Estados obriga os mesmos a quebrar os paradigmas existentes, delegando parcelas de soberania em prol da integração. De acordo com Stelzer<sup>4</sup> (*apud* Pereira, 2004), em decorrência da globalização, o conceito de soberania diluiu-se, o que torna possível mencionar a transferência de parcelas soberanas sem comprometer a imagem do Estado no cenário mundial; ou seja, antes una e absoluta, a soberania passa a demonstrar-se divisível. E ainda, como lembra Barnabé (2003), diversos autores diferenciam o *status* jurídico da ideia política de soberania: o primeiro pressupõe a unidade e a indivisibilidade e o segundo pode ser entendido como relativo, com a transferência de algumas funções a outros órgãos sem, no entanto, o Estado perder sua soberania.

## **O DIREITO COMUNITÁRIO, A SUPRANACIONALIDADE E A INTERGOVERNABILIDADE**

Com o surgimento da ideia de flexibilização do conceito de soberania, em que os Estados buscam integração, podendo estender suas influências a outros, nasce o conceito de compartilhamento de soberanias, por meio do qual não há a renúncia total, mas tão somente a cessão de par-

tes a instituições supranacionais. Este é o fundamento do Direito Comunitário (DC).

No presente capítulo serão apresentados os principais aspectos conceituais do Direito Comunitário, abordando-se suas características, sua origem e suas fontes. Em seguida, será tratada a questão do nível de integração que um bloco almeja alcançar, traçando-se um breve paralelo entre o modelo de administração supranacional e o intergovernamental.

### ***O Direito Comunitário – principais aspectos conceituais***

De acordo com Moi (2004), o DC teve suas origens na Comunidade Econômica Europeia e consiste em uma evolução do Direito Internacional Público (DIP), cujo objetivo fundamental é “regular as relações entre os Estados soberanos e propiciar os instrumentos necessários para a manutenção da paz na comunidade internacional ou, ao menos, limitar, quando possível, a violência” (Filkenstein, 2003, p. 33). Conforme explica Kobe [1994], o DIP possui duas derivações: O DIP clássico (Direito de Integração) e o DIP moderno (Direito Comunitário). Entende-se como Direito de Integração a ordem jurídica internacional clássica decorrente da celebração de tratados, em que as decisões são obtidas por consenso entre os Estados. Já o Direito Comunitário surgiu na Europa diante da necessidade de reerguer um continente devastado por duas guerras. O conceito de soberania foi reavaliado, e parcelas foram cedidas a instituições supranacionais.

Em se tratando do DC, há que se referir à União Europeia (UE), bloco que melhor representa o regionalismo contemporâneo, “marco inicial no processo de estruturação

4 STELZER, Joana. *União Europeia e Supranacionalidade – Desafio ou realidade?* Curitiba. Editora Juruá, 2000, p. 111/116.

política efetiva e de consolidação da união dos Estados-Membros” (Filkenstein, 2003, p. 14), como o modelo que extrapolou o conceito de soberania, caracterizado pela unidade, indivisibilidade e inalienabilidade. Trata-se de um exemplo bem-sucedido de adoção deste ramo do Direito, fundamentado na soberania integrada dos Estados. Tais Estados estabeleceram um quadro jurídico único e inovador, abandonando o conceito clássico de soberania. O DC surge à medida que as comunidades percebem a necessidade de regulamentar suas relações, criando um conjunto de regras coletivas, adequadas e aceitas diretamente, ou seja, independentemente de consentimento dos Estados.

Ainda nas palavras de Almeida (1996), o DC pode ser entendido como sendo uma parcela do Direito que estuda os tratados comunitários, sua evolução jurídica e a interpretação jurisprudencial das cláusulas estabelecidas nos referidos pactos.

A intenção dos Estados, ao adotarem uma ordem jurídica comunitária, é garantir a estabilização e a integridade nas suas relações. Os organismos supranacionais não se propõem a representar os interesses de uma ou mais nações separadamente, mas sim os da coletividade como um todo, conferindo legitimidade ao que foi pactuado.

Segundo Moi (2004), as características essenciais do DC são: autonomia da ordem jurídica comunitária, a aplicabilidade direta, o efeito jurídico imediato e a aplicação das sanções aos Estados que não cumprirem as normas.

Segundo Sabatto (1998), o ordenamento jurídico comunitário tem como fontes o Direito Originário (fontes primárias), o Direito Derivado (fontes secundárias), a jurisprudência e os princípios gerais do Direito.

Quando se trata de fontes primárias, há que se mencionar os tratados originários, incluindo anexos, protocolos, ou seja, aqueles documentos que criaram o bloco. Na terminologia jurídica, é também denominado Direito Comunitário Primário.

O Direito Derivado, segundo Boulouis<sup>5</sup> (*apud* Sabatto, 1998), trata das fontes formais oriundas de atos unilaterais dos organismos supranacionais criados pelos tratados. As normas advindas desses acordos somente substituem as normas internas dos Estados quando houver a necessidade de se estabelecerem regras comunitárias, comuns a todos os integrantes da comunidade. São elas: regulamentos, diretivas, decisões, recomendações e pareceres. Sua normatização pode ser encontrada no art. 189 do Tratado de Roma.<sup>6</sup>

Os regulamentos, como ensina Sabatto (1998), são atos de caráter geral que conferem direitos e impõem obrigações de forma ampla. São as leis na comunidade abrangendo a subordinação dos Estados, dos cidadãos e das autoridades.

As diretivas configuram, de acordo com Soares<sup>7</sup> (*apud* Moi, 2004), as “expressões do poder hierárquico contendo instruções das instituições comunitárias endereçadas aos Estados-Membros”. Estes atos não têm como objetivo criar uma regra comunitária, mas sim indicar aos destinatários o

5 BOULOUIS, Jean. *Doit Institutionnel de L Union Européenne*. Paris. Montchrestein, 1995. 392 p.

6 Tratado que instituiu a Comunidade Europeia TCE. Artigo 189: “Para desempenho das suas atribuições e nos termos do presente Tratado, o Parlamento europeu, em conjunto com o Conselho e a Comissão, adotam *regulamentos e diretivas*, tomam *decisões* e formulam *recomendações e pareceres* [...]” (grifo nosso).

7 SOARES, Mario Lucio Quintão. *Direitos Humanos, Globalização e Soberania*. Belo Horizonte: Ed. Inédita, 1997.

que devem fazer para alcançar os objetivos traçados pela comunidade em uma determinada moldura temporal.

As decisões, assim como os regulamentos, são atos por meio dos quais os organismos supranacionais podem interferir diretamente nos ordenamentos jurídicos internos dos Estados. São obrigatórias e, caso se dirijam a cidadãos, poderão resultar em direitos ou obrigações para estes. Estas modalidades de Direito Derivado possuem duas características “não habituais no Direito Internacional: o seu *caráter comunitário*, que consiste na particularidade de criar um direito igual para toda a comunidade, [...] e a sua *aplicabilidade direta*, o que significa que não é necessária sua transposição para o Direito Nacional[...]” (Borchardt, 1991, p. 26, grifo do autor).

As recomendações e pareceres são formas com as quais instituições do bloco podem se pronunciar sem, no entanto, criarem obrigações de caráter jurídico para os Estados-Membros ou até mesmo para os cidadãos. Possuem um componente moral e político na medida em que os Estados os respeitam, uma vez que os organismos supranacionais têm uma visão global da situação em tela.

Os atos convencionais – acordos ratificados entre os Estados-Membros e os acordos concluídos entre a comunidade e outros países – podem ser entendidos como o Direito Complementar do DC e, segundo Sabatto (1998), são fundamentados nas decisões das representações governamentais dos Estados-Membros, podendo ter duas origens: convencional e nas leis nacionais de conteúdo supranacional.

Todas as fontes citadas acima se constituem em fontes escritas do Direito Comunitário. Não se pode esquecer que, como

no Direito comum, existem fontes não escritas – os princípios gerais do Direito – que, por meio da interpretação, permitem a diminuição das lacunas existentes no ordenamento jurídico. Sobre o assunto, cabe lembrar que tais princípios jurídicos são usados como pontos de referência relativamente aos princípios gerais do Direito. Para Borchardt (1991), são eles: legalidade, proporcionalidade, segurança jurídica, boa-fé, proibição da discriminação, igualdade e modalidade da responsabilidade extracontratual da comunidade por danos causados por suas instituições ou por seus agentes.

Desta forma, depreende-se que o DC, com seus respectivos instrumentos de aplicação, pode ser considerado como sendo uma importante ferramenta, não só para fortalecer o relacionamento entre os Estados como também para equilibrar e atribuir justiça a tais relações. A ordem jurídica comunitária exerce grande influência no dia a dia da comunidade, atribuindo direitos e estabelecendo obrigações não só aos cidadãos, mas também aos Estados. A sua aplicabilidade direta e a primazia sobre o Direito Nacional afiançam que os acordos firmados serão cumpridos, o que faz com que este ramo do Direito possa ser considerado, *latu sensu*,<sup>8</sup> um dos sustentáculos da convivência pacífica entre os Estados.

Sobre este ponto específico, Borchardt (1991, p. 44) explica que:

Uma outra característica hoje já histórica da ordem jurídica comunitária é a sua influência na manutenção da paz. Tendo como objetivo a manutenção da paz e da liberdade, substitui a força pela solução jurídica dos conflitos, unindo tanto os Estados-Membros como os cidadãos numa comunidade solidária. A

8 Termo em latim que significa “em sentido geral, amplo e irrestrito”.

referida ordem jurídica é, assim, um instrumento importante para o estabelecimento e manutenção da paz.

Percebe-se, então, que a existência de tal ordenamento jurídico é um importante instrumento mantenedor da paz no interior do bloco, uma vez que as possíveis controvérsias podem ser resolvidas na esfera jurídica, sendo mediadas por um organismo supranacional com competência para tal, sem que seja necessário apelar para a utilização da força.

### ***O Modelo Supranacional e o Modelo Intergovernamental***

Quando se trata da questão da supranacionalidade e a da intergovernabilidade, há que se mencionar “o grau de integração que o bloco deve almejar” (Barnabé, 2003, p. 73). A UE, estágio bastante avançado de integração, é o único exemplo prático de supranacionalidade nos dias de hoje, em que os Estados exercem suas soberanias de forma compartilhada. Já a intergovernabilidade, princípio adotado pelo Mercosul, pressupõe um consenso entre os Estados-Membros, necessitando-se internalizar<sup>9</sup> as normas emanadas do bloco.

Neste contexto, cabe citar o diplomata Guido Soares<sup>10</sup> (*apud* Borja, 1996), que afirma que o grau de supranacionalidade dos Estados pode ser avaliado pela configuração das competências de seus órgãos decisórios e pelo alcance dos poderes legislativos relativos a atos com vigência imediata, que os Estados que compõem o

bloco a eles delegaram de acordo com as normas primárias compreendidas nos instrumentos constitutivos da organização.

Conforme asseveram Lupatelli e Martins (2004), a administração intergovernamental é baseada na ordem jurídica internacional clássica advinda de tratados internacionais, em que inexistente prevalência das normas comunitárias em relação às normas internas dos Estados. Pode ser resumida em uma cooperação de Estados soberanos, na qual é observada uma relação de coordenação horizontal de soberanias, ou seja, não existe um poder superior aos Estados.

Barnabé (2003) explica que as decisões intergovernamentais são provenientes de anuência dos Estados, e não há distinção entre adotar, nos ordenamentos jurídicos nacionais, as normas provenientes da comunidade ou aquelas produzidas nas relações com outros países. A lentidão, muitas vezes presente na recepção de tais normas,<sup>11</sup> representa um entrave ao desenvolvimento do bloco, que necessita de rapidez na aplicabilidade de suas decisões. Observa-se, neste caso, uma relação de dependência entre o processo de integração e a vontade política dos Estados. Na verdade, este modelo é adotado por blocos onde existem Estados que ainda não atingiram a maturidade jurídica suficiente para rever, flexibilizar e adequar o clássico conceito de soberania à realidade atual.

A supranacionalidade surgiu inicialmente na UE e, segundo Reis (2001), embora haja controvérsias, consiste basicamente:

Na existência de instâncias independentes de poder estatal, as quais não

9 Internalizar ou recepcionar uma norma significa incorporá-la ao ordenamento jurídico interno do Estado. Na UE, que adota a supranacionalidade, as normas emanadas pelas instituições supranacionais são recebidas e acatadas automaticamente pelos ordenamentos jurídicos internos.

10 Soares, Guido F.S. A compatibilização da Aladi e do Mercosul com o Gatti. Boletim de Integração Latino-americano nº 16 – 04.1995 – Ministério das Relações Exteriores.

11 Cabe citar o próprio Protocolo de Ouro Preto, que, mesmo tendo sido assinado em 1994, somente foi incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro em 1996.

estão submetidas a seu controle; na superação da regra da unanimidade e do mecanismo do consenso, já que as decisões no âmbito das competências estabelecidas pelo tratado instituidor podem ser tomadas por maioria (ponderada ou não); e no primado do direito comunitário: as normas originadas das instituições supranacionais têm aplicabilidade imediata nos ordenamentos jurídicos internos e não necessitam de nenhuma medida de recepção dos estados. (Reis, 2001 p. 65).

Desta forma, salienta-se que órgãos com poderes independentes dos Estados são capazes de ditar normas obrigatórias, de aplicabilidade direta e de efeito jurídico imediato a todos os membros. Os Estados são obrigados a acatar as decisões provenientes destes órgãos, ou seja, sob este enfoque observa-se sua superioridade hierárquica em relação aos Estados.

Para a adoção da supranacionalidade, há que se conferir uma nova interpretação ao princípio clássico da soberania absoluta, em face da necessidade de adequação dos Estados ao contexto mundial vigente.

No que diz respeito ao aspecto da supranacionalidade inerente aos processos integracionistas, Filkenstein (2003) também assevera que, a despeito do sucesso da supranacionalidade como forma de administrar, poucos são os blocos econômicos que já evoluíram criando instituições supranacionais. Muitos adotam a intergovernabilidade com muito sucesso e, a exemplo do Nafta, não pretendem criar órgãos supranacionais corroborando a ideia de que esta modalidade de administração não é a razão para a ruína de qualquer bloco econômico.

Analisando a questão, depreende-se que a adoção por si só de instituições supranacionais não pode ser considerada como uma solução salvadora para que seja alcançado o desenvolvimento pleno. A supranacionalidade implica o reconhecimento por parte dos Estados de objetivos comuns e a sujeição às decisões emanadas pelos organismos comunitários. Há que estar presente, desta forma, a vontade política de se adotar tais instituições ou de implementar as decisões comunitárias em nível local. Não basta simplesmente redigir as normas, tratados ou acordos. Há que se cumpri-los. O que se busca ao supranacionalizar não é a criação de um Estado único, mas de Estados soberanos, prósperos e integrados.

Criniti Alves<sup>12</sup> (*apud* Barnabé, 2003) defende a criação de organismos supranacionais como medida para o sucesso dos blocos econômicos e afirma que uma estrutura organizacional una e supraestatal é imperativa para que as relações entre os Estados-Membros se fortaleçam e para a consolidação de um Mercado Comum.

Sendo assim, pode-se afirmar que a intergovernabilidade, em que os Estados-Membros continuam “absolutamente soberanos”, representa um modelo intermediário de administração entre o conceito clássico de soberania e a evolução para a adoção da supranacionalidade. A necessidade de internalizar as decisões emanadas pelo bloco acarreta uma morosidade na efetiva aplicação desses atos.

O caráter supranacional nos processos integracionistas adotado pela UE está atrelado à ideia de que a soberania não é incontestavelmente intocável e absoluta. A aferição de um caráter supranacional a um bloco

12 CRINITI ALVES, R. J. *O processo de institucionalização do Mercosul – a consolidação de uma nova arquitetura institucional para o Cone Sul*. Tese de Doutorado (Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas) – USP. São Paulo, 2002.

regional possibilita sua participação mais efetiva no cenário mundial. As instituições supranacionais criadas garantem a imparcialidade no bloco, uma vez que as normas emanadas não devem estar vinculadas a nenhum Estado isoladamente, proporcionando a segurança jurídica e a estabilidade aos Estados, devido à uniformidade na interpretação e aplicação destas normas.

## A SUPRANACIONALIDADE NOS PAÍSES DO MERCOSUL

O Protocolo de Ouro Preto, em seu artigo 38,<sup>13</sup> apresenta uma dicotomia ao afirmar a necessidade de que as normas advindas dos órgãos do bloco sejam efetivamente cumpridas, a despeito de sua natureza intergovernamental de administração. Torna-se uma tarefa difícil exigir o cumprimento tempestivo das normas de Estados que decidem a conveniência da aplicação destas normas ou não e que podem incorporar a seus ordenamentos internos tão somente aquelas que lhes interessarem. Na medida em que é intenção evoluir para um Mercado Comum, é imperioso buscar avaliar e harmonizar as legislações dos Estados, o que permitirá a concretização de um processo de integração plena do Cone Sul.

O texto constitucional uruguaio, em seus artigos 2º e 6º, demonstra a finalidade do legislador em deixar expressa a intenção de liberdade e independência em relação a todo poder estrangeiro, além de realizar a tão almejada integração social e econômica dos Estados sul-americanos, principalmente no que concerne à defesa de seus produtos e matérias-primas, mas ainda tomando o conceito de soberania na sua forma clássica, inflexível às mudanças

diuturnas que vêm acontecendo no cenário mundial. Nota-se que a soberania é enxergada como sendo uma “capa protetora” do Estado em relação a interferências externas, ou seja, o Uruguai, na sua Constituição, apenas menciona que busca a integração, sem, no entanto, aludir expressamente à criação de órgãos superiores.

Em se tratando do Paraguai, o artigo 145 de sua Constituição admite expressamente a adoção de uma ordem jurídica supranacional que garanta a vigência dos direitos humanos, da paz, da justiça, da cooperação e do desenvolvimento político, econômico, social e cultural, fazendo, desta forma, com que este Estado esteja pronto para uma possível adesão ao ordenamento jurídico comunitário. Pode-se afirmar que sua Constituição, promulgada em 1992, “ratifica por um lado, através do preâmbulo, a soberania e a independência nacionais, não se opõe à integração, ao contrário, a vê com bons olhos, admitindo, para inveja de seus parceiros do Mercosul, a criação de um ordenamento jurídico supranacional [...]” (Pereira, 2002, p. 87).

Em 1994, houve uma revisão no texto constitucional argentino, em que foram consideradas modificações profundas no sentido de serem delegadas competências a institutos supranacionais, em condições de reciprocidade e igualdade e que fossem respeitados a ordem democrática e os direitos humanos (artigo 75). Tal revisão “dotou-a do mais moderno e eficaz ordenamento constitucional dentre aqueles que integram e compreendem o Mercosul, servindo como referencial àqueles que intentem modificar seu ordenamento jurídico a propósito da integração” (Pereira, 2002, p. 88). A Argentina, portanto, já possui os mecanismos constitucionais que a habilitam ao ingresso no

13 O APÊNDICE A contém a legislação mencionada no presente capítulo, com suas respectivas traduções (quando for o caso).

rol das nações que têm a possibilidade de adotar institutos e normas comunitárias.

A Constituição Brasileira de 1988 possui um verdadeiro emaranhado de regras que cerceiam a utilização de um ordenamento comunitário. Inicialmente, o parágrafo único do artigo 4º preconiza, de maneira ampla, a suposta integração latino-americana. Já o artigo 5º, inciso XXXV, não permite que lesões ou ameaças aos direitos dos cidadãos, aí incluídas também aquelas advindas de organismos comunitários, não sejam apreciadas pelo Judiciário. Ao redigir os artigos 22, 23 e 24, que atribuem competências à União, Estados, Municípios e ao Distrito Federal, o legislador, aparentemente, não se preocupou com a evolução constante em que se encontra o panorama mundial, não prevendo a possibilidade de cessão de poderes a instituições supranacionais. Por sua vez, o parágrafo 4º do artigo 60 assevera que quaisquer deliberações que tendam a abolir direitos e garantias fundamentais não poderão ser objeto de emendas à Constituição. Em uma primeira análise desses artigos, percebe-se um contrassenso do legislador em ensejar a integração política e formar uma comunidade econômica sem mencionar a permissão em adotar regras comunitárias, bem como de órgãos supranacionais de decisão. Ao não citar expressamente a possibilidade de que o Estado se submetesse a decisões provenientes de órgãos externos, o legislador manifestou-se tendendo a uma corrente nacionalista como forma de resguardar o Brasil de possíveis intervenções externas dos países que detêm o poder no concerto das nações, sem que houvesse a preocupação para as constantes alterações que os rumos do cenário mundial vêm sofrendo no decorrer da história.

Lupatelli e Martins (2004) lembram que em 1995 foi proposto um Projeto de Emenda Constitucional (PEC) que viabilizaria a validade imediata de diretivas e decisões

advindas de instituições internacionais, uma vez que o Brasil tivesse ratificado os tratados e que fosse previsto que organismos supranacionais pudessem tomar tais decisões. Esta foi uma tentativa dos chamados internacionalistas que buscavam a implementação de um conceito de soberania mais flexível e, sobretudo, adequado às aspirações do Brasil no cenário mundial. Caso tal PEC tivesse sido aprovado, seria observada a vigência imediata dessas decisões sem haver a necessidade de recepção interna (internalização).

A Venezuela, a mais nova nação integrante do Mercosul, já está pronta para a recepção de normas comunitárias, na medida em que prevê expressamente, em seu texto constitucional (artigo 153), a integração latino-americana, com a criação de uma comunidade de nações para a defesa dos interesses econômicos, sociais, culturais, políticos e ambientais. Para tal poderão ser assinados tratados internacionais para a coordenação de esforços para promover o desenvolvimento comum, além da criação de organizações supranacionais de forma a contribuir para efetivar esta integração das nações latino-americanas.

A experiência bem-sucedida da UE, em que pesem as diferenças culturais e históricas, demonstra que a delegação de poderes por meio da cessão parcial de soberania é o meio mais eficiente que proporciona não só o bem geral do bloco, que se sobrepõe ao bem individual de cada Estado, mas também a segurança jurídica e a convivência harmoniosa entre os Estados.

Para corroborar esta ideia, cabe citar Filkensten (2003, p. 23), que afirma: “Inconcebível é imaginar que a integração irá se aprofundar a níveis extremos sem a criação de órgãos supranacionais, entendidos como sendo órgãos com poder último de mando dentro do contexto comunitário em que se inserem”. Nesta esteira, conforme

expõe Kobe [1994], nenhum bloco econômico que tenha a ambição de se tornar um Mercado Comum dispendo de livre circulação de pessoas, mercadorias, capitais e serviços pode progredir sem que seus membros tenham um poder supranacional que defina as regras a serem seguidas por todos eles; que exija o cumprimento das mesmas e que possibilite aos cidadãos que a ele pertencem a segurança de seus direitos e deveres neste novo espaço econômico político e social.

A adoção da supranacionalidade sinaliza como sendo uma janela de oportunidade que se abre no sentido de se reduzirem as barreiras “intrabloco”, na medida em que as decisões terão como foco os interesses da comunidade. Tais decisões serão obrigatórias e atenderão às demandas de melhoria de condições do bloco como um todo e não às especificidades dos seus integrantes.

O Paraguai, a Argentina e a Venezuela já preveem em seus textos constitucionais a adoção de organismos comunitários e supranacionais. O Uruguai apenas menciona a integração, sem, no entanto, aludir à flexibilização do conceito de soberania e à criação de mecanismos supranacionais. O Brasil, em 1995, propôs um alinhamento com o conceito de supranacionalidade, mas ainda se encontra seguindo o conceito tradicional de soberania.

Enfim, implementar uma administração supranacional no Mercosul, bloco que busca ser, em um futuro próximo, um Mercado Comum, não pode ser um sonho, mas sim uma realidade sem volta. Isto realmente é possível, desde que o Uruguai e o Brasil, por meio de uma reflexão política, revejam seus textos constitucionais buscando a harmonização legislativa, o que possibilitará atingir a maturidade, além de permitir uma nova interpretação ao conceito de soberania, adequando-o à dinâmica do contexto mundial.

## CONCLUSÃO

Atualmente o regionalismo está inserido no contexto de globalização e representa uma solução adotada pelos Estados visando à obtenção de condições comerciais mais favoráveis, além de reduzir as possíveis controvérsias entre seus membros. Para evoluir em direção à integração plena, os Estados necessitam rever e flexibilizar o tradicional conceito de soberania, aludindo à possibilidade de delegação de parcelas em face de instituições supranacionais. Este é o caso do Mercosul, bloco econômico “jovem” que tenciona atingir o *status* de um Mercado Comum.

O clássico conceito de soberania una, indivisível e absoluta é arguido à medida que os Estados, ao assinarem tratados, se agrupam em blocos econômicos para garantir maior competitividade no cenário mundial, além de buscarem a convivência pacífica. A necessidade de harmonização dos interesses dos Estados os leva a delegar parcelas de soberania em prol da integração. O conceito de soberania está diluído, sendo possível transferir partes sem que a imagem do Estado seja comprometida no concerto das nações. Essa soberania compartilhada é o fundamento do Direito Comunitário, em que são observadas cessões de parcelas de soberania a organismos supranacionais que possuem o poder de emitir normas de caráter obrigatório e efeito jurídico imediato.

A existência de um ordenamento jurídico comunitário e seus instrumentos atribui legitimidade ao relacionamento dos Estados, reduz as injustiças e equilibra suas relações, assegurando a certeza jurídica de que será cumprido devido à sua primazia sobre o Direito Nacional. Cabe ressaltar também que, devido à substituição da utilização da força pela esfera jurídica na solução de controvérsias, o DC, por meio dos organismos

supranacionais competentes, contribui para a convivência harmoniosa e para a manutenção da paz no interior do bloco.

O modelo de administração intergovernamental adotado pelo Mercosul representa um estágio intermediário entre o conceito clássico de soberania (una e indivisível) e a evolução para a adoção da supranacionalidade.

Já o sistema supranacional, seguido pela UE, que é o grande exemplo do regionalismo contemporâneo, assevera que a soberania não é absoluta. As instituições supranacionais conferem imparcialidade nas decisões tomadas pelos organismos, pois estas não estão vinculadas a nenhum Estado isoladamente, além de proporcionar segurança jurídica e estabilidade aos Estados, já que a interpretação e aplicação dessas normas se dão em caráter uniforme.

Dos textos constitucionais dos países que compõem o Mercosul, percebe-se que o Paraguai, a Argentina e a Venezuela já preveem expressamente a possibilidade de adoção de um ordenamento jurídico comunitário. O Uruguai apenas menciona a integração, sem, no entanto, aludir à criação de mecanismos supranacionais. O Brasil, que em 1995 propôs, sem sucesso, um alinhamento com o conceito de supranacio-

nalidade, ainda se encontra atrelado ao conceito tradicional de soberania.

A adoção da supranacionalidade pode ser uma saída para minimizar as dificuldades “intrabloco”, uma vez que as decisões terão como foco os interesses comunitários, além de serem imediatamente aplicadas e atenderem às demandas de melhoria de condições do bloco e não às especificidades dos seus integrantes.

Destarte, da análise das questões abordadas no presente trabalho (a evolução do conceito de soberania, os principais aspectos conceituais do Direito Comunitário e a apreciação dos textos constitucionais dos países “mercosulinos”), conclui-se que “supranacionalizar” o Mercosul não pode ser uma utopia, mas uma realidade irreversível. A flexibilização do conceito de soberania é possível de ser alcançada, desde que o Uruguai e o Brasil, países ainda de natureza intergovernamental, promovam a necessária harmonização constitucional, possibilitando, juntamente com os outros Estados do bloco, a adoção de um ordenamento jurídico comunitário e de organismos supranacionais, que podem ser considerados sustentáculos para a convivência pacífica dos Estados.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Direito; Mercosul; Integração Sul-Americana; Política internacional;

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Elizabeth Accioly Pinto de. *Mercosul & União Europeia – Estrutura Jurídico-Institucional*. Curitiba: Ed. Juruá, 1996. 160 p.
- ARGENTINA. *Constituição da República Argentina*. Texto constitucional de 1893 com todas as alterações adotadas até 1994. Disponível em: <www.georgetown.edu> Acesso em: 15 mai 2006.
- BARNABÉ, Israel Roberto. *O Mercosul e a Integração regional*. 2003. 173 f. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade de Campinas IFCH – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2003.
- BORCHARDT, Klaus Dieter. *O ABC do Direito Comunitário*. 3. ed. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 1991. 50 p.
- BORJA, Sergio Augusto Pereira. *MERCOSUL-DIREITO CONSTITUCIONAL. Os Tratados, Convênios e Acordos celebrados*. Rio Grande do Sul, [1996?]. Disponível em: <www.direito.ufrgs.br>. Acesso em: 18 mai 2006.
- BRASIL, Constituição (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil, 1988*. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 292 p.
- BRASIL, *Protocolo de Ouro Preto*. 17 de dezembro de 1994. Disponível em:<www2.uol.com.br>. Acesso em: 05 maio 2006.
- ESCOLA DE GUERRA NAVAL. *FI-328 – Fundamentos da Ciência Política*. Rio de Janeiro, 2000. 175 p.
- FILKENSTEIN, Cláudio. *O Processo de Formação de Mercados de Bloco*. São Paulo: IOB-Thomson, 2003. 338 p.
- FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas*. 7. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.
- KOBE, Ana Carolina de Almeida. *A Supranacionalidade e a harmonização legislativa dos Estados-Parte do Mercosul*. Londrina [1994]. Disponível em: <www.esaf.fazenda.gov.br>. Acesso em: 19 mai 2006.
- LUPATELLI JR, Alfredo; MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Mercosul: a atuação empresarial e os efeitos da globalização*. Jus Navigandi, Teresina, ano 8, n. 260, 24 mar. 2004. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina>. Acesso em: 8 mai 2006.
- MELLO, Celso D. Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. 11. ed. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 1997.
- MOI, Fernanda de Paula Ferreira. *A Ordem Jurídica vigente no Mercosul: Perspectivas de um Direito Comunitário*. Argentina. 2004. Disponível em <www.colprobe.org.ar/mercosur> Acesso em: 21 mai 2006.
- PARAGUAI. *Constituição da República do Paraguai*. Texto constitucional de 1992. Disponível em: <www.georgetown.edu > Acesso em: 15 mai 2006.
- PEREIRA, Bruno Yepes. *Soberania Interna e a integração do Cone Sul*. São Paulo. Cultural Paulista, 2002, 123 p.
- PEREIRA, Antonio Celso Alves, “Globalização e soberania”. In *Mundo Latino e Mundialização*. Francisco Carlos/Teixeira da Silva e D Arc Costa- organizadores. Editora Mauad, 2004, p. 63/92.
- REIS, Márcio Monteiro. *Mercosul, União Europeia e a Constituição – A integração dos Estados e os ordenamentos jurídicos nacionais*. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 2001.
- SABBATO, Luiz Roberto. *O Mercosul e o Direito Comunitário*. Revista CEJ, Brasília, v.2, n. 6, set./dez. 1998. Disponível em: <www.cjf.gov.br>. Acesso em: 18 mai 2006.
- URUGUAI. *Constituição da República Oriental do Uruguai*. Texto constitucional de 1967 com as alterações adotadas em 26 de novembro de 1989, 26 de novembro de 1994, 8 de dezembro de 1996 e 31 de outubro de 2004. Disponível em: <www.georgetown.edu > Acesso em: 15 mai 2006.
- VENEZUELA. *Constituição da República Bolivariana da Venezuela*. Texto constitucional de 1999. Disponível em: <www.georgetown.edu > Acesso em: 15 mai 2006.

APÊNDICE A  
LEGISLAÇÃO  
Protocolo de Ouro Preto

Artigo 38 – Os Estados Partes comprometem-se a adotar todas as medidas necessárias para assegurar, em seus respectivos territórios, o cumprimento das normas emanadas dos órgãos do Mercosul previstos no artigo 2º deste Protocolo. Artigo 2º – São órgãos com capacidade decisória, de natureza **intergovernamental**, o Conselho do Mercado Comum, o Grupo Mercado Comum e a Comissão de Comércio do Mercosul. (grifo nosso)

Constituição Uruguia

“Artículo 2º – Ella es y será para siempre libre e independiente de todo poder extranjero.”

Artigo 2º – Ela é e será para sempre livre e independente de todo poder estrangeiro (tradução nossa).

“Artículo 6º – En los tratados internacionales que celebre la República propondrá la cláusula de que todas las diferencias que surjan entre las partes contratantes, serán decididas por el arbitraje u otros medios pacíficos. La República procurará la integración social y económica de los Estados Latinoamericanos, especialmente en lo que se refiere a la defensa común de sus productos y materias primas.”

Artigo 6º – Nos contratos internacionais celebrados, a República proporá cláusulas de que todas as diferenças que surjam entre as partes contratantes sejam decididas por arbitragem ou outros meios pacíficos. A República procurará a integração social e econômica dos Estados latino-americanos, especialmente no que se refere à defesa comum de seus produtos e matérias-primas (tradução nossa).

Constituição Paraguai

“Artículo 145 – La República del Paraguay, en condiciones de igualdad con otros Estados, admite un orden jurídico supranacional que garantice la vigencia de los derechos humanos, de la paz, de la justicia, de la cooperación y del desarrollo, en lo político, económico, social y cultural.”

Artigo 145 – A República do Paraguai, em condições de igualdade com outros Estados, admite um **ordenamento jurídico supranacional** que garanta a vigência dos direitos humanos, da paz, da justiça, da cooperação e do desenvolvimento no campo político, econômico, social e cultural (tradução e grifo nossos).

Constituição Argentina

“Artículo 75 – Corresponde al Congreso: 24. Aprobar tratados de integración que deleguen competencia y jurisdicción a organizaciones supraestatales en condiciones de reciprocidad e igualdad, y que respeten el orden democrático y los derechos humanos. Las normas dictadas en su consecuencia tienen jerarquía superior a las leyes.”

Artigo 75 – Compete ao Congresso: 24. Aprovar tratados de integração que deleguem competência e jurisdição a **organizações supraestatais** em condições de reciprocidade e igualdade, e que respeitem a ordem democrática e os direitos humanos. As normas advindas desses tratados serão hierarquicamente superiores às leis (tradução e grifo nossos).

Constituição Venezuelana

“Artículo 153 – La República promoverá y favorecerá la integración latinoamericana y caribeña, en aras de avanzar hacia la creación de una comunidad de naciones, defendiendo los intereses económicos, sociales, culturales, políticos y ambientales de la región. La República podrá suscribir tratados internacionales que conjuguen y coordinen esfuerzos para promover el desarrollo común de nuestras naciones, y que aseguren el bienestar de los pueblos y la seguridad colectiva de sus habitantes. Para estos fines, la República podrá atribuir a organizaciones supranacionales, mediante tratados, el ejercicio de las competencias necesarias para llevar a cabo estos procesos de integración[...] Las normas que se adopten en el marco de los acuerdos de integración serán consideradas parte integrante del ordenamiento legal vigente y de aplicación directa y preferente a la legislación interna.”

Artigo 153 – A República promoverá e favorecerá a integração latino-americana e caribenha de forma a criar uma comunidade de nações, defendendo os interesses econômicos, sociais, culturais, polí-

ticos e ambientais da região. A República poderá assinar tratados internacionais que conjuguem e coordenem esforços para promover o desenvolvimento comum de nossas nações e que assegurem o bem-estar dos povos e a segurança coletiva de seus habitantes. Para estes fins, a República poderá atribuir a **organizações supranacionais**, mediante tratados, o exercício das competências necessárias para consolidar esses processos de integração [...] As normas que forem adotadas nesses acordos serão consideradas parte integrante do ordenamento legal vigente, de **aplicação direta** e com **primazia** em relação à legislação interna (tradução e grifo nossos).

#### Constituição Brasileira

Art. 4º, Parágrafo único. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXXV – A lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II – desapropriação;

III – requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV – águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V – serviço postal;

VI – sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII – política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII – comércio exterior e interestadual;

IX – diretrizes da política nacional de transportes;

X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI – trânsito e transporte;

XII – jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII – nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV – populações indígenas;

XV – emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI – organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII – organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII – sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX – sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX – sistemas de consórcios e sorteios;

XXI – normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII – competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII – seguridade social;

XXIV – diretrizes e bases da educação nacional;

XXV – registros públicos;

XXVI – atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII – normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

XXVIII – defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX – propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I – zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II – cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III – proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV – impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V – proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI – proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII – preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII – fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX – promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X – combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI – registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Lei complementar fixará normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I – direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II – orçamento;

III – juntas comerciais;

IV – custas dos serviços forenses;

V – produção e consumo;

VI – florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII – proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII – responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX – educação, cultura, ensino e desporto;

X – criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

XI – procedimentos em matéria processual;

XII – previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII – assistência jurídica e defensoria pública;

XIV – proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV – proteção à infância e à juventude;

XVI – organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º – No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º – A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência complementar dos Estados.

§ 3º – Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º – A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

Art. 60. A Constituição poderá ser emendada mediante proposta:

§ 4º – Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir:

IV – os direitos e garantias individuais.

# ACORDOS DE NÍVEIS DE SERVIÇOS E TERCEIRIZAÇÃO: APLICAÇÃO E IMPLICAÇÕES NO SERVIÇO PÚBLICO E NA MARINHA DO BRASIL

IGOR DE ASSIS SANDERSON DE QUEIROZ  
Capitão-Tenente (IM)

---

## SUMÁRIO

Definição de ANS e histórico  
Estabelecimento dos níveis de serviço  
*Outsourcing* no serviço público  
Exemplos de possibilidades de aplicação prática na MB  
Considerações finais

## DEFINIÇÃO DE ANS E HISTÓRICO

Um Acordo de Nível de Serviço (ANS)<sup>1</sup> é a definição formal em um contrato entre entidades do nível da prestação da obrigação acordada, o qual será mensurado pela fiscalização por meio de indicadores de desempenho.

A inclusão deste tipo de acordo em contratos teve início nos primeiros anos da década de 1980, nas concessões a empresas operadoras de telefonia nos Estados Unidos.

Na época, as necessidades no campo das telecomunicações, especialmente no setor empresarial, cresciam de tal forma que exigiam das operadoras investimentos cuja ordem de grandeza nem sempre possibilitava o pleno atendimento dos anseios dos clientes, provocando um aumento substancial de demandas judiciais de corporações que se sentiam prejudicadas, por avaliarem a prestação dos serviços como abaixo do aceitável.

O mérito deste tipo de ação judicial era certamente muito difícil de julgar, uma vez

---

<sup>1</sup> Expressão derivada do idioma inglês *Service Level Agreement* (SLA).

que não havia uma definição legal que estabelecesse qual seria o nível mínimo aceitável da prestação dos serviços, de forma que a falta de critérios previamente fixados possibilitava a argumentação plausível de ambas as partes, acalorando os litígios.

Surgiu então a ideia de formalizar, por ocasião da contratação, os padrões que deveriam ser atendidos, a fim de definir uma estrutura mensurável para a gestão da qualidade e da quantidade dos serviços a serem prestados, atendendo às expectativas dos clientes a partir de um entendimento claro dos compromissos assumidos e garantindo que contratante e contratado utilizariam os mesmos critérios para a avaliação dos serviços.

Embora seja comprovadamente um eficiente método para facilitar a avaliação da gestão de empresas, a utilização de acordos de níveis de serviço ainda não é muito utilizada

nos órgãos públicos. Para ilustrar o caso brasileiro, em 2008 o Tribunal de Contas da União, no Acórdão nº 1.603/2008, divulgou que 74% da Administração Pública Federal não fazia a gestão de níveis de serviços.

De acordo com o Ministro Benjamim Zymler, do Tribunal de Contas da União, “a prestação de um bom serviço para os cidadãos é, em última instância, o negócio de toda instituição pública. A definição do que é um ‘bom serviço’, sintonizado às expectativas dos clientes com a oferta, é exatamente o que constitui um acordo de nível de serviço.”<sup>2</sup>

**A definição do que é um ‘bom serviço’, sintonizado às expectativas dos clientes com a oferta, é exatamente o que constitui um acordo de nível de serviço**

## ESTABELECIMENTO DOS NÍVEIS DE SERVIÇO

A determinação dos níveis de serviço a serem incluídos no acordo deve seguir critérios objetivos, que possibilitem a fiscalização corrente de seu cumprimento. A auditoria deve ser feita por meio da medição de indicadores de desempenho, que podem considerar, por exemplo, tempo de disponibilidade de sistemas, incidência de erros em processos e *performance*. Também podem estes indicadores variar conforme a prioridade das solicitações, que podem ter diferentes classificações.

Sugere-se a utilização de indicadores Smart (Specific, Measurable, Achievable, Realistic e Timetable)<sup>3</sup>, de forma que os anseios da contratante possam ser atingidos, considerando-se a real capacidade da contratada.

Esta premissa não permite que os acordos

de nível de serviços sejam utilizados para quaisquer tipos de obrigações, mas somente para aquelas cujos resultados possam ser medidos, não necessitando de avaliações subjetivas. Ainda, a existência de um ANS não exime o contratante da responsabilidade de definir minuciosamente o objeto por ocasião da contratação.

A aplicação de ANS vem se mostrando especialmente útil nas crescentes relações de *outsourcing*<sup>4</sup>. Para tal, devem estar descritas no acordo as penalidades para desempenhos abaixo das metas, bem como

2 ZYMLER, Benjamim. Levantamento acerca da Governança de Tecnologia da Informação na Administração Pública Federal/Tribunal de Contas da União. Brasília: TCU, Secretaria da Fiscalização de Tecnologia da Informação, 2008, p. 23.

3 Específicos, mensuráveis, atingíveis, realistas e com datas/cronogramas definidos.

4 Terceirização de serviços, cujo principal objetivo nas empresas é a redução de custos não operacionais.

devem-se possibilitar recompensas para resultados acima do esperado.

A utilização de acordos de nível de serviço na terceirização está prevista no §1º art. 3º do Decreto nº 2.271/97, norma legal que dispõe sobre a contratação de serviços na Administração Pública Federal, *in verbis*<sup>5</sup>:

“Sempre que a prestação do serviço objeto da contratação puder ser avaliada por determinada unidade quantitativa de serviço prestado, esta deverá estar prevista no edital e no respectivo contrato, e será utilizada como um dos parâmetros de aferição de resultados.”

Corroborando o decreto supracitado, temos a Instrução Normativa 02/2008, de 30 de abril de 2008, expedida pelo secretário de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a qual, em seu artigo 17, fixa as diretrizes para a elaboração dos acordos de níveis de serviços nos órgãos públicos integrantes do Sistema de Serviços Gerais (Sisg).

Grifamos a orientação contida no inciso IV do artigo supramencionado, quando especialmente menciona a necessidade de previsão de fatores externos, alheios ao controle do prestador de serviço, que possam interferir no atendimento das metas previamente estabelecidas. Exemplificando, não se pode exigir de uma empresa de suporte às atividades de telecomunicações que mantenha a mesma *performance* durante todo o ano, em determinada localidade cujas características climáticas apontem para períodos de instabilidade severa em certas estações. Este tipo de variação nos padrões a serem alcançados tem que ser determinado quando da elaboração dos indicadores.

Cabe ainda ressaltar que as adequações dos pagamentos em virtude de não atendi-

mento dos requisitos acordados deverão estar limitadas a uma faixa de tolerância. O não cumprimento dos índices mínimos sujeitará o prestador não só a prejuízos financeiros, mas também às sanções legais previstas no capítulo IV da lei nº 8.666/1993.

## **OUTSOURCING NO SERVIÇO PÚBLICO**

O *outsourcing*, ou terceirização de serviços, já muito comum em empresas, tendo como objetivo principal a redução de custos não operacionais, ou seja, não ligados à atividade fim da corporação, vem sendo cada vez mais utilizado também em órgãos públicos. No âmbito da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, este tipo de contratação está restrito às atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares, estando vedada, *ex vi legis*<sup>6</sup>, a contratação de serviços diretamente relacionados à atividade principal do órgão, bem como daqueles inerentes às categorias funcionais abrangidas pelos planos de carreira da entidade contratante.

O administrador público deve atender por meio de seus atos, dentre outros, aos princípios elencados no artigo 37 da Constituição Federal. Passemos à análise dos princípios da legalidade e da eficiência.

É ponto pacífico entre os doutrinadores do Direito Administrativo que o administrador público só pode atuar nos termos estabelecidos pela lei, ou seja, só pode fazer o que a lei autoriza. Em se tratando do assunto terceirização, sobre o qual dispõe o Decreto nº 2.271/97, cabe esclarecer a licitude da contratação, o que fazemos por meio do estudo do Enunciado nº 331, de 17 de dezembro de 1993, do Tribunal Superior do Trabalho (TST):

5 Expressão latina significando “nestas palavras”.

6 Expressão latina significando “em virtude da lei”.

*“I – A contratação de trabalhadores por empresa interposta é ilegal, formando-se vínculo diretamente com o tomador dos serviços, salvo no caso de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3.1.74).*

*II – A contratação de trabalhador, através de empresa interposta, não gera vínculo de emprego com os órgãos da Administração Pública Direta, Indireta ou Fundacional (art. 37, II da Constituição da República).*

*III – Não forma vínculo de emprego com o tomador a contratação de serviços de vigilância (Lei nº 7.102, de 20.6.83), de conservação e limpeza, bem como a de serviços especializados ligados à atividade-de-meio do tomador, desde que inexistente a pessoalidade e a subordinação direta.*

*IV – O inadimplemento das obrigações trabalhistas, por parte do empregador, implica a responsabilidade subsidiária do tomador dos serviços quanto àquelas obrigações, inclusive quanto aos órgãos da administração direta, das autarquias, das fundações públicas, das empresas públicas e das sociedades de economia mista, desde que hajam participado da relação processual e constem também do título executivo judicial (artigo 71 da Lei nº 8.666/93).”*

De forma resumida, nos diz o TST que não haverá vínculo empregatício gerado por contratação de trabalhador que não tenha sido precedida de concurso público específico. Em decorrência disso, não haverá subordinação funcional dos empregados da prestadora de serviço a qualquer funcionário do órgão público. Este é um fator mandatório importante, cujo descumprimento pode ensejar pleitos na esfera judicial.

Por outro lado, ainda que não se reconheça o vínculo empregatício, não poderá

o administrador celebrar contratações irregulares, sob pena de estar sujeito à disciplina da Lei nº 8.429/92 (Lei de Improbidade Administrativa). Acrescenta-se que a ausência do vínculo também não exime a administração pública de responder subsidiariamente pelas obrigações trabalhistas inadimplidas pelo prestador de serviço para com seus empregados, sendo sustentada por aqueles que defendem esta tese a culpa *in eligendo*<sup>7</sup>.

## **EXEMPLOS DE POSSIBILIDADES DE APLICAÇÃO PRÁTICA NA MB**

Conforme visto anteriormente, a legislação vigente não permite a terceirização de serviços diretamente relacionados à missão da organização militar. Dentre os serviços terceirizados cuja contratação é facultada aos dirigentes, os mais comumente encontrados na Marinha do Brasil são os de conservação e limpeza e os relacionados a serviços de suporte a sistemas de tecnologia de informação, como manutenção de *softwares* e de equipamentos de telecomunicação.

Entretanto, pode-se vislumbrar novas aplicações da terceirização sob a gestão de acordos de níveis de serviços. Um exemplo pesquisado ocorreu recentemente na Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, que contratou serviço de gestão e terceirização da frota. Desta forma, uma quantidade previamente especificada de viaturas deveria estar disponível para uso daquela força auxiliar em cada tipo de situação. Caberiam à contratada os custos de manutenção das viaturas, incluindo autopeças e serviços, bem como a adequação das mesmas às necessidades ineren-

7 A culpa *in eligendo* configura-se pela má eleição do preposto. Caracteriza-se pela negligência do contratante, ao delegar serviço ou negócio da sua competência, sem a necessária investigação acerca da idoneidade e solvabilidade do contratado.

tes à atividade policial, conforme a especificação em contrato. O detalhe é que as viaturas não seriam patrimônio do Estado, mas sim bens da empresa, a serviço do Estado, como ocorre em outros órgãos e empresas públicas.

O ponto polêmico deste tipo de contratação é o fato de ele estar ou não diretamente relacionado à missão da instituição. Os favoráveis alegam que o objeto contratado é a manutenção de viaturas, e que a redução de custos permite o investimento em outras áreas, favorecendo o cumprimento da missão do órgão. Por outro lado, os críticos afirmam que o não cumprimento do acordo, embora venha a gerar sanções à contratada, comprometeria diretamente a missão da Polícia. Infelizmente, a licitação que precedeu a contratação no caso em questão foi alvo de denúncia do Ministério Público Estadual em virtude de indícios de fraudes na execução do certame. No entanto, cabe ressaltar que o objeto da denúncia não diz respeito ao tipo de contratação, mas sim à condução do certame.

No âmbito da Marinha do Brasil, avalio que a viabilidade econômica da terceirização nestes moldes poderia ser estudada no caso exclusivo de viaturas administrativas, não contemplando as viaturas operativas, de forma que não se corra o risco de comprometer a missão institucional. Fundamento esta possibilidade nas Normas para Execução do Abastecimento SGM-201 6ª revisão (2009), que, em seu capítulo 12 subitem 12.13, estabelece:

*“Cada Comare<sup>8</sup> deve avaliar criteriosamente o grau de centralização da manutenção das viaturas existentes e a necessidade de oficinas ante a disponibilidade local de serviços de terceiros.*

*As despesas de manutenção das viaturas podem constituir parcela ponderável do custo da atividade de cada OM, o que recomenda rigoroso registro e controle dessas despesas.”*

Se reconhecidamente os custos decorrentes da gestão de viaturas podem vir a torná-las antieconômicas, pode-se considerar plausível a hipótese de ao menos se discutir a possibilidade da terceirização da frota; lembrando: somente no caso de viaturas administrativas.

Outro exemplo de aplicação de terceirização com acordos de níveis de serviços seria nas unidades de saúde e hospitalares da MB. Entre os indicadores que podem ser utilizados para atender às exigências de qualidade de infraestrutura nos hospitais e ambulatórios, podemos destacar a disponibilidade de energia e de fornecimento e qualidade de água potável, a qualidade do ar, o tempo médio de resposta ao cliente, níveis de limpeza por tipo de ambiente, temperatura de ambiente, controle de pragas e disponibilidade de elevadores, entre outros.

A atual utilização dos acordos de níveis de serviços na terceirização em hospitais vem sendo um meio para a conquista da acreditação. A acreditação é um processo ético e que visa à garantia do atendimento e implantação de melhorias contínuas para todos os prestadores de serviços de saúde. Além disso, o Sistema Brasileiro de Acreditação é a única ferramenta de avaliação da qualidade reconhecida pelo Ministério da Saúde.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Decerto, existem muitas outras possibilidades de uso da terceirização e da gestão de

8 Comando Redistribuidor, responsável pelo abastecimento das organizações militares em sua área de jurisdição.

qualidade por meio dos acordos de níveis de serviços na Marinha do Brasil, que podem ser vislumbradas e aplicadas pelos gestores que vivenciam diariamente as dificuldades, sempre pautadas nas normas legais e nas normas princípios. A busca pela eficiência deve ser cada vez maior e mais valorizada. A administração pública passa por um momen-

to em que a avaliação das instituições não mais se baseia apenas na conformidade dos atos e prestações de contas, mas sim na efetividade, ou seja, os órgãos públicos têm a obrigação de corresponder aos anseios da sociedade que os criou, e, sem dúvida, a adoção de ferramentas de gestão como os ANS poderá ajudá-los.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Contrato; Organização administrativa; Programa; Abastecimento;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- WIKIPEDIA – A enciclopédia livre. Disponível em <http://pt.wikipedia.org>. Acesso em 16 nov. 2009.
- ZYMLER, Benjamim. Levantamento acerca da Governança de Tecnologia da Informação na Administração Pública Federal/Tribunal de Contas da União. Brasília: TCU, Secretaria da Fiscalização de Tecnologia da Informação, 2008, p. 23.
- Acreditação hospitalar. Disponível em <http://www.sindhosp.com.br>. Acesso em 24 nov. 2009.
- TOMAZI, Sandra Paula. *O Acordo de Nível de Serviço (ANS) na Administração Pública – IN 02/2008*. Disponível em <http://www.patriciapeck.com.br>. Acesso em 17 nov. 2009.
- Enunciado nº 331, de 17 de dezembro de 1993, do Tribunal Superior do Trabalho. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br>. Acesso em 10 nov. 2009.
- Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em <http://www.presidencia.gov.br>. Acesso em 10 nov. 2009.
- Decreto nº 2.271/97. Disponível em <http://www.presidencia.gov.br>. Acesso em 10 nov. 2009.

# POR QUE FALAR DE DEMOCRACIA?

*“O ideal democrático ensina como o povo livre pode tornar-se forte e um povo forte permanecer justo.”*

*(François Mauriac)*

VICTOR C. COIMBRA DA SILVA  
Aspirante

---

## SUMÁRIO

A democracia dos antigos e suas problemáticas  
A democracia representativa e o Estado Liberal  
A democracia virtual e as inovações tecnológicas  
Valores – uma visão de esperança para o desafio da democracia

Falar sobre democracia neste artigo tem a finalidade de despertar o interesse dos aspirantes ou outros leitores eventuais para o assunto em pauta. Enquanto cidadãos que somos, só poderemos exercer a cidadania de maneira plena ao deixarmos de ter um posicionamento passivo diante das questões políticas e passarmos a assumir uma postura crítica diante do assunto. Para isso devemos conhecê-lo.

### A DEMOCRACIA DOS ANTIGOS E SUAS PROBLEMÁTICAS

*“Vivemos sob a forma de governo que não se baseia nas instituições de nossos vizinhos; ao contrário, servimos de modelo a alguns ao invés de imitar os outros. Seu nome, como tudo o que depende não*

*de poucos, mas da maioria, é democracia.”*  
*(Péricles, Oração Fúnebre, in Tucídides: A Guerra do Peloponeso, Livro II, 37)*

Poderíamos dizer que a democracia é o princípio segundo o qual o poder e a responsabilidade cívicos são exercidos por todos os cidadãos, ou seja, por governantes e governados, indistintamente. Etimologicamente, a palavra vem do grego e combina *demos* (significando o povo) e *kratos* (significando poder), designando, assim, o governo do povo.

Apesar de ser difícil uma conceituação precisa do que seria a democracia, o entendimento do surgimento da mesma na Grécia antiga, enquanto uma forma de reivindicar o poder que se concentrava na mão de tiranos, é essencial para que possamos discutir a problemática atual.

As pólis gregas, especialmente Atenas, constituíam um laboratório ideal para o experimento da democracia pura e direta ao apresentarem algumas condições consideradas por Giovanni Sartori irreproduzíveis: “A comunidade compacta unificada por um *ethos* [palavra de origem grega que significa valores, ética, hábitos e harmonia] religioso, moral e político convergente que era a Pólis”.

Nessa linha de raciocínio, para se alcançar um autogoverno real ou democracia direta, como o proposto pelos gregos antigos, precisaríamos de cidadãos dedicados exclusivamente ao serviço público. Assim, para governar a si mesmos, ter-se-ia que passar a vida governando, e essa via criaria um desequilíbrio com quaisquer outras funções que o cidadão devesse desenvolver naquela sociedade.

Assim também temos Jean-Jacques Rousseau estabelecendo que há condições essenciais e difíceis de serem reunidas para o estabelecimento de uma verdadeira democracia: um Estado pequeno, “no qual o povo seja fácil de reunir-se e cada cidadão possa facilmente conhecer todos os demais”, “uma grande simplicidade de costumes que impeça a multiplicação de problemas e as discussões espinhosas”, “uma grande igualdade de condições e fortunas” e “pouco ou nada de luxo”, e conclui, desacreditado, que “se existisse um povo de deuses, governar-se-ia democraticamente. Mas um governo assim perfeito não é feito para os homens” e que “uma verdadeira democracia jamais existiu e nem existirá”.

É evidente que a realidade que nos circunda se afasta progressivamente das condições necessárias à democracia sugerida por Rousseau, que acreditava ser impossível uma democracia que não fosse a direta, criticando veementemente a representativa: “O povo inglês acredita ser livre, mas se engana redondamente; só o é durante a eleição dos membros do Parlamento; uma vez eleitos estes, ele volta a ser escravo, não é mais nada”.

Todavia, deve-se também considerar que, justamente por não ser praticável alcançar todas as metas supracitadas, não se podem subestimar as vantagens de governos representativos modernos. Estes surgem juntamente com mecanismos de participação direta da população como uma solução para esses problemas. Ao passo que nossos representantes têm o exercício direto do poder político, o povo mantém o controle e a limitação desse poder.

## A DEMOCRACIA REPRESENTATIVA E O ESTADO LIBERAL

*“É claro que todas as condições de liberdade mudaram; a própria palavra ‘liberdade’ não tem, no nosso tempo, o mesmo significado dos tempos antigos... É sempre útil estudar a Antiguidade, mas é pueril e perigoso imitá-la.”*

*“Uma Declaração de Direitos é um privilégio do povo contra qualquer governo na terra, geral ou particular, e nenhum governo justo deve recusá-lo.”*

*(Thomas Jefferson)*

Vimos que a democracia representativa surge como uma solução de compromisso para as sociedades de larga escala, por assim dizer, que trazem os problemas da extensão territorial, do tamanho populacional, dentre outros problemas que impedem que indivíduos soberanos formem um Estado sem corpos intermediários, ou seja, sem a necessidade de representantes.

Todavia, não se pode deixar de considerar algumas características básicas e indispensáveis para que possamos contrapor a democracia a qualquer forma de governo autocrático. A primeira delas seria que é necessário um conjunto de regras que estabeleçam quem está autorizado a tomar decisões coletivas e quais os procedimentos para que isso ocorra, de forma que as decisões passem a ser vinculatórias para todos os indivíduos do grupo que abrem mão de suas individualidades

em prol do bem coletivo. Deve-se entender também que as decisões do grupo são feitas por parcela do grupo e não por ele como um todo (o que já consideramos ser inviável hoje), de modo que as decisões devem ser tomadas com base em regras (indiferentemente se escritas ou consuetudinárias), e sempre fundamentadas no princípio da maioria.

Outrossim, é primordial e imprescindível que aqueles eleitos para decidir e os que elegem os que decidirão “sejam colocados diante de alternativas reais e postos em condição de poder escolher entre uma e outra”. Essa proposição somente se torna verdadeira a partir do estabelecimento do Estado Liberal e dos direitos individuais: de igualdade, “direitos de liberdade, de opinião, de expressão das próprias opiniões, de reunião, de associação etc.” É sobre esse alicerce que se apoia o Estado Democrático de Direito e sobre os quais se edificou o Estado Liberal. Assim, nesse Estado, o poder é exercido *sub lege* (entenda-se como a vinculação e submissão dos poderes públicos ao direito), mas “o exerce dentro de limites derivados do reconhecimento constitucional dos direitos ‘invioláveis’ do indivíduo” (Norberto Bobbio, *O Futuro da Democracia*). No caso do Brasil, são esses princípios, dentre outros, conhecidos como Cláusulas Pétreas, amparados constitucionalmente e protegidos de alterações por Emenda Constitucional dada a sua importância para os redatores de nossa Carta, o que não significa que essas premissas sejam cumpridas a partir do momento que adotamos uma postura realista e vislumbramos o abismo que separa o real do ideal.

Como expressado por uma personalidade intelectual e eminente figura política, o ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso: “Construímos uma arquitetura institucional democrática, com partidos, eleições etc. Conquistamos liberdade política no sentido mais amplo, desde a de pensamento até a de organização. Mas tudo isso é insuficiente para criar uma

sociedade democrática. Dizendo de forma direta, falta o essencial: o sentimento de que a lei vale e é igual para todos. Na falta dessa dimensão em nossa cultura política, a impunidade dos poderosos e o conseqüente fosso entre os que mandam e os que obedecem se torna enorme. Daí decorre a apatia, a indiferença da população com relação à política.”

## A DEMOCRACIA VIRTUAL E AS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS

*“A representação apenas pode ocorrer na esfera da publicidade. Não existe nenhuma representação que se desenvolva em segredo ou a portas fechadas (...) Um Parlamento tem um caráter representativo apenas enquanto se acredita que sua atividade seja pública. Sessões secretas, acordos e decisões secretas de qualquer comitê podem ser muito significativos e importantes, mas não podem jamais ter um caráter representativo.”* (Carl Schmitt, *Verfassungslehre*, Dunker & Humblot, München-Leipzig, 1928, p. 208)

*“...todas as ações relativas ao direito de outros homens cuja máxima não é suscetível de se tornar pública são injustas.”* (Kant, *À Paz Perpétua*)

A inovação tecnológica abre novas portas para que se cumpram as promessas da democracia. Entre elas, a possibilidade de maior transparência nos gastos públicos e nas ações dos nossos governantes por meio da internet, seja pela veiculação das informações em *sites* do Governo ou pela imprensa brasileira. Qual a lógica de o Congresso aprovar Atos Secretos que privem o povo de conhecer as decisões daqueles que foram eleitos para garantir o bem-estar nacional, principalmente quando esses atos claramente só garantem o bem-estar destes mesmos políticos em detrimento da população? Seria o fim do chamado Poder Invisível por meio de uma Democracia Virtual.

Nessa mesma linha de raciocínio, Norberto Bobbio coloca como um dos eixos do regime democrático o fato de que todas as decisões dos governantes devem ser conhecidas pelo Povo Soberano. Consideraríamos, assim, o regime democrático aquele do governo direto do povo ou controlado pelo mesmo, e como se poderia considerar controlado algo que foi escondido, que se desconhece. Assim, um princípio fundamental do Estado Constitucional e que o distingue dos Estados Absolutos é que o caráter público (no sentido que antagoniza com secreto) é a regra; o segredo é a exceção que se justifica apenas quando limitado no tempo.

E é essa porta de esperança que abrem as sucessivas revoluções tecnológicas e de comunicações que vivenciamos. O trâmite das informações tornou-se instantâneo no mundo planificado de Thomas Friedman. Assim também ficou muito mais fácil de se exercer um governo com transparência, no qual o povo pode exercer o seu poder cobrando de seus representantes. Não um governo que vislumbrasse um mandato imperativo para os governantes, que acabariam sujeitos a representar interesse de grupos particulares e não os da nação, mas um governo em que os governantes tenham responsabilidade política e sejam devidamente fiscalizados pela população.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<POLÍTICAS>; Democracia; Análise política;

### BIBLIOGRAFIA

- BOBBIO, Norberto. *O futuro da democracia*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- FRIEDMAN, Thomas L. *Mundo é plano: uma breve história do século XXI*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.
- KANT, Immanuel. *À paz perpétua*. Porto Alegre: L&PM, 2008.
- REVISTA ÉPOCA. São Paulo: Globo, ed. 575, 25 de maio de 2009.
- SARTORI, Giovanni. *A teoria da democracia revisitada: o debate contemporâneo*. Vol. I. São Paulo: Ática, 1994.
- SARTORI, Giovanni. *A teoria da democracia revisitada: as questões clássicas*. Vol. 2. São Paulo: Ática, 1994.
- SCHMITT, Carl. *Verfassungslehre*. München-Leipzig: Duncker & Humblot, 1928.

## VALORES – UMA VISÃO DE ESPERANÇA PARA O DESAFIO DA DEMOCRACIA

Enfim, a discussão sobre as nuances, dificuldades e benefícios do sistema é polêmica e tem atravessado séculos sem que se atinja um consenso. Portanto, seria muita pretensão deste artigo propor uma solução pronta e que viesse a elucidar definitivamente a questão. Entretanto, não posso deixar de pensar que talvez a resposta para um amanhã melhor para a nossa democracia e Nação esteja junto aos ideais. Talvez seja uma visão pueril ou romantizada das potencialidades humanas, mas acredito que, respeitados os valores defendidos por tantos filósofos e os mesmos redigidos em tantas Cartas Constitucionais de todo o mundo, podemos alcançar sociedades e Estados mais justos e mais democráticos.

“É pouco para a construção de uma Nação. É preciso revitalizar valores que aumentem a coesão social e sustentem instituições baseadas na igualdade jurídica de todos os cidadãos. Instituições que substituam a velha noção de que a justiça social é uma dívida dos governantes e a tornem conquista de um direito.” (Fernando Henrique Cardoso, ex-Presidente do Brasil).

# A GUERRA ASSIMÉTRICA

CASSIANO **SIMÕES** DA SILVA  
Aspirante (FN)

---

**P**ara que possamos entender o conceito de Guerra Assimétrica, precisamos voltar um pouco no tempo e tomar conhecimento dos quatro tipos de guerra moderna. Em 1648, com o fim da Guerra dos Trinta Anos, foi elaborada a Paz de Westphalia. Com esse tratado, o Estado passou a monopolizar as guerras, ou seja, organizações independentes (como famílias, empresas, religiosos, tribos, entre outras) não representariam mais o papel de Forças Armadas regulares. Depois de mais de 350 anos, alguns meios de guerra antigos estão ocorrendo novamente, como extorsão e terrorismo. Devido à peculiaridade dos treinamentos, a grande preocupação de um exército regular é enfrentar oponentes que não se assemelhem a ele próprio, pois em combate não haveria a menor noção do que eles seriam capazes de realizar.

A seguir, serão comentadas, apenas superficialmente, as três primeiras gerações da Guerra Moderna, pois o foco principal do artigo é a Guerra Assimétrica (Quarta Geração). Esta pequena síntese é apenas para que o leitor possa entender com mais clareza o que será tratado posteriormente.

O General de Exército Carlos Alberto Pinto Silva, em um de seus artigos para o *site* do Comando de Operações Terrestres, define as três primeiras Gerações da Guerra da seguinte forma:

*“A Primeira Geração da Guerra moderna foi a guerra de linha e coluna, onde as batalhas eram formais e o campo de batalha era ordenado, tendo ocorrido entre 1648 e 1860, aproximadamente. A Guerra de Segunda Geração foi uma resposta ao desalinhamento observado no campo militar nas últimas décadas do sé-*



culo XIX. Este modelo foi basicamente desenvolvido pelo Exército francês, durante e depois da Primeira Guerra Mundial; a Guerra de Segunda Geração procurou uma solução no fogo concentrado, a maior parte dele de artilharia. O objetivo era o atrito e a doutrina resumida pelos franceses como sendo “a artilharia conquista, a infantaria ocupa”. A Terceira Geração da Guerra foi também um produto da Primeira Guerra Mundial; foi desenvolvida pelo Exército alemão e ficou conhecida como blitzkrieg ou guerra de manobra. A Guerra de Terceira Geração foi baseada não no poder de fogo e no atrito, mas na velocidade, na iniciativa, na descentralização, na surpresa e no deslocamento mental e físico.”

A Quarta Geração é marcada pelo grande antagonismo existente entre as forças em combate, que em geral ocorre entre Forças Armadas regulares subordinadas ao Estado contra guerrilheiros, terroristas, fanáticos religiosos, entre outras forças adversas não convencionais. Existem diversos conflitos desse tipo ocorrendo no mundo contemporâneo. Um exemplo é a guerri-

lha do narcotráfico existente na Colômbia, onde as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc) pregam o caos na região de fronteira, por meio de sequestros, para persuadir o governo daquele país. Outro exemplo é a atuação do grupo paramilitar Hezbollah, que se constitui em um dos principais movimentos de combate à presença israelense no Oriente Médio, utilizando-se de ataques terroristas, pressionando a comunidade mundial para a criação de um Estado palestino. A Al-Qaeda e o Hamas são outros exemplos de forças não regulares que estão em conflito com o Estado. É importante notar que, na maioria dos lugares em que ocorrem conflitos entre essas forças não convencionais contra tropas regulares, o Estado mostra-se em desvantagem. A definição de Guerra Assimétrica, fornecida pela Marinha do Brasil, pode comprovar tudo o que foi dito anteriormente.

“A Guerra Assimétrica é empregada, genericamente, por aquele que se encontra muito inferiorizado em meios de combate, em relação ao seu oponente. A assimetria se refere ao desbalanceamento

*extremo de forças. Para o mais forte, a Guerra Assimétrica é traduzida como forma ilegítima de violência, especialmente quando voltada a danos civis. Para o mais fraco, é uma forma de combate. Os atos terroristas, os ataques aos sistemas informatizados e a sabotagem são algumas formas de Guerra Assimétrica.”* (BRASIL, Estado-Maior da Armada, EMA305: Doutrina Básica da Marinha. Brasília. 2004)

Como já citado, essa nova modalidade de guerra é marcada pela grande diferença de poderes, tais como tecnológico e logístico. Portanto, a tática das forças em desvantagens é negar a vitória; não se trata mais de vencer a guerra, e sim de não perder. A tropa inferior se empenha em destruir pontos de importância logística, política e social; a perda acaba sendo não somente militar, mas também política. Essa nova tática é exaurir o inimigo mais forte, causando-lhe perdas até que a guerra se torne tão dispendiosa política e moralmente que não mais convenha continuar a batalha. Uma solução das forças regulares é adotar uma tropa de infantaria realmente leve, que possa se mover mais rapidamente e para mais longe do inimigo, que consiga se manter com seu próprio armamento sem necessidade de apoio de fogo, e com o mínimo de apoio logístico para se manter em combate pelo máximo de tempo possível.



A Quarta Geração também introduz uma nova concepção na parte de material bélico e equipagem individual. Na guerra convencional, o tamanho do armamento não era um fator limitante para o combate, pois se dava em campo ou região não urbanizada; porém, em combate urbano, é necessária flexibilidade com o uso do armamento, pois os compartimentos são apertados. Uma adequação que foi feita durante os primeiros contingentes de tropas de Fuzileiros Navais do Brasil no Haiti foi a do fuzil M16 A2 para o M4, juntamente com o uso da pistola 9 mm. Quanto à nova equipagem individual, pode-se notar o uso de joelheiras e cotoveleiras, pois o combatente entra muito em choque com chão cimentado; o uso da mochila de água (*camelback*) em vez do cantil no cinto, que pode ficar agarrado em portas e cercas; e o uso de vestimentas apropriadas para cada ambiente (as tropas americanas já utilizam camuflados digitalizados que se confundem melhor com o meio, e o CFN tem um projeto para aquisição desse tipo de camuflado em um futuro próximo).

A condução de tropas nessa nova concepção de guerra tem tomado novos rumos. A manutenção de uma tropa coesa não depende mais da incitação do combatente contra uma nação ou a manutenção da liberdade. Agora estão em xeque atritos culturais e religiosos. Muitas vezes a luta se dá com tropas fanáticas, as quais não





possuem uma liderança concreta, e sim indivíduos convencidos por uma crença abstrata, como os islâmicos fundamentalistas. Em forças regulares engajadas em Guerra Assimétrica, tem se tornado importante a liderança de pequenos grupos, pois o combate acaba se ramificando até equipes de aproximadamente cinco militares. Nesses grupos é importante que o líder se mantenha por meio do exemplo e gere uma firme união, pois um necessita do outro nesta célula do combate.

A Guerra Assimétrica é a guerra do presente, com certeza será a guerra do futuro

e, na maioria das vezes, será travada por meio de combates urbanos. Portanto, é necessário que os nossos combatentes anfíbios estejam treinados e preparados para tal. Com consciência disso, o alto escalão vem adquirindo novos materiais e aprimorando o treinamento dos nossos militares. A aquisição do Simulador Tático de Infantaria Laser (Stil) é um bom exemplo de como realmente existe a preocupação com o desenvolvimento. Além disso, treinamentos em regiões que simulam o combate urbano (como favelas simuladas) contribuem para a melhor formação do militar. Como prova cabal de que nossos combatentes estão sendo bem treinados, podemos observar o exemplo da Missão de Paz Haiti, onde ocorre um combate urbano caracterizado pela Guerra Assimétrica. Todos os contingentes que para lá foram cumpriram sua missão com mestria e perfeição. Além disso, tiveram a oportunidade de estar em combate real e adquiriram experiências únicas, que são passadas aos outros militares que ainda não tiveram a chance de estar em missões reais. Por fim, temos a certeza de que nossos fuzileiros estão muito bem preparados para toda e qualquer missão e, independentemente do tipo de guerra que o futuro nos reserva, os Fuzileiros Navais estarão prontos para defender nossa soberania. *Adsumus!*

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<GUERRAS>; Assimétrica; Missão de Paz;

## BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA305: Doutrina Básica da Marinha. Brasília. 2004.
- COSTA, Darc. *Visualizações da Guerra Assimétrica*. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra (ESG), 2003.
- [www.coisasinternacionais.com](http://www.coisasinternacionais.com)
- [www.coter.eb.mil.br](http://www.coter.eb.mil.br)
- [www.egn.mar.mil.br](http://www.egn.mar.mil.br)
- [www.forte.jor.br](http://www.forte.jor.br)

# TIRO ESPORTIVO: EXERCÍCIO DE CONCENTRAÇÃO

RÔMULO I. NIEDERAUER DE FREITAS  
Aspirante

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Como é o esporte  
Como ter um bom tiro  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

O tiro esportivo é um esporte diferente de qualquer outro, simplesmente por não se limitar a sexo, idade e nem mesmo a problemas físicos. O que mais exige do atleta é a concentração. A condição física não pode ser deixada de lado, devido à longa duração da prova. O presente texto tem o objetivo de mostrar como é este esporte e alguns métodos para aprimorar o atirador.

Surgiu no Brasil por volta do século XIX, trazido por imigrantes, principalmente alemães e italianos que se fixaram na

Região Sul do País. O costume da prática de caça e pesca por eles trazido teve a consequente fundação de clubes. Assim, teve início o tiro esportivo em nosso país, com a competição do Tiro ao Rei nas colônias alemãs.

Hoje, já existem diversas modalidades; dentre elas podemos citar algumas, como a de pistola e carabina de ar comprimido, tiro rápido, fogo central e de fuzil standard. A Escola Naval possui um local para a prática. Além de ter sido palco de importantes competições, como a Navamaer, é onde se formam atiradores de excelência.

Em especial, iremos destacar o tiro de pistola de ar comprimido, mas a metodologia não se limita somente a essa modalidade, podendo ser também aplicada às demais.

## COMO É O ESPORTE

A prova consiste em executar 60 tiros com uma munição de chumbinho em, no máximo, 85 minutos para homens, enquanto para as mulheres são 40 disparos em 75 minutos, havendo antes um tempo de preparação para ambos. Após o término, acontece a final, com dez tiros para os que obtiveram os cinco melhores resultados. O alvo fica a 10 metros de distância.

Para que o atleta possa competir, é necessário ser aprovado pelos juízes na medição de pesos da arma e do gatilho e das medidas das extensões da arma. Por isso é importante que, durante os treinos, o atirador faça as regulagens necessárias para que o gatilho não esteja “leve” demais na hora da medição. Precisa acusar uma resistência de no mínimo 500 gramas.

Todos os atiradores devem ter cuidados com a segurança, mantendo sempre a mira apontada para a direção do alvo e respeitando sempre os avisos caso aconteça um incidente ou acidente de tiro. Durante a competição, é permitido sair do posto para recarregar o cilindro de ar com a permissão do juiz.

Vence o atirador que obtiver o melhor somatório de pontos. A capacidade de concentração e a condição física são os itens mais exigidos pelo esporte.

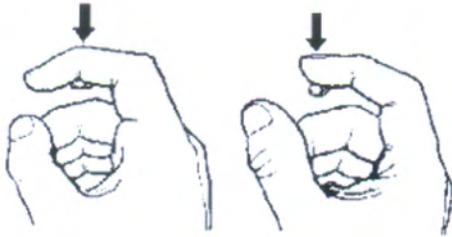
## COMO TER UM BOM TIRO

É necessário fazer o alongamento do corpo antes de se posicionar. Assim, evitam-se fadigas e que o braço comece a tremer. A respiração é também de extrema importância

para a redução do ritmo do batimento cardíaco e para facilitar a concentração.

A empunhadura da arma é o fator essencial para executar o tiro, não devendo “estrangular” o punho, mas também não deixando frouxo demais. A arma deve ser encaixada de modo que a mão fique exatamente nos contornos do punho. O dedo indicador deve ficar de modo que o gatilho fique no meio da falangeta. Se o dedo estiver um pouco “para fora ou para dentro”, o tiro pode ser desviado para um dos lados. Pode-se dizer que o segredo de um bom tiro está nessa parte, pois não basta enquadrar perfeitamente o alvo, mas na hora do gatilho o tiro ser desviado. O atirador deve fazer esse movimento devagar para evitar a famosa “gatilhada”. O tiro deve ocorrer sem ser percebido. Com isso, evita-se que, por medo do tranco da arma, o atirador abaixe um pouco o cano e ocorra o sobressalto. Ter que contrair o dedo indicador no gatilho sem fazer com que o restante da mão se mexa requer bastante treino. Para isso, é costume praticar o tiro seco, que é atirar sem munição e a carga de ar do cilindro.

Um outro detalhe a ser mencionado é a mira. Ela deve ser feita alinhando-se alça, massa e alvo. Porém um detalhe bastante importante é como fazer isso. A alça tem formato em U, e a massa aparece como um pequeno bastão preto vertical. A mira correta é quando esse bastão encontra-se no interior do vão do U, fazendo com que a extremidade superior de cada um esteja alinhada, de forma a fazer uma reta horizontal, enquanto os espaços que aparecem entre cada um devem ser iguais. E essa reta deve se posicionar de tal forma que ela esteja tangenciando na parte de baixo do círculo preto do alvo. Com isso, o tiro não é desviado para os lados e nem verticalmente. É importante que o atirador esteja focalizando o conjunto alça e massa e não o



Posicionamento incorreto do indicador, o gatilho precisa estar no meio da falangeta do dedo



A mão deve encaixar perfeitamente para uma empunhadura firme

alvo. Isso acontece simplesmente porque o olho não consegue focalizar dois objetos na mesma linha de visada ao mesmo tempo. Portanto, o alvo aparecerá desfocado, como um círculo borrado. O importante é observar o movimento do conjunto alça e massa, pois o alvo estará sempre estático.

O momento de atirar precisa obedecer a uma sequência de procedimentos. Posicionar as pernas a uma distância igual à dos ombros para que o corpo não fique oscilando quando o braço for levantado. Verificar se, quando a arma for levantada, o braço estará para a direita ou para a esquerda do alvo. Para isso basta compensar, movimentando a perna de trás para o lado no qual o braço se encontrava erradamente. Os olhos devem estar ambos abertos. Quando se fecha o que não faz a mira, a contração “força” a visão do outro. É comum usar óculos ou proteção opaca no outro olho, mantendo-o aberto. Em seguida, a respiração deve ser controlada, expirando e inspirando três vezes antes de executar o tiro. Assim, a musculatura estará oxigenada, evitando que o braço “canse” muito rápido. O início do tiro acontece com o enquadramento do alvo, ainda respirando e enquanto estiver diminuindo a amplitude do movimento do braço. Quando a mira estiver enquadrada, o atirador deve realizar a apneia para evitar que o movimento da respiração faça com que a mira

fique oscilando verticalmente. Este momento é o mais propício para que o tiro ocorra. Após isso, a musculatura começa a se cansar e o braço a tremer, desfazendo o enquadramento. Não se pode demorar muito para realizar o disparo, durando de 5 até no máximo 10 segundos.

Muitos dos detalhes devem ser aperfeiçoados por exercícios complementares. A musculatura precisa ser fortalecida para que o braço não oscile nos 60 tiros da prova. Para isso, basta pegar um peso de 2 quilos e praticar a isometria do tiro, mantendo o braço esticado durante 15 segundos e descansando oito. Para puxar o gatilho corretamente, faça o que já foi dito: pratique tiro em seco, concentrando-se para não notar quando o disparo ocorreu.

A regulação do equipamento também influencia bastante no resultado. Cada indivíduo possui uma característica de atirar. Para regular a arma, é preciso realizar alguns disparos e verificar onde ficou a concentração de tiros em relação ao centro do alvo. No próprio armamento, existem mecanismos para compensar os desvios do tiro tanto na horizontal quanto na vertical. Utilizar munição de boa qualidade não é pouco importante, pois o chumbinho de má qualidade pode atritar com as raia na alma do cano, se desviando ao sair da boca. Além disso, a velocidade com que sai o projétil precisa ser alta,

para que o tiro não “caia” por causa da ação da gravidade. Normalmente é utilizada a marca Finale Match para armas 4,5 mm – .177. Armas das marcas Feinwekbau, Anschütz e Gamo são as mais conhecidas e de ótimo desempenho.

Por último, talvez o principal, a concentração do atirador. Recordar todos os fundamentos é essencial na hora do disparo. Lembrar da respiração e do enquadramento do alvo, puxar o gatilho devagar, posicionamento do indicador, da mão e das pernas, tudo isso deve acontecer de maneira involuntária. Por isso o treino intenso é o meio para aperfeiçoar a técnica do tiro.

## CONCLUSÃO

Essa modalidade desportiva talvez tenha como principal característica que a diferença das demais exigir bastante da concentração do indivíduo. Não só fisicamente, pois é uma prática muito eficiente para uma pessoa exercitar o poder de se concentrar. Infelizmente, o acesso é muito restrito devido ao valor do equipamento e ao reduzido número de locais para treino.

O tiro esportivo é um exemplo de como o homem pode usar a arma não só para matar. A prática desse esporte é uma maneira saudável de competir, ter prazer e lazer.



Participação dos Aspirantes da Escola Naval em competição no Centro Nacional de Tiro Esportivo

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<EDUCAÇÃO>; Esporte;

## BIBLIOGRAFIA

FERREIRA, Eduardo Fernandes. *Manual de Organização de Provas de Tiro*. Rio de Janeiro. [www.cbc.com.br](http://www.cbc.com.br)  
[www.cbte.org.br](http://www.cbte.org.br)

## ARTIGOS AVULSOS

Esta seção divulga os artigos que não puderam ser publicados – na íntegra – na *RMB* e que passarão a fazer parte do acervo da Biblioteca da Marinha.

Aqui são apresentados o título, o autor, posto ou título, número de páginas do trabalho completo, classificação para índice remissivo e o resumo do artigo.

---

### A IMPORTÂNCIA DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA A SEGURANÇA DAS ÁREAS MARÍTIMAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL – A QUARTA FROTA AMERICANA E A AMAZÔNIA AZUL \*

**IVONE MARIA DE LIMA CAMILLO**

Capitão de Fragata (T)

Número de páginas: 29

Identificação: AV 031/10 – # 1803 – *RMB* 1º/10

CIR: <RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Acordo; Segurança; Política; Mar Territorial; Soberania; Marinha dos Estados Unidos; Marinha do Brasil;

A monografia aborda o tema da cooperação internacional para a segurança das áreas marítimas, considerando o conceito de soberania e sua relação com o mundo globalizado. Analisa a defesa das águas sob jurisdição nacional e a limitação das possibilidades de cooperação devida aos interesses econômicos crescentes em virtude das riquezas minerais recém-descobertas.

---

\* Monografia apresentada na Escola de Guerra Naval – Curso Superior de Guerra Naval em 2008.

A autora entrevistou o diplomata Paulo Roberto de Almeida, que acrescentou análise sobre as relações internacionais, especificando a concepção política e militar dos Estados Unidos e do Brasil.

A política de Defesa Nacional é citada como forma de contribuir para a redução da possibilidade de conflitos e de fortalecer processos de integração sul-americana, tais como o Mercado Comum do Sul (Mercosul), a Comunidade Andina de Nações e a Comunidade Sul-Americana de Nações, entre outros.

Continua a autora mostrando a importância estratégica da Amazônia Azul *vis-à-vis* com a necessidade do reaparelhamento da Marinha. Comenta, por fim, a sua preocupação com a reativação da Quarta Frota da Marinha americana.

## PRISÃO PREVENTIVA DISCIPLINAR MILITAR

**WALTER SANTOS PENICHE**

Capitão de Corveta (T)

Número de páginas: 19

Identificação: AV 032/10 – # 1800 – RMB 1º/10

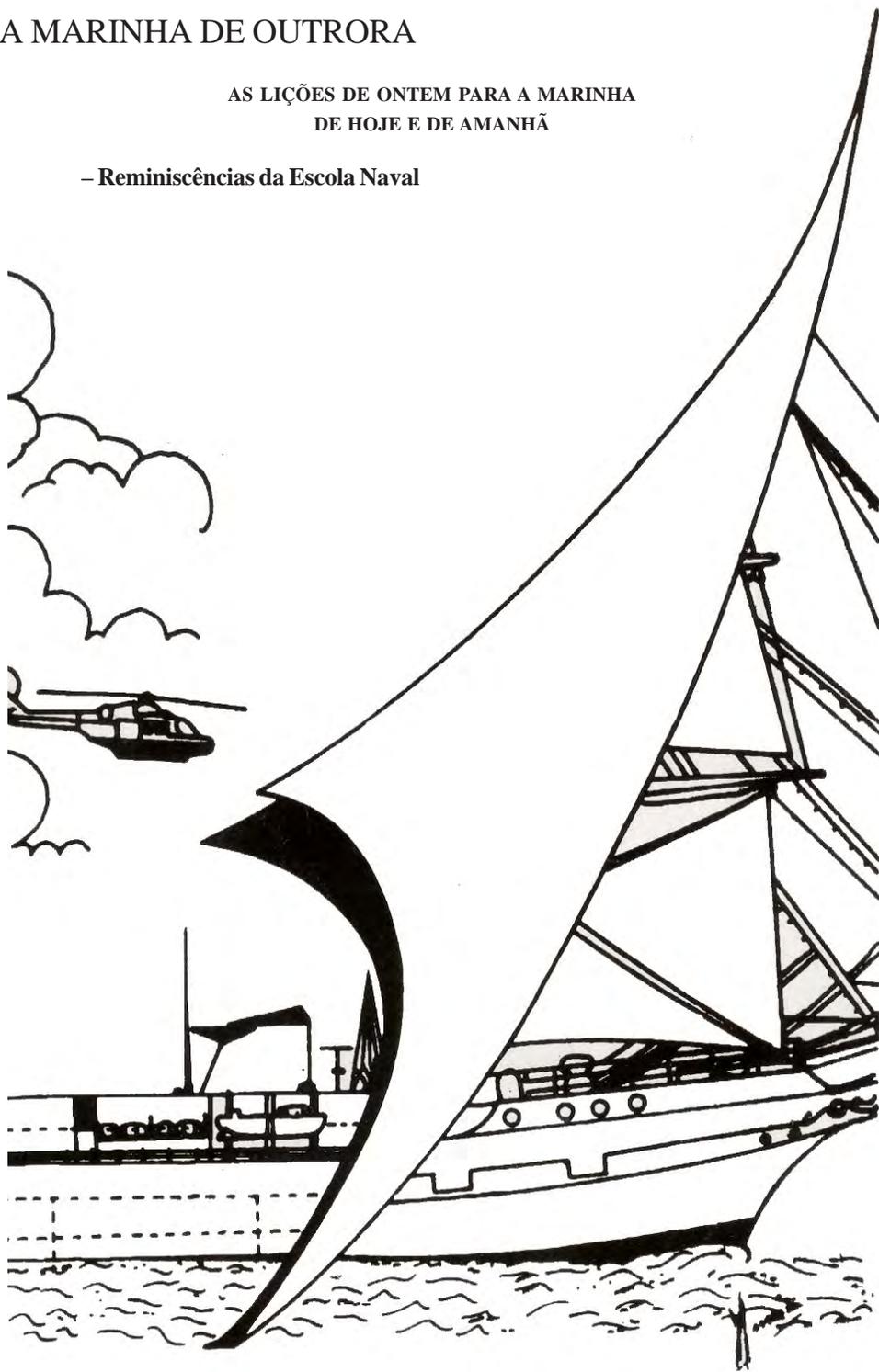
CIR: <PESSOAL>; Prisão; Justiça; Disciplina;

O presente estudo tem o propósito de analisar a existência da prisão preventiva disciplinar na Marinha e confirmá-la como instituto de salvaguarda da hierarquia e da disciplina, elencando a legislação aplicável e os pressupostos práticos, sob os fundamentos de validade expressos no inciso LXI do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, nos arts. 42 e 47 do Estatuto dos Militares, nos arts. 40 e 41 do Regulamento Disciplinar para a Marinha e no art. 4-1-17 da Ordenança Geral para o Serviço da Armada.

# A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA  
DE HOJE E DE AMANHÃ

– Reminiscências da Escola Naval



## REMINISCÊNCIAS DA ESCOLA NAVAL

Tradicionalmente, a duração do curso da Escola Naval foi de quatro anos; no entanto, houve épocas em que tal não aconteceu.

Em 1930, a Administração Naval, como o número de reprovações no exame de admissão era muito elevado, resolveu criar um curso, denominado de Curso Prévio, com a duração de dois anos, que funcionaria na própria Escola, onde se daria ênfase às matérias mais necessárias ao curso da Escola Naval. A turma do Aspirante Helio Leoncio Martins inaugurou esse curso.

Em 1934, o dia 24 de outubro era feriado nacional, em comemoração ao Dia da Vitória da Revolução de 30. Nesse dia, chegou à Guanabara o Navio-Escola (NE) *Almirante Saldanha* em sua viagem inaugural. Lembro-me bem desse dia porque a minha turma, que era do 1º ano prévio, foi distribuída pelos contratorpedeiros, em formatura de postos de continência, os quais foram fora da barra recepcionar o novo NE. Note-se que o último NE – *Benjamim Constant* – dera baixa na década de 20; portanto, havia cerca de dez anos que a Marinha não tinha NE. Aproveitando-se dessa circunstância, a turma do Aspirante Primo Nunes de Andrade, que cursava o 4º ano, conseguiu antecipar a sua formatura para esse dia.

Como o NE tinha alojamento para 60 guardas-marinha e a turma de Primo Nunes era pequena, foi decidido que a turma que se seguia, que era a turma do Aspirante Leoncio, estudaria nas férias, receberia a espada em março do ano vindouro e, assim, faria a viagem de instrução junto com a turma do Aspirante Primo.

Então, a duração do curso da Escola foi reduzida de quatro para três anos, e a turma seguinte, do Aspirante José Leite Soares Júnior, receberia a espada em fins de 1935.

Em 1936, a turma do Aspirante Leopoldino Amorim se seguiria, mas a di-

reção da Escola decidiu voltar atrás, aos quatro anos. Entretanto, como o ano letivo já tinha começado, eles receberiam a espada no fim do ano e cursariam o 4º ano como guardas-marinha, em 1937.

Nesse ano de 1937, houve nova alteração. A duração do curso prévio foi reduzida para um ano. Assim, no ano de 1936, não houve admissão para o curso prévio, e esse ano foi o último em que a Escola funcionou na Ilha das Enxadas. No ano de 1938, iniciou-se o curso em Villegagnon, na Escola Nova, sendo a turma do Aspirante Faria Lima a primeira a receber a espada lá.

A minha turma, do Aspirante Paulo Espiridião Correa de Andrade, seguiu-se à turma do Aspirante Faria Lima.

A mudança para nós foi sensacional. Passamos a nos alojar em camarotes de três em vez do alojamento tradicional. Havia um cinema, uma piscina com água clorada em substituição à outra, que era de água salgada e enchia e esvaziava de acordo com a maré, e, por fim, mudamos de uniforme.

Na Ilha das Enxadas, usávamos o uniforme de dólman branco e também o *cheviot*, que era de dólman azul com os botões ocultos, e dólman mescla. Todos com boné. Era muito incômodo. Na Escola Nova foi criado o blusão branco, com mangas raglã, azul e mescla, todos com botinas pretas e gorro de marinheiro. O jaquetão continuou somente para licenciamento. Também foi criada a jaqueta para paradas e uniforme de gala.

E assim estabilizou-se a duração do curso até 1943, época da guerra, quando o curso foi comprimido, por necessidade do conflito. Depois da guerra, voltou ao normal até 1960, quando foi reduzido para três anos e meio. A formatura era em julho.

Em 1964, fui designado superintendente de Ensino. Os professores se queixavam

muito do 4º ano ser em seis meses. A turma do Guarda-Marinha Mendes, que se formou em julho, ficou aguardando a prontificação do NE *Custódio de Mello*, o qual só ficaria pronto no ano seguinte. Com dificuldade foram conseguidos estágios em várias Organizações Militares (OM) para aproveitar o tempo. Assim, foi decidido que o curso voltaria a quatro anos, o que aconteceu no ano seguinte e permanece até hoje. Outra providência tomada nesse ano foi a permissão para que os aspirantes do Corpo da Armada pudessem usar óculos, pois naquela época somente os intendententes podiam usá-los. Eu, desde segundo-tenente, usava óculos, que nunca me criaram problema, por isso me empenhei para que as Instruções Reguladoras para as Inspeções de Saúde na Marinha (Irisma) fossem alteradas, o que foi conseguido.

Curiosamente, há pouco tempo, num almoço, um almirante de esquadra da ativa, que fazia parte da turma de guardas-marinha de 1965, contou-me que eu havia sido execrado pela sua turma por essa provi-

dência, que atrasou a sua formatura por seis meses. Para mim não foi surpresa, pois já tinha imaginado isso havia muito tempo.

Em 1968, voltei à Escola, como vice-diretor. Um belo dia o secretário me procurou e declarou-me que o livro de anotações das notas das provas estava se esgotando. Telefonei para a Imprensa Naval e pedi a confecção de um novo, mas eles me informaram que não seria possível. Teria então, que comprar fora, o que seria difícil, de vez que aquele livro tinha centenas de páginas. O Capitão-Tenente Júlio Pessoa, que estava cursando informática, me informou que o computador da Diretoria de Intendência poderia resolver o problema. Ele foi àquela OM e voltou dizendo que estava tudo arranjado, bastava a Escola mandar a relação dos aspirantes e os graus das provas, e no fim do ano ele daria a classificação dos aspirantes sem erro, o que foi feito com o maior sucesso.

*Eddy Sampaio Espellet*  
Almirante de Esquadra

## CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para ideias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

---

### A FLOTILHA DE MACAÉ

Quando o presente é fraco, vou buscar forças no passado. A impressão de ter sido útil conforta-me na velhice do corpo.

Como patriota e militar, e até mesmo quando ainda era civil, sempre me preocupei com os problemas e as possibilidades nacionais. Desde que li *O escândalo do petróleo*, do grande Monteiro Lobato, nunca mais me desliguei do “ouro negro”, menos importante apenas do que a água ainda hoje.

Lendo o excelente artigo “Patrulha Naval e as áreas sensíveis da Plataforma Continental”, do Vice-Almirante José Luiz Feio Obino, publicado na *RMB*, v. 129, nº 10/12, outubro/dezembro 2009, me senti atualizado e certo quando o assunto já me preocupava, muitos anos atrás.

Empolgado com o referido artigo e querendo mostrar minha solidariedade com os propósitos nele contidos e, ainda, atendendo ao apelo da *RMB* contido no preâmbulo de sua seção “Cartas dos Leitores”, resolvi lembrar meu artigo “A Flotilha de Macaé”, publicado nessa revista, v. 117, nº 7/9, julho/setembro 1997.

Quando ora se cogita a obtenção do submarino nuclear, talvez não fosse ainda inoportuna a minha ideia.

Macaé, que só veio aparecer com a nossa querida Petrobras e que já é nome de navio, poderia também ser nome de uma flotilha.

GERSON FLEISCHHAUER  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)

# ACONTECEU HÁ 100 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 nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

---

## O PROBLEMA OPERÁRIO NOS ARSENÁES DE MARINHA

(*RMB*, jan./1910, p. 1.035-1.058)

Armando Burlamaqui

METHODOS DE TRABALHO

(...)

## SUBMERSIVEIS AMERICANOS DO TYPPO "HOLLAND", CLASSE "NARWHAL" (EXTRACTO DE RELATORIO)

(*RMB*, jan./1910, p. 1.059 -1.075)

Capitão-Tenente Frederico Villar

O extraordinario successo ultimamente obtido nas provas officiaes dos submarinos (submersiveis) americanos do typo *Narwhal* ("Holland"), que em numero de oito foram construidos para a Marinha dos Estados Unidos, induzio-me a empregar todos os esforços possiveis para obter os dados e outras informações dessas experiencias, que pudessem mais interessar á nossa marinha.

Os submersiveis a que me refiro foram construidos pela "Electric Boat Company" (*Holland torpedo-boats Company*) de Quincy,

Mass., que foi a primeira empresa industrial organizada no mundo para a construcção e exploração commercial do submarino como arma de guerra. Ha doze annos construiu ella o primeiro navio submarino torpedeiro que é o "Holland", actualmente figurante nos quadros da Armada Americana. Desde essa ocasião os Almirantados Americano, Inglez, Japonnez, Austriaco, Russo e Hollandez ordenaram a construcção de navios deste typo directamente á referida companhia americana, ou fizeram-os construir em seus proprios

arsenaes e na industria particular de seus respectivos paizes, com a devida venia dessa empreza, proprietaria exclusiva do privilegio dos planos originaes. Mais de cem navios deste typo teem sido lançados. Todos os submarinos inglezes, americanos e japonezes são do typo "Holland" e construidos pela "Electric Boat Company", ou com sua licença. A crescente e natural perfeição da mão de obra e os melhoramentos successivos introduzidos nesses navios permittiram que em todas as experiencias nos Estados Unidos, como no Japão, na Inglaterra, na Russia, na Austria e na Hollanda, os navios deste typo excedessem continuamente os dados previstos e occupassem rapidamente um logar distincto entre os melhores typos conhecidos e em uso nas Potencias.

Devido ao grande numero de navios "Holland" construidos, numero considera-

velmente maior do que qualquer outro typo, á competencia, ás provas perigosas a que teem elles sido sujeitos e ao largo periodo de serviço pratico no mar, os meritos destes navios não são problematicos e teem sido brilhantemente evidenciados nas experiencias actuaes.

Experiencias constantes e laboriosas, intelligentemente dirigidas e realisadas durante tantos annos e com submarinos de tão variadas dimensões e projectos tão differentes, collocaram os constructores destes navios nas circumstancias de conhecerem o justo equilibrio de suas qualidades e os principaes caracteristicos que satisfaçam ás condições praticas do serviço.

Estes caracteristicos constituem os dados classicos dos modernos navios do typo "Holland".

(...)

### **A TELEGRAPHIA E A TELEPHONIA SEM FIO - SEU ESTADO ACTUAL**

(RMB jan./1910, p. 1.133-1.163)

M.C. Gouvêa Coutinho

A revista hespanhola *Memorial de Artilharia* publicou em seu numero de agosto de 1909 um bom resumo sobre o estado actual da telegraphia e telephonia sem fio, com figuras muito claras a respeito. Julga-

mos de utilidade traduzil-o, presumindo que será de bom auxilio para os camaradas que se dedicam a essa especialidade, já bastante introduzida em nossa marinha.

(...)

### **MARINHA DE GUERRA NO BRAZIL**

(RMB, jan./1910, p. 1.165-1.1173)

Primeiro-Tenente Lucas A. Boiteux

CORPO DA ARMADA - ADHESÕES - CONSIDERAÇÕES A RESPEITO - CONTRATO DE OFFICIAES ESTRANGEIROS - LORD COCHRANE - A MARINHA GEM - PLANO DE REFORMA DA MARINHA - OUTRAS NOTÍCIAS

Tinhamos já um forte nucleo de forças patriotas bem capaz de medir-se, mesmo

com vantagem, contra o exercito inimigo, que occupava varias posições de nossa cos-

ta. Mas, por mais numerosas que fossem estas tropas, tornavam-se impotentes para vencer longas distancias por invios caminhos, lutar com o deserto impenetravel e alcançar o campo inimigo em condições de facil victoria. O resultado, pois, da campanha dependia do dominio do mar.

Os destinos do nosso Brazil, emancipado e indivisivel, estavam racionalmente dependentes das operações navaes. Tinhamos necessidade de uma esquadra

forte e disciplinada para enfrentar com galhardia o poder naval da antiga metropole.

Os egregios patriotas que auxiliavam D. Pedro na obra gloriosa da nossa emancipação bem conheceram que o novo imperio só poderia alcançar a sua integridade apoiando-se em uma efficiente marinha, e todos os seus esforços se uniram para a realização deste supremo desideratum.

(...)

### ASSUMPTOS NAVAES

(RMB, fev./1910, p. 1.295-1.312)

Sob este titulo publicaram os jornaes desta capital uma longa carta aberta, dirigida ao nosso talentoso e illustrado camarada sr. capitão-tenente Augusto Carlos de Souza e Silva e ao nosso eminente patricio e preclaro estadista sr. senador Joaquim Murтинho.

Sendo essa carta mais uma brilhante confirmação do grande valor desse nosso illustre camarada, quer como official dos mais notaveis e esperançosos da nossa marinha de guerra, quer como cidadão de extremado patriotismo e invejavel clarividencia, quer como escriptor naval de primeira ordem, aliás já de longa data conhecido pela sua extraordinaria competencia no assumpto, não nos poderíamos furtar ao grato dever e, ao contrario, é com summa satisfação que a vamos registrar em nossas columnas, tanto mais que nada de melhor nem de mais completo se poderia dizer sobre a actual reorganização da nossa marinha, tão feliz e acertadamente posta em já adeantada execução.

Depois de justificar-se plenamente do facto de dirigir essa sua carta de preferencia a um civil, apenas aparentemente estra-

nho ao assumpto ou d'elle inteiramente despreocupado, pela natureza de suas occupações habituaes, e de fazer outras considerações, que com desprazer deixamos de reproduzir aqui por deficiencia de espaço e para pôr quanto antes sob os olhos do leitor os conceitos que mais nos impressionaram, assim prossegue o talentoso collega, ferindo com mão de mestre e derrubando uma a uma as objecções que porventura ainda se pudessem levantar contra a adopção e execução do nosso actual programa naval:

“No programa remodelado pela iniciativa do Senado e delineado pelo almirante Alexandrino, já então ministro da marinha, a massa fôra de um só golpe empolgada, irresistivelmente, pela justeza da correção, pela virilidade da aspiração, pela clareza do objectivo, pela harmonia do conjunto, pela solidez do systema, pela nitidez dos aspectos, pela esthetica da fôrma, pela simplicidade das linhas, pela excellencia dos navios, pelo acerto na previsão, pela grandeza do resultado, pelo methodo na execução, pela propria brutalidade do facto, pela logica.

Queremos, devemos ser fortes? Pois temos navios tão bons e tão poderosos como os melhores que nos puderam atacar. Eis toda a psychologia do successo genuinamente nacional do programma Alexandrino; eis todo o segredo do prestigio desse Minas Geraes, que vai hastear a nossa bandeira do enthusiasmo por essa formosa e forte esquadra que vai garantir a nossa soberania; eis o clarão que levou a todas as consciencias varonis e a todos os entendimentos lucidos a comprehensão do que deviamos fazer e o applaudo do que estavamos fazendo. Foi essa harmonia, essa proporção, essa justeza, essa verdade, emfim, que, revelando-se na eloquencia incontrastavel dos factos positivos á poderosa mentalidade de V. Ex., abriram á passagem da marinha o caminho da justiça. Nesse dia a marinha ganhara uma grande batalha, mais cheia de frutos, talvez, que o mais glorioso dos recontros. O equívoco, de ephemera duração se desfizera.

(...)

Só esta prolongação da luta, o immenso esforço imposto ao adversario, a liberdade relativa deixada ao resto do paiz e a demonstração da inutilidade dos esforços para nos levarem de vencida constituiriam elementos de facil utilização pela nossa diplomacia para por si só ou com auxilio de terceiros pôr um termo á guerra, sem prejuizo, nem vexame para nós.

Guerra? Mas não haveria guerra. Só esse immenso esforço necessario para nos acommeter e o que elle representa em dinheiro; esse risco, essa probabilidade de insuccesso devida á existencia da nossa esquadra forte, essa perspectiva de fracasso em face da energia da defesa; esse perigo de uma intervenção alliada, occorrendo no momento em que, empenhada em uma luta de tanta gravidade, a nação não poderia defender interesses que tivesse em outros pontos, bastariam para impedir que o mais mediocre homem de governo atirasse seu paiz a semelhante aventura.

Presentemente, e nestes annos mais proximos, nenhuma nação, excepto a Inglaterra, dispõe de recursos militares e economicos para tanta-a. Mas essa mesma, forçada pelas contingencias da politica européa a conservar nas suas aguas a quasi totalidade dos seus navios de combate, não poderia, sem immenso risco, abalançar-se a tal empresa.

(...)

É dessa capacidade defensiva, idéal dos grandes patriotas e objectivo das raças vigorosas, que ora vae sendo assegurada, alliada á capacidade financeira que V. Ex. já de uma feita assegurou, que resultarão os factores da inexpugnabilidade do paiz. Uma dupla armadura, duas vezes temperada, á cuja égide elle crescerá tranquillamente, numa existencia de paz, de labor e de prosperidade. Que sacrificios custará? Muito menos que as derrotas humilhantes."

## O MARINHEIRO MODERNO

(RMB, fev./1910, p. 1.313-1.316)

Em nenhuma profissão talvez se tenham transformado e evoluído tanto os misteres

e deveres profissionaes como na do marinheiro de guerra.

*Antigamente exigia-se do marinheiro, como qualidades essenciaes e talvez unicas, robustez physica e aptidão organica para a vida do mar.*

*O marinheiro era uma especie de machina animada, cujo dever principal consistia em pôr os seus musculos ao serviço do aparelho de bordo. Tirando disso uma noção vaga sobre artilharia, certa pratica de signaes e governo de navio.*

*Dahi, a facilidade em se conseguir bons marinheiros. A escola, ou melhor – aquillo que se tornava necessario para se fazer de um leigo um marinheiro – encontrava-se no proprio navio: algumas viagens, algumas noções praticas adquiridas pela observação – e obtinha-se um bom marinheiro.*

*Hoje, com a evolução prodigiosa que se operou na marinha de guerra, com as differentes applicações da sciencia, com os progressos gigantescos da artilharia, com os torpedos, as minas, a telegraphia sem fio, o marinheiro deixou de ser um simples agente mecanico para se transformar num operario intelligente e illustrado.*

*Essa necessidade de musculos que se exigia no marinheiro antigo desapareceu com os navios a vela.*

*E o marinheiro de hoje surge mais educado, com as noções de eletricidade, familiarizado com o mecanismo complicado do torpedo, senhor do funcionamento da torre de um couraçado e passando e recebendo telegrammas.*

*Essa relativa illustração do marinheiro actual é absolutamente necessaria para o funcionamento regular dos navios de hoje.*

*A infinita serie de pequenas questões profissionaes, que precisam de solução immediata em um navio em acção, não permite, não dá tempo á consulta ao official. E nem se pôde comprehender um*

*grande couraçado com um numero tal de officiaes que todas as minucias technicas de momento sejam resolvidas por elles.*

*Ha cinco annos já que o Brazil comprehendeu a necessidade de instruir os seus marinheiros, creando as escolas profissionais e reformando as escolas de aprendizes. E os resultados obtidos são os mais lisonjeiros possiveis. Ainda ha pouco, causarão verdadeiro entusiasmo os exames de torpedos effectuados em Mocanguê. Vio-se allí marinheiros absolutamente senhores do torpedo, sabendo tudo o que é preciso fazer, quer theorica quer praticamente.*

*Facto identico se verificou nos exames de artilharia. O nosso artilheiro não é mais um simples transportador de projectis e carregador de canhão: é um profissional que carrega a sua arma, mede a distancia ao alvo, aponta, dispara e acerta!*

*Ainda ha bem pouco tempo a telegraphia sem fio era quasi um segredo, um problema mysterioso, que exigia os cuidados e a experiencia scientifica de privilegiados familiarizados com os phenomenos da electricidade. E hoje, ahi temos turmas de marinheiros senhores absolutos do segredo, trabalhando nas nossas estações radiotelegraphicas com perfeita certeza e rapidez.*

*E ha tambem em grande numero, pelos nossos navios, signaleiros procedentes da escola de timoneiros e telegraphistas. E esses signaleiros não são mais, como dantes, meros decoradores das bandeiras do codigo: são operarios que lidam com signaes electricos, que transmittem e recebem ordens pelos raios do holophote e que auxiliam grandemente o encarregado da navegação.*

*O nosso marinheiro, talvez mais do que qualquer outro, presta-se ao completo de-*

*envolvimento profissional; tem qualidades moraes, intellectuaes e physicas de primeira ordem; é de magnífica indole e adapta-se sem difficuldade á disciplina a mais rigorosa, ao regimen o mais apertado.*

*É abnegado e capaz dos maiores sacrificios sem vista em recompensas e louvores. E neste desinteresse, nesta abnegação, reside uma formosa qualidade militar.*

*A sua intelligencia é prompta e clara e desde que tenha quem lhe dirija a intuição, quem lhe eduque o raciocinio, quem lhe canalise os conhecimentos para um alvo certo e determinado, começa a progredir rapidamente e no fim do prazo relativamente curto admira pelo progresso que realizou.*

*Sem ser dotado da robustez athletica propria de outras raças, é bem constituido e resistente á fadiga, como poucos.*

*Os longos cruzeiros em navios á vela, os trabalhos extenuantes das viagens em destroyers, as grandes caminhadas em*

*exercicios de desembarque, tudo elle supporta em admiraveis condições de saúde.*

*É facil de se enthusiasmar e, sem talvez a noção dos altos deveres de defensor da Patria bem definida, ama a terra em que nasceo e sente, por instincto, as glorias e triumphos do seu paiz.*

*Affectuoso e bom, elle convive a bordo com os companheiros, em perfeita harmonia. E, si o tratam com justiça e lhe acodem ás necessidades, é exemplarissimo.*

*Ha entre o marinheiro brasileiro e o japonéz frisante analogia physica e intellectual: ambos são franzinos, ambos assimilam com extrema rapidez. Façamos que essa analogia seja moral tambem; incutamos no espirito do nosso marinheiro a noção exacta do cumprimento do dever, imphiltremo-lhe na alma o amor sagrado da Patria, regulemos a sua vida pela mais extremada justiça e teremos a nossa esquadra guarnecida por outros vencedores de Tsushima.*

## MARINHA DE GUERRA DO BRAZIL - XIV

(RMB, fev./1910, p. 1.327-1.339)

Primeiro-Tenente Lucas A. Boiteux

### O BLOQUEIO DA BAHIA – A PARTIDA DA ESQUADRA – A ESQUADRA INIMIGA – O ENCONTRO DE 4 DE MAIO – PREPARATIVOS DE COCHRANE – COMBATE EM CARAVELLAS – OUTRO COMBATE

*A 29 de março mandou o governo publicar o seguinte decreto: “Sendo um dos meus mais gratos deveres com o Imperador Perpetuo deste Imperio lançar mão de todas as medidas autorisadas pelo direito das gentes, para afiançar a tranquillidade do Estado e repellir a força com a força e sendo notorio que as tropas portuguezas que hostilizam este Imperio se perpetuam na Bahia, por terem aberto e franco o porto daquella cidade: Hei por bem*

*declarar, como declaro, em estado de rigoroso bloqueio o dito porto, ficando desde já prohibida a entrada de todas e quaesquer embarcações nacionaes ou estrangeiras, de guerra ou mercantes, emquanto ali existirem tropas portuguezas; e todas aquellas embarcações que contravierem por qualquer maneira a este meu imperial decreto ficarão incursas nas penas estabelecidas em casos idênticos pelas leis das nações.”*

No dia seguinte recebia lord Cochrane ordem para que no dia 20 se fizesse de vela com os navios que desejasse, puzesse o porto da Bahia

em rigoroso bloqueio e destruisse, tomasse e fizesse todo o damno possível ao inimigo.

(...)

### MARINHA DE GUERRA DO BRAZIL

(RMB, mar./1910, p. 1.519-1.529)

Primeiro-Tenente Lucas A. Boiteux

#### PREPARATIVOS DE LORD COCHRANE – TENTATIVA DE ABORDAGEM – DESANIMO DO GENERAL MADEIRA – ABANDONO DA CIDADE – ATAQUE AO COMBOIO PORTUGUEZ – AS PREZAS – O GALHARDO CRUZEIRO DA “NICTHEROY”

A 2 de junho, o Almirante teve noticia de que a esquadra inimiga entrara no porto. Satisfeito com isto, mandou apressar o preparo dos brulotes, que, segundo correspondencia dos patriotas, causava séria preocupação ao inimigo, pois conheciam o successo de Cochrane em Aix,

Resolveu elle empregar-os no dia 8, mas recebendo aviso de que o inimigo ia tentar destruil-os no Morro de S. Paulo, tendo para isso embarcado na esquadra uma divisão do exercito, deliberou esperal-os.

A nossa esquadra poz-se de promptidão, mas o inimigo não veio.

(...)

### RADIOTELEPHONIA

(RMB, mar./1910, p.1.531-1.541)

M.C.G. Coutinho

#### SEU ESTADO ACTUAL E SEUS PROGRESSOS

A Revista de Marina, de junho ultimo, trouxe um interessante artigo sobre este assumpto, que vamos reproduzir, não só porque não temos ainda nenhum apparatus de telephonia sem fio como tambem por julgarmos util o seu conhecimento pelas vantagens praticas da telephonia, tanto em tempo de paz, por occasião das manobras navaes, como tambem em tempo de guerra, visto como o almirante em chefe poderá, de

sua torre de commando, dar ordens directas a todos os seus commandados, advertil-os promptamente em caso de má execução e, de accordo com as manobras do inimigo, mudar de planos, etc.

Julgamos, pois, prestar aos nossos camaradas um bom serviço reeditando aqui esse artigo, que vem firmado por Daniel Valenzuela e é o seguinte:

(...)

## REVISTA DE REVISTAS

MARÇO – 1910

**RIQUEZAS ABANDONADAS** – Sob esta epigraphie, encontramos na revista de marinha *Lloyd Argentino*, de 15 de janeiro, o seguinte artigo:

“Todos os governos que resolvem com intelligencia os problemas da renda nacional jámais descuidaram da industria da pesca, que tem sido sempre considerada pelas nações progressistas como uma das principaes fontes de riqueza.

É sabido que dos productos do mar vivem importantes cidades do continente europeu que a não contar com suas pescarias, que são os elementos principaes de seu commercio, teriam de permanecer estacionarias e succumbir por falta de recursos.

Tudo isto, que é tão sabido, tem sido completamente esquecido em nosso paiz, aqui, em uma nação que tem um immenso littoral maritimo em que se encontram os mais ricos e variados exemplares da fauna aquatica!

Chegou o momento do Ministerio da Agricultura, que só tem feito evidenciar sua acção neste assumpto ordenando o estabelecimento de alguns criadouros de ostras e trutas, dedique toda sua actividade ao fomento desta abandonada industria e conceda a empresas responsaveis licença para formarem colonias de pescadores que possam explorar com grandes capitaes a pesca em nossos mares e rios, sem prejudicar os interesses da livre navegação.

(...)

**DESPESAS NAVÁES** – Os orçamentos da marinha das principaes nações augmentaram, de 1889 a 1908, nas seguintes proporções:

Japão .....	950 %
Allemanha .....	740 %
Estados Unidos .....	500 %
Inglaterra .....	145 %
França .....	82 %

## NOTICIARIO MARITIMO

JANEIRO – 1910

### MARINHA NACIONAL

**ENTREGA DO “MINAS GERAES”** – No dia 5 de janeiro realisou-se a entrega solenne e official deste poderoso navio ao Governo Brasileiro, representado pelo Vice-Almirante J. Cordovil Maurity, Presidente da Commissão Naval na Europa. Todos os brasileiros devem estar satisfeitos com a noticia desse acontecimento que

assignala uma nova era de rejuvenescimento e grandeza para a nossa Marinha. Com a devida venia publicamos aqui o minucioso telegramma que o correspondente do *Jornal do Commercio* enviou, sobre a cerimonia da entrega do navio:

(...)

**MOLÉSTIAS QUE ISENTAM E INVALIDAM PARA O SERVIÇO DA ARMADA** – A commissão medica nomeada pelo Sr. Almirante Ministro da Marinha para

estudar esse assumpto, composta dos Srs. Drs. Euclides Rocha sub-inspetor do corpo de saude da armada, Antonio J. de Araujo, Antonio C. Palhares, L. Marques de Faria e José Raulino de Oliveira, apresentou o trabalho que publicamos adiante, precedido da seguinte exposição:

(...)

## ESTADOS UNIDOS

ORÇAMENTO PARA 1910 – O orçamento da marinha para o proximo anno é de 732.223.075 dollars, havendo uma diminuição de 103.370.303 dollars em comparação com o orçamento do anno passado.

FEVEREIRO – 1910

## ESTADOS UNIDOS

EMBARQUE DE CARVÃO – O cruzador *Saint-Louis* embarcou 1500 toneladas de carvão em 4 horas e 30 minutos no caes do arsenal de Bremester, no Pacifico, empregando nesse serviço sómente 177 homens.

A rapidez de embarque dá 0,78 tonelada por homem e por hora.

O *Milwaukee* da mesma classe embarcou a mesma quantidade de carvão em 9 horas e 30 minutos, com 218 homens, ou sejam 158 toneladas por hora.

## JAPÃO

COMBUSTIVEL LIQUIDO – A' vista dos resultados satisfatorios obtidos com o combustivel liquido nas experiencias realizadas em 1908 no pequeno cruzador *Ioyama*, o ministro da marinha resolveu adoptar esse combustivel e mandou construir

grandes depositos nos portos militares e transformar o velho couraçado *Fuji* para transportar petroleo. D'ora avante todos os navios terão installações ao uso desse combustivel.

ALMIRANTE TOGO – O heroe de Tsushima, o valoroso almirante Togo, retirou-se do serviço activo, indo occupar um logar no conselho imperial.

Para substituí-lo no elevado posto da esquadra, para a qual elle conquistou tantas victorias, foi nomeado o almirante Yuin.

MARÇO – 1910

## MARINHA NACIONAL

NOVAS ESTAÇÕES RADIOTELEGRAPHICAS – Prosseguem com actividade os trabalhos da montagem das estações radiotelegraphicas nos Estados de S. Paulo, Bahia e Pernambuco.

A estação de Amaralina, na Bahia, está muito adiantada, devendo ser inaugurada brevemente.

A estação de Olinda, em Pernambuco, já tem construidas as casas e as duas torres, tendo cada uma destas 50 metros de altura.

As installações de Fernando de Noronha, de grande importancia pela situação desta ilha no seio do Atlantico, afastada da costa, na róta habitual dos transatlanticos, vão ser atacadas com vigor e actividade para que dentro de curto prazo estejam construidas as duas casas e as quatro torres projectadas.

As torres devem ter 75 metros de altura cada uma.

A estação de Fernando de Noronha se communicará com a de Dakar, na costa occidental da Africa, e dahi com a Europa.

*A NOVA ESQUADRA* – Um estudo completo sobre a nossa nova esquadra é o que se nos depara em uma correspondência ultimamente enviada de Londres ao *Jornal do Commercio*, pelo distinto e operoso capitão-tenente Souza e Silva, actualmente em comissão na Inglaterra.

Tão interessantes e oportunas são as informações fornecidas nesse bem elaborado arquivo pelo nosso illustre camarada, que julgamos de utilidade reproduzil-o integralmente nas páginas desta *Revista*:

(...)

## ESTADOS UNIDOS

*ESTATÍSTICA INTERESSANTE* – Informações publicadas pelo *Navy Yearbook* deste anno e reproduzidas no *Moniteur de la Flotte* são para total dos créditos concedidos á marinha americana, em um periodo de 26 annos, de 3 de março de 1883 a 3 de março de 1909, a fabulosa quantia de 7.889.386.666 francos, o que corresponde a 292.199.506 francos por anno.

Os 201 navios cuja construcção foi autorisada durante esse longo periodo representam em conjunto um deslocamento de 948.961 toneladas.

Desses navios, 26 couraçados, com equipamento e armamento, custaram 792.600.706 francos; 12 cruzadores couraçados, 333.988.070 francos; 18 cruzadores protegidos, 219.143.416 francos; 3 cruzadores não protegidos, 18.956.561 francos; tres scouts, 28.630.529 francos; 10 monitores, 111.091.545 francos; quatro navios de instrucção, 8.569.031 francos; torpedeiros e submarinos, 70.301.735 francos; o navio ariete *Kalhadúr* 7.999.299 francos, e os navios que se perderam *Maine* e *Charleston*, 31.388.232 francos.

## INGLATERRA

*EMBARQUE DE CARVÃO* – No arsenal de Portsmouth o couraçado *Britannia* embarcou 1.530 toneladas de carvão em 4 horas e 10 minutos ou seja, em média, 367 toneladas por hora.

# 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)

### **APOIO**

#### *CONSTRUÇÃO NAVAL*

Programa de Reparagem da Marinha já é realidade (251)

### **ARTES MILITARES**

#### *ESTRATÉGIA*

O fantasma renitente de Mahan (252)

### **CIÊNCIA E TECNOLOGIA**

#### *TECNOLOGIA*

Abram alas para a esquadra cibernética (254)

### **FORÇAS ARMADAS**

#### *NAVIO-AERÓDROMO*

Fortaleza no mar? O mito da invulnerabilidade do navio-aeródromo (255)

#### *SERVIÇO MILITAR*

O futuro do serviço militar obrigatório na Alemanha: mudança à vista? (256)

#### *SUBMARINO NUCLEAR*

Lançado o submarino nuclear *ATV INS Arihant* – A Índia se junta ao clube do submarino nuclear *Big Five* (258)

### **GUERRAS**

#### *GUERRA ANFÍBIA*

Destreza anfíbia, ainda uma necessidade básica (259)

#### *GUERRA DE MINAS*

O que funciona... O que não – Contrapondo-se às “armas que esperam” assimétricas (260)

## PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA JÁ É REALIDADE

(*Portos e Navios*, dezembro/2009, p. 34-35)

Inace entrega primeiro navio-patrolha da nova safra de encomendas da Marinha do Brasil e Eisa bate quilha do primeiro navio do segundo lote. Ao todo serão 27.

Em menos de um mês dois eventos comprovaram que o Programa de Reaparelhamento da Marinha deslanchou com toda a sua força. Em dezembro foi batizado e incorporado à Armada o Navio-Patrolha *Macaé*. Ele é o primeiro de um lote de dois de 500 toneladas de deslocamento e foi encomendado ao estaleiro cearense Inace. Três semanas antes o estaleiro Ilha havia realizado solenidade de batimento de quilha do Navio-Patrolha *Maracanã*, primeiro navio da série de quatro da mesma capacidade encomendada em setembro.

A cerimônia do Inace contou com a presença do ministro da Defesa, Nelson Jobim, do governador do estado do Ceará, Cid Gomes, e do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

O *Macaé* teve seu batimento de quilha realizado em novembro de 2006 e seu nome é uma homenagem à cidade do litoral fluminense, importante polo de apoio à exploração marítima de petróleo no Brasil. Ele é o primeiro de uma nova classe de navios-patrolha em construção. Foi utilizado o projeto do navio-patrolha francês Classe Vigilante 400 CL54 da empresa francesa Constructions Mécaniques de Normandie (CMN), que foi alterado e aperfeiçoado, incorporando desenvolvimentos tecnológicos e melhorias no desempenho do navio. Com as mudanças a Marinha também visava customizar o projeto de modo a facilitar a nacionalização dos equipamentos, conforme a política governamental de incentivar a utilização de bens produzidos no país. O

índice de conteúdo nacional chegou a 60%. Dentre os modernos sistemas nacionalizados, cujo elevado grau de complexidade agrega tecnologia de ponta ao setor industrial associado, destacam-se o Sistema de Controle e Monitoramento de Máquinas (SCM) e o Terminal Tático Inteligente (TTI).

O navio conta ainda com dois radares de busca de superfície (um de banda X e um de banda S), Vision Master FT250, ambos fornecidos pela Sperry Marine, um canhão 40 mm 1,70 (AOS) e duas metralhadoras 20 mm GAM B01-2. O sistema de propulsão conta com dois MCP MTU 16V 4000 M90 e três grupos diesel-geradores MTU. A velocidade máxima é de 21 nós e a tripulação é formada por quatro oficiais e 30 praças. Entre as características do navio-patrolha estão ainda o comprimento total de 55,6 metros, boca máxima de 9,3 metros, calado máximo de 2,5 metros. A embarcação tem capacidade de operar com aeronaves em fainas de recebimento de cargas e de pessoal.

Com uma autonomia de 10 dias e raio de ação de mais de 4,5 mil quilômetros, o *Macaé*



O *Macaé* é o primeiro do lote de dois navios-patrolha



Diretores do Eisa e de Material da Marinha batem quilha do *Maracanã*

auxiliará na fiscalização e patrulhamento das águas jurisdicionais brasileiras. O segundo da série ficará pronto no próximo ano.

### **MARACANÃ**

Na cerimônia de batimento de quilha no estaleiro Eisa, o diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, lembrou que o Programa de Reparcelhamento da Marinha prevê a construção de um total de 27 unidades dessa classe. O objetivo é reforçar a vigilância das águas territoriais do país, visando principalmente garantir a defesa da Floresta Amazônica e das reservas petrolíferas marítimas. Ainda não há previsão de quando o próximo lote de navios-patrolha será encomendado. O *Maracanã* deve ser incorporado à Armada em meados de 2012 e ficará sob

a jurisdição do Comando do 4º Distrito Naval, em Belém (PA). Contratados por R\$ 174 milhões, os quatro navios deverão estar em plena operação no início de 2014.

O presidente do estaleiro Eisa, Manuel Ribeiro, afirmou que o contrato é o primeiro passo para que o grupo Sinergy – controlador do Eisa – tenha um estaleiro totalmente dedicado à construção de embarcações militares. O estaleiro pretende participar das licitações da Marinha para as próximas encomendas previstas em seu Programa de Reparcelhamento e planeja continuar investindo para que seu corpo técnico esteja cada vez mais qualificado para construir embarcações militares, cujo alto nível tecnológico sempre foi um desafio a ser superado pelos estaleiros brasileiros. Ribeiro também defendeu a importância de aumentar o conteúdo nacional das embarcações construídas no Brasil e garantiu que o estaleiro também quer contribuir para a nacionalização dos equipamentos.

O diretor do DGMM ressaltou que com a obra “o Eisa passa a integrar o seletivo grupo com capacidade tecnológica para construir navios militares, o que, sem dúvida, é importante marco estratégico em sua história e na história da construção naval brasileira, estabelecendo fundamentos e criando condições favoráveis para o futuro engajamento em empreendimentos de maior complexidade”.

## **O FANTASMA RENITENTE DE MAHAN**

(*Proceedings*, EUA, dezembro/2009, p. 40-45)

James R. Holmes e Toshi Yoshibara\*

Para os autores deste artigo, Alfred Thayer Mahan continua tão relevante hoje em sua lógica e gramática operacional quan-

to era no século XIX, com suas doutrinas de navio capital e de ações da esquadra principal.

\* Os doutores Holmes e Yoshibara são professores assistentes de estratégia no Naval War College dos Estados Unidos da América. São coautores do livro *Estratégia Naval Chinesa no Século 21: a guinada em direção a Mahan* (Routledge, 2007).

Nesta análise, em que buscam demonstrar essa assertiva, eles consideram o Plan (Exército Marinha de Libertação do Povo) chinês como o antagonista mais provável da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA). Para eles, essas duas instituições vêm trilhando caminhos opostos. Para a Marinha dos EUA, há tempo, os custos têm aumentado e os orçamentos encontram-se estacionados no mesmo patamar, enquanto o Plan vem se armando com novos navios, submarinos e aeronaves. Evidentemente, eles estão longe de afirmar que essas forças são comparáveis na base de um por um; entretanto, asseveram que a China pode se dar ao luxo de focar apenas na Ásia, enquanto os EUA possuem compromissos em todo o planeta.

Para Holmes e Yoshibara, a existência de ASBM (mísseis balísticos antinavio) na China poderá mudar todo o equilíbrio de poder regional por meio da dissuasão de incursões de grupos expedicionários americanos ou mesmo causando-lhes sérias avarias. Dessa forma, o Plan terá negado a um adversário militarmente superior o uso de vastidões marítimas como o Mar Amarelo (Yellow Sea), o da China Oriental (East China Sea) e o da China Meridional (South China Sea), posicionando-se para exercer o controle do mar. Uma estratégia antiacesso é a forma mais direta pela qual a China poderá manter os EUA fora de seu ambiente marítimo, afirmam os autores.

No que diz respeito a Taiwan e à sua invasão pela China, haverá pouco que os EUA poderão fazer, tendo que aceitar a nova situação no Estreito. Por outro lado, afirmam os autores, a Ásia, nessa conjuntura, reverteria para um certo equilíbrio entre o maior poder terrestre, a China, e os EUA, o poder naval dominante. Nesse cenário, nenhum dos dois poderia se contrapor às vantagens geopolíticas do outro – e nem teria motivo para tentar. A coexistência pacífica reinaria,

e o sistema de navegação livre duraria por tempos imprevisíveis, beneficiando os EUA e a região. Perderiam apenas os defensores da independência de Taiwan.

Esse final feliz, entretanto, não é certo, garantem os articulistas. Como exemplo dessa imprevisibilidade, citam que a economia chinesa depende da importação de recursos naturais oriundos do Oriente Médio e da África. Garantir a passagem segura dos mercantes que transportam os recursos energéticos pelo Oceano Índico se tornou uma obsessão para Pequim. Ou seja, concluem Holmes e Yoshibara, há mais coisas na estratégia chinesa além de recuperar Taiwan. Aparentemente, a estratégia de acesso se tornou tão importante para a China como para os EUA.

### *Mahan e Clausewitz*

Segundo os autores, Alfred Mahan contribui para o entendimento do processo evolutivo da estratégia chinesa. Para Mahan, o mar representa um “grande espaço comum, onde o homem pode passar em todas as direções”, e a comunicação marítima ou a passagem segura por esses espaços aquáticos comuns é “o elemento estratégico, político ou militar mais importante”. E ainda segundo Mahan: interromper as linhas de comunicação marítimas de uma nação por meio de ação naval é atacar a própria raiz de seu vigor nacional.

Mas, segundo os autores do artigo, há mais em Mahan do que batalha naval. Sua teoria possui dois níveis distintos, e Carl Von Clausewitz contribui para esclarecer esse caráter dual da teoria de poder naval de Mahan ao postular que “a guerra é apenas um ramo da atividade política; e ela não é de forma alguma autônoma”. Para Clausewitz, a guerra é a continuação da política nacional com acréscimo de meios militares, e o intercâmbio político entre belige-

rantes não cessa com o disparar de canhões. Esses conceitos se aplicam ao poder naval conforme enunciado por Mahan, afirmam Yoshibara e Holmes. Mahan, segundo eles, pressionava para que os comandantes tomassem a ofensiva caso a guerra sobreviesse, mas, garantem, nunca “esposou a rivalidade naval por si só”. Para os autores, a lógica e a gramática de Mahan iam muito além do teatro de operações, chegando ao campo da diplomacia em tempos de paz.

A prontidão naval é a ponta afiada da estratégia marítima, mas ela é tão somente um meio. Segundo os autores, para Mahan o comércio é o verdadeiro caminho para a grandeza nacional. Para eles, a prosperidade tem precedência e citam Mahan: “O ponto de partida e fundação” para a compreensão do poder naval está “na necessidade de prover segurança para o comércio por meios políti-

cos apoiados no poder militar ou pela força naval. Esta é a ordem verdadeira da importância relativa para a nação dos três elementos – comercial, político e militar”. Assim, concluem, a lógica mahaniana impele os governos a buscarem acesso por razões comerciais, e a sua gramática implica se garantir o acesso pela força das armas – o “Comando do Mar”, defendido por Mahan.

Dessa forma, os autores finalizam concluindo que as doutrinas de Mahan são tão válidas para a China do século XXI como eram para a América do século XIX e incentivam analistas a usarem os ensinamentos daquele historiador e estrategista para decifrar os movimentos chineses e para desenvolver estratégias de acordo com a nova realidade. Para Holmes e Yoshibara, “o fantasma de Mahan deve estar sorrindo satisfeito pela longevidade de seus trabalhos”.

## ABRAM ALAS PARA A ESQUADRA CIBERNÉTICA

Capitão de Fragata (EUA) James H. Mills\*  
(*Proceedings*, janeiro/2010, p. 64-69)

“A Marinha precisa fazer escolhas difíceis agora para se preparar para operações no espaço cibernético”. Esta é a sentença inicial deste artigo, em que o autor analisa a dependência das nações do espaço cibernético. Além disso, sentenciar que “a posição de liderança dos Estados Unidos da América (EUA) depende não somente de sua habilidade em operar com sucesso no mar, ar e espaço, mas também no ciberespaço”.

Segundo ele, o ciberespaço é composto pelo tecido eletrônico criado pela internet – infraestrutura de telecomunicações mundial, comunicações em radiofrequência – e,

como o alto-mar, o espaço aéreo internacional e o espaço sideral, é área comum da humanidade. E, agora, com a criação, em junho de 2009, do U.S. Cyber Command (Comando Cibernético dos EUA), tornou-se uma área crítica de combate, reconhecidamente.

O U.S. Cyber Command, de acordo com Mills, integra as operações no ciberespaço, sincroniza os efeitos dos combates globalmente e apoia parceiros civis e internacionais, buscando prover liberdade de ação no ciberespaço. A Marinha dos EUA, em sua reação inicial à criação desse Comando, estabeleceu um novo cargo para almi-

\* Serve atualmente como oficial de sistemas de combate do *USS Ronald Reagan* (CVN-76). É oficial de superfície e foi membro chave no estabelecimento da Comunidade de Informações Profissionais, iniciativas da Tecnologia da Informação para o Século XXI e Forcenet, do Comando da Rede Naval de Combate, das séries de experimentos Guerreiro Trident e do *portfolio* de Comando e Controle Combinados.

rante de três estrelas – o Fleet Cyber Command (Comando Cibernético da Esquadra, FLTCybercom).

Para Mills, as nações ocidentais são altamente dependentes da tecnologia da informação e do ciberespaço para seu comércio, troca livre de informações na vida diária de seus cidadãos e para a manutenção da dianteira de inteligência que pode determinar a longevidade de uma sociedade. As infraestruturas de transportes, de telecomunicações, de energia nuclear, de distribuição de água e outras infraestruturas críticas são alvos prioritários para ataques cibernéticos.

O autor prossegue exemplificando (China, Al Qaeda, Israel, Rússia, Coreia do Norte e Irã) com fatos do passado recente que o conflito cibernético entre estados nações, organizações internacionais e não estados vem crescendo e que, por isso, a China elevou a guerra cibernética em sua estratégia formando um corpo de cerca de 6 mil *hackers*. Segundo o autor, a necessidade de um tratado para o ciberespaço já foi discutida entre os EUA e a Rússia.

Mills identifica que, há algum tempo, o governo de seu país reconheceu a necessidade de que o discurso político e a estratégia militar englobassem as capacidades no ciberespaço, e aborda as medidas adotadas e planejadas. Cita e analisa, individualmente, também as três dimensões primárias das

operações no ciberespaço: o ataque cibernético, a defesa cibernética e o controle cibernético, e aborda, com algum detalhe, as medidas adotadas pela Marinha dos EUA, além de verificar que o futuro desse campo da guerra ainda é nebuloso.

Concluindo seu trabalho, o Comandante Mills traça um paralelo entre o desafio do domínio dos mares de mais de cem anos atrás, que culminou com a viagem de circunavegação da “Esquadra Branca”, demonstrando a liberdade de ação da Marinha dos EUA e a sua capacidade de proteger os interesses nacionais por todo o mundo, e o desafio atual de como “navegar” o espaço cibernético comum, mantendo alcance global e usando-o para influenciar outras nações.

Na sua opinião, as seguintes ações são necessárias:

- definir uma visão clara, com capacidades objetivas;
- descobrir um campeão cibernético (como foram o Almirante Moffet para a aviação e o Almirante Rickover para a esquadra nuclear);
- organizar, com regras claras de hierarquia;
- procurar alguns guerreiros cibernéticos;
- definir o que deve ser protegido;
- propiciar a inovação; e
- fortalecer a infraestrutura do ciberespaço.

## FORTALEZA NO MAR?

### O MITO DA INVULNERABILIDADE DO NAVIO-AERÓDROMO

Capitão de Fragata (Reserva – EUA) John Patch\*

(*Proceedings*, janeiro/2010, p. 17-20)

Para o autor deste artigo, as vulnerabilidades inerentes aos navios-aeródromos nucleares (CVN) são frequentemente subestima-

das pelos analistas. Para ele, até mesmo neste momento em que se debatem os requisitos deste tipo de navio nos Estados Unidos da

\* É oficial de superfície e de inteligência da reserva da Marinha dos EUA. Serviu no *USS Theodore Roosevelt* (CVN-71) de 2000 a 2002, durante a Operação Enduring Freedom. É integrante do corpo docente do U.S. Army War College e membro do U.S. Naval Institute Editorial Board.

América (EUA), consideram-se apenas os fatores de custo/benefício, descartando-se do foco principal o fato de eles serem navios-capitais e símbolos do prestígio e poder norte-americano, além de alvos potenciais para adversários, convencionais ou não. Segundo o Comandante Patch, parece haver um consenso, baseado apenas na fé, de que a premissa da invulnerabilidade do navio-aeródromo nuclear é verdadeira.

Para John Patch, a perda repentina e inesperada de um CVN, especialmente por meio de ataque assimétrico, chocaria tanto o estabelecimento militar como o público americano, em um equivalente militar ao desastre de 11 de setembro, no qual foram derrubadas as Torres Gêmeas, em Nova Iorque. Em sua opinião, o Departamento de Defesa de seu país deveria se preparar para contingências desse tipo.

Ao longo de seu texto, o autor busca indicar aquelas vulnerabilidades que identifica na operação dos CVN e também as

ameaças assimétricas vislumbradas, apresentando exemplos baseados em hipóteses por ele formuladas.

John Patch conclui seu artigo indicando que se deve:

- em primeiro lugar, admitir a possibilidade de ataques aos CVN;
- em seguida, fazer avaliação das vulnerabilidades desses navios utilizando-se os possíveis cenários e criar planos de prevenção a ataques;
- fazer a apresentação por arquitetos de jogos de guerra e de doutrinas desses cenários aos combatentes e líderes de defesa, forçando-os a questionarem conceitos tradicionais sobre a invulnerabilidade dos navios-aeródromos nucleares; e
- fazer a avaliação por líderes e estrategistas dos planos militares existentes e das capacidades das forças à luz do fato que ataques assimétricos poderão ser oriundos de oponentes convencionais ou não tradicionais.

## O FUTURO DO SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO NA ALEMANHA: MUDANÇA À VISTA?

(*Tecnologia Militar*, ano 31, nº 4/2009, p. 2-3)

Franz H. Thiele

O autor deste editorial analisa a evolução do serviço militar obrigatório (SMO) na Alemanha desde as guerras de liberação contra Napoleão (de 1813 a 1815) até os dias atuais. Essa evolução, segundo ele, sempre se baseou, com breve exceção de uma década e meia após a Primeira Guerra Mundial, no princípio filosófico de que o cidadão, independentemente de sua classe social, é o defensor nato da pátria. Essa situação, na Europa, encontra semelhança apenas com Áustria, Dinamarca e Suíça.

Franz Thiele verifica as tendências políticas atuais relativas ao tempo de duração do serviço militar obrigatório no país e apre-

### Países europeus con Servicio Militar Obligatorio<sup>8</sup>

<b>Albania:</b>	12 meses (sólo hasta 2010)
<b>Alemania:</b>	9 meses (pronto 6 meses)
<b>Austria:</b>	6 meses
<b>Chipre:</b>	24 meses
<b>Dinamarca:</b>	4 meses
<b>Estonia:</b>	8-11 meses
<b>Finlandia:</b>	6-12 meses
<b>Grecia:</b>	12 meses
<b>Lituania:</b>	12 meses
<b>Noruega:</b>	12 meses
<b>Suecia:</b>	11 meses
<b>Suiza:</b>	Sistema de milicia (260 días básicos más varias semanas de servicio hasta los 34 años)
<b>Turquia:</b>	15 meses

senta detalhes desse serviço na Alemanha. Em sua análise, conclui que o tempo de duração do SMO tem variado ao longo das últimas cinco décadas em função da avaliação feita de situações políticas e de ameaças existentes. Ele cita como exemplos a crise de Berlim, de 1961; a dos mísseis de Cuba, de 1962; e a repressão da Primavera de Praga, em 1966. Acrescenta que, na década de 1990, as influências vieram principalmente da unificação do país e da retirada de tropas russas da Alemanha Oriental. Apresenta, então, os seguintes dados relativos à duração do SMO na Alemanha:

- 1957-1962: 12 meses
- 1962: 15 meses
- 1962-1972: 18 meses
- 1973-1990: 15 meses
- 1990-1995: 12 meses
- 1996-2002: 10 meses
- a partir de 2002: 9 meses
- a partir de 2010: (?) 6 meses

Para Thiele, a filosofia do serviço militar obrigatório alemão é um elemento importante para manter a integração das forças armadas na sociedade. Para ele, forças armadas profissionais tendem a se converter em órgãos desacoplados e marginais, que se comandam segundo suas próprias idiossincrasias, nem sempre desejáveis no conjunto do Estado. Além disso, os políticos, especialmente os membros do Parlamento, parecem prestar mais atenção às forças armadas e ao seu emprego se sabem que em suas fileiras há pessoal oriundo do serviço obrigatório e não somente voluntários. Cita também como importante para o nível político a existência do Serviço Civil Substituto, para aqueles com objeções de consciência ao SMO. Esse serviço tem caráter social, representa um grande alívio para instituições com esta finalidade, e a remuneração desses jovens é a mesma do SMO. Segundo Franz Thiele, a manutenção desse serviço, muitas vezes, parece ter

mais impacto nas discussões do que o próprio SMO.

Ele indica, ainda, as duas vertentes práticas do SMO:

1) estabelece e mantém uma importante base mobilizável de pessoal adequadamente formado e instruído; e

2) representa o acesso às forças armadas de um fluxo constante de jovens provenientes de todas as camadas sociais de onde se obtém o pessoal voluntário adequado.

### Evolución de los efectivos militares de las Fuerzas Armadas alemanas

- **Meta inicial**, nunca alcanzada y pronto abandonada: 600.000
- **Plantilla estable** durante décadas: 495.000 (incluida una cifra flexible de hasta 30.000 reservistas con destino militar.)
- **Plantilla 2005**: 250.000, con 2.500 reservistas con destino militar
- **Plantilla en 2009**: 250.000, de estos 35.000 del S.M.O. 9 meses y 25.000 S.M.O. 10 a 23 meses<sup>9</sup>

(A los efectivos militares hay que añadir actualmente unos 82.000 funcionarios civiles de la Administración de Defensa)

Para o autor, as controvérsias existentes sobre a manutenção do SMO na Alemanha ocorrem nos campos da ética, da política nacional, internacional e social, da economia etc. Elas se revestem de grande complexidade, mas, com frequência, são abordadas a partir de discursos e posições populistas, mais do que daqueles com argumentos com significados reais.

Em conclusão, Franz H. Thiele afirma que a Alemanha, por ora, seguirá com o serviço militar obrigatório, mesmo que mais curto, mas dentro das margens oferecidas pelos demais países europeus. E finaliza afirmando: “Não me atreveria a prognosticar que persista além das próximas eleições federais, em 2013”.

## LANÇADO O SUBMARINO NUCLEAR *ATV INS ARIHANT* – A ÍNDIA SE JUNTA AO CLUBE DO SUBMARINO NUCLEAR *BIG FIVE*

(*Naval Forces*, Nº V/2009, Vol. XXX, p. 22-25)

Ranjit B. Rai\*

O autor busca desvendar detalhes do lançamento e da construção do submarino nuclear construído pela Índia e que foi lançado em cerimônia restrita, realizada em 26 de junho de 2009, em Vishakapatnam, na Índia.

O *INS Arihant* (o destruidor de inimigos) desloca 6.000 toneladas, possui 104 m de comprimento e 11 m de diâmetro. Sua existência foi mantida em segredo por duas décadas, período durante o qual o projeto vinha sendo denominado ATV (advanced technology vessel – embarcação de tecnologia avançada) em tentativa de despistamento. Segundo Ranjit Rai, o

Paquistão, país nuclear vizinho, reagiu imediatamente, acusando a Índia de escalar a corrida armamentista na região.

Ao longo de seu texto, o autor aborda a história dessa construção, iniciada nos anos 1970, quando engenheiros navais foram comissionados para o Centro de Pesquisas Atômicas de Bharat (Barc), em Mumbai, juntando-se a cientistas nucleares para projetar um minirreator nuclear para propulsão naval.

Cita também a cooperação russa por meio do fornecimento de aço, de tecnologia e de treinamento para soldadores e montadores.



\* Comodoro da reserva da Marinha da Índia, com experiência de comando. Trabalhou no reator nuclear de treinamento e na planta nuclear indiana de Tarapore.

Indica, ainda, que a profundidade de colapso do novo submarino é de 500 m e que poderá operar por até 80 dias contínuos com tripulação composta por 20 oficiais e 70 praças. O suprimento de combustível (urânio enriquecido) e armamento será feito pela Rússia.

Enquanto o submarino permanece atracado em Vishakapatnam em seu já avançado estado de construção, recebendo acabamentos internos, alinhamento de eixos propulsores e testes de aceitação atracado, o autor vislum-

bra o início de uma nova era para seu país em um novo patamar de dissuasão e de cooperação para a segurança das vias marítimas.

Em conclusão, afirma Ranjit, quando os subprodutos do projeto se tornarem públicos, a indústria do país poderá florescer ainda mais e deverão também ser feitas auditorias nos custos do projeto, já que os gastos com defesa na Índia sempre estiveram envolvidos em segredos e corrupção, sem que fossem apuradas responsabilidades.

## DESTREZA ANFÍBIA, AINDA UMA NECESSIDADE BÁSICA

(*Proceedings*, novembro/2009, p.40-44)

Coronel (FN/EUA – Reserva) Douglas King

Tenente-Coronel (FN/EUA – Reserva) John Berry\*

Os autores deste artigo buscam demonstrar que a necessidade de operações anfíbias (Opanf) continua sendo uma realidade nos dias de hoje. Em sua análise, abordam situações históricas nas quais o desenvolvimento da capacidade anfíbia foi negligenciado em função dos riscos envolvidos diante dos armamentos antiacesso e da relativamente baixa probabilidade de sua necessidade. Ressaltam o alto preço cobrado por esse descaso e citam exemplos da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais.

Ao longo de seu trabalho, os autores identificam mudanças de postura das forças armadas dos Estados Unidos da América (EUA) e afirmam que elas vêm se transformando cada vez mais em forças expeditionárias, em vez de manterem posições globalmente fixas, como antes.

Segundo eles, nos últimos 20 anos as forças anfíbias americanas atenderam a mais do que o dobro de crises da época da Guerra Fria, tendo saltado de uma média de

2,27 eventos ao ano para 5,2. Nesses casos, ocorreram os cinco tipos doutrinários de operações anfíbias: quatro assaltos; uma retirada; três demonstrações; dois *raids*; e 75 outras Opanf, tais como evacuação de não combatentes, ajuda humanitária e ajuda em desastres naturais. Seguem citando que, além dessas, ocorreram 19 aplicações não doutrinárias de capacidade anfíbia, como em operações de interceptação marítima, imposição de área de proibição de sobrevoo, apoio a operações de contraminação etc.

Para os autores, a depreciação das Opanf que verificaram no Ministério de Defesa dos EUA se deve, primordialmente, ao conceito errôneo de que elas se traduzem em operações de larga escala. Eles defendem que existe a necessidade de se refazer essa avaliação a fim de se vencer a batalha pelo acesso.

King e Berry citam quatro implicações advindas da proliferação da tecnologia de armas antiacesso: 1) tornou a projeção de

\* O Coronel King serve no Comando de Desenvolvimento de Combate do Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA. O Tenente-Coronel Berry é editor-chefe e desenvolvedor de conceitos no mesmo comando. Ambos trabalharam na produção do Conceito de Operações Navais de 2006 e na Estratégia Cooperativa para o Poder Naval do Século XXI.

poder no século XXI um empreendimento extremamente complexo; 2) deve-se esperar que essa tecnologia evolua rapidamente a partir do início do conflito; 3) alertam, como lembrete, que como as Opanf são essencialmente operações conjuntas, mas que são frequentemente assumidas pelos fuzileiros navais, podendo haver consequências diversas para o desenvolvimento de equipamentos e até a diminuição da prioridade da operação; e 4) mesmo as Opanf conduzidas por razões humanitárias podem sofrer intervenções de atores não estatais ou de estados falidos possuidores de capacidade letal e dispostos ao emprego de táticas irregulares.

Para os autores, esses problemas e suas implicações devem ser considerados em uma análise global pelas forças armadas dos EUA, segundo basicamente três questões genéricas: 1) Como a força conjunta ganhará e manterá o acesso operacional? 2) Como as forças navais conseguirão liberdade de manobra no litoral? e 3) O que permitirá a chegada das forças conjuntas subsequentes?

King e Berry analisam essas questões *de per se* e apresentam suas conclusões indicando que segue existindo o requisito de capacidade de operações anfíbias para as forças armadas dos EUA e que elas precisam se adaptar aos desafios desta nova era.

## O QUE FUNCIONA... O QUE NÃO – CONTRAPONDO-SE ÀS “ARMAS QUE ESPERAM” ASSIMÉTRICAS

(*Naval Forces*, Nº VI/2009, Vol. XXX, p. 70-75)

Scott C. Truver\*

Neste detalhado artigo, o autor busca explicitar a ameaça, representada por minas navais e outros dispositivos improvisados de explosão submarina, à segurança de países costeiros ou mesmo aos que, não o sendo, possuem vias navegáveis em seus interiores.

Ao longo de seu texto, Scott Truver define os tipos de minas existentes, o material usado em sua fabricação e os diversos métodos empregados para sua explosão. Afirma que essa ameaça é real e pode surgir em qualquer parte do planeta, tanto em águas rasas como nas profundas. Ele identifica as vantagens desse tipo de arma:

- baixo custo e facilidade de aquisição ou de fabricação;
- instalação por diversos tipos de meios (navio de superfície, submarino, navio mercante, embarcação de recreio, aeronave,

ve, mergulhador, veículo não tripulado, caminhão etc.);

- variedade de capacidade de explosão/destruição;
- variedade de mecanismos de disparo (remoto, contato, magnético, acústico, sísmico, pressão ou a combinação desses todos); e
- difícil detecção, identificação e contraposição, depois de instalada.

Scott utiliza exemplos de ocorrências na Marinha dos Estados Unidos da América (EUA) desde a Segunda Guerra Mundial para ilustrar a natureza destruidora desse tipo de arma. Assim, demonstra que, desde 1945, as minas avariaram ou afundaram quatro vezes mais navios daquela Marinha do que todos os outros tipos de ataques combinados:

- minas – 15 navios;
- míssil – 1;
- torpedos/aeronaves – 2; e

\* Conselheiro executivo dos Programas de Segurança Nacional na Gryphon Technologies LC, firma de engenharia e tecnologia baseada em Washington, DC, EUA.

– ataque terrorista por embarcação miúda – 1 (*USS Cole*).

Além disso, o autor identifica crescentes preocupações de diversos departamentos e agências de governo norte-americanos em relação ao potencial terrorista desse tipo de arma. Exemplifica por meio dos diversos boletins de alerta divulgados no passado recente (2002, 2003 [2], 2004 e 2008)

em relação a mergulhadores terroristas armados com dispositivos explosivos.

Scott Truver finaliza seu trabalho indicando sua visão do futuro em relação ao tema e afirmando que há muito que fazer para se contrapor a esse tipo de ameaça, e a maior parte das ações diz respeito aos serviços e às agências do governo, mais até do que no desenvolvimento de novas tecnologias.

# 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

#### ATIVACÃO

Ativação do Núcleo de Implantação da Umem (265)

Ativação do Núcleo do Centro de Guerra Eletrônica da Marinha (265)

#### CERTIFICADO DE QUALIDADE

Centro de Projetos de Navios conquista certificação ISO 9001:2008 (266)

#### COMEMORAÇÃO

20º aniversário de incorporação à Armada da Corveta *Inhaúma* (266)

240º aniversário do Corpo de Intendentes da Marinha (267)

Dia da Marinha Mercante brasileira (269)

Secirm comemora 30 anos (270)

Trinta anos da mulher militar na Marinha (272)

#### HOMENAGEM

Ministro da Defesa envia carta ao Comandante da Marinha sobre o Haiti (273)

#### INAUGURAÇÃO

Inauguração da nova sede da Capitania dos Portos do Ceará (273)

#### INCORPORAÇÃO

Aviso de Pesquisa *Aspirante Moura* é incorporado à Marinha (275)

#### PASSAGEM

Assume o novo Comemch (276)

Assume o novo Diretor da DGMM (280)

Novo Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (284)  
Passagem de cargo de Diretor-Geral do Pessoal da Marinha (290)  
Transmissão de cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada (295)

**POSSE**

Assunção de cargos por almirantes (300)

**PRÊMIO**

Entrega dos prêmios Criatividade e Almirante Octacílio Cunha de 2009 (301)

**SOLENIDADE**

Encerramento das atividades culturais de 2009 da DPHDM (302)

**TRANSFERÊNCIA DE SETOR**

Transferência de subordinação da CDM e do Cefan (308)

**APOIO****ARSENAL**

Load out do Submarino *Tapajó* (308)

**CONSTRUÇÃO NAVAL**

BNVC prontifica mais duas lanchas (308)

**LOGÍSTICA**

Nalim estuda processo de Apoio Logístico Integrado para a MB (309)

**ÁREAS****AMAZÔNIA**

Marinha se prepara para Mobex Amazônia 2010 (311)

**AMAZÔNIA AZUL**

Entrevista sobre a Amazônia Azul em *site* de ONG americana (311)

Marinha recebe certificado da marca Amazônia Azul (314)

**ATIVIDADES MARINHEIRAS****REGATA**

Velas Sudamérica 2010 (315)

**CIÊNCIA E TECNOLOGIA****PESQUISA**

Ilha da Trindade fará uso de fontes renováveis de energia (318)

**CONGRESSOS****SEMINÁRIO**

1º Seminário de Gestão Ambiental do Com6ºDN (318)

**EDUCAÇÃO****CONCURSO DE REDAÇÃO**

Vencedora nacional da Operação Cisne Branco recebe premiação no 6ºDN (319)

**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

Aula Magna do Ministro da Defesa no C-PEM (320)

**ESPORTE**

Corrida da Paz (320)

Resultados esportivos (322)

**FORMAÇÃO**

MB forma primeira turma de soldados Fuzileiros Navais da Namíbia (323)

**VIAGEM DE INSTRUÇÃO**

NE *Brasil* encerra a XXIII Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (324)

## **FORÇAS ARMADAS**

### *CAPITANIA DO PORTO*

Projeto da Capitania Fluvial de Porto Velho (325)

## **INFORMÁTICA**

### *SOFTWARE*

Plano de Implantação de *Software* Livre da Marinha (326)

## **PSICOSSOCIAL**

### *AJUDA HUMANITÁRIA*

Marinha envia hospital de campanha ao Chile (326)

### *ASSISTÊNCIA SOCIAL*

Navio de Assistência Hospitalar realiza atendimento médico em Mato Grosso (327)

Seccional São Paulo das Voluntárias Cisne Branco promove primeira reunião de 2010 (328)

Voluntárias Cisne Branco inauguram Centro de Convivência para Idosos (329)

### *HABITAÇÃO*

Programa de qualidade Rio da CCCPM (329)

### *LANÇAMENTO DE LIVRO*

Antaq lança livro sobre hidrovias do Brasil (330)

Brasil: 60 anos de operações de paz (330)

Fundação Alexandre de Gusmão lança novos livros (331)

O Brasil, a França e o Mar (333)

### *TEATRO*

“Tamandaré” – o herói que veio do mar (334)

## **VALORES**

### *PATRONO*

Patronos instituídos pela Marinha do Brasil (335)

## ATIVACÃO DO NÚCLEO DE IMPLANTAÇÃO DA UMEM

Foi ativado, em 14 de janeiro último, no Complexo Naval da Ilha das Flores (Niterói-RJ), o Núcleo de Implantação da Unidade Médica Expedicionária da Marinha (Umem).

Conforme a Portaria nº 331/MB, de 28 de setembro de 2009, do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, que cria a nova unidade, a organização militar terá “semiautonomia administrativa, com sede na cidade de Niterói, Estado do Rio de Janeiro, subordinada ao Comando da Tropa de Reforço, com o propósito de prestar apoio de saúde às operações dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais e operar uma Unidade Médica Nível Dois (UMND), no contexto das operações de paz e huma-

nitárias e em outras operações, a critério da Administração Naval, sob a direção de um capitão de fragata do Corpo de Saúde da Marinha”. Ainda segundo o documento, “a implantação da Umem será efetivada de modo progressivo, conforme as disponibilidades orçamentárias, de acordo com as normas do Sistema do Plano Diretor e consoante os atos baixados pelo comandante de Operações Navais”.

A Portaria nº 370, de 22 de outubro de 2009, também do comandante da Marinha, nomeia para exercer o cargo de diretor da Umem o Capitão de Fragata (Md) Carlos Eduardo Ferreira de Mesquita, sendo a ela atribuído o indicativo naval “NUMEXM”. O telefone da unidade é (21) 3707-9538.

(Fonte: Bono nº 29, de 15/1/2010)

## ATIVACÃO DO NÚCLEO DO CENTRO DE GUERRA ELETRÔNICA DA MARINHA

Foi ativado, em 28 de janeiro último, o Núcleo do Centro de Guerra Eletrônica da Marinha (NCGEM), subordinado ao Comando de Operações Navais (ComOpNav), apoiado pelo Centro de Apoio a Sistemas Operativos (Casop) e com sede nas instalações da Divisão de Análise de Campo daquele Centro. Foi atribuído ao NCGEM o Indicativo Naval “NUCGEM”. O NCGEM tem o propósito de contribuir para a ativação do Centro de Guerra Eletrônica da Marinha (CGEM), criado pela Portaria nº 372, de 23 de outubro de 2009, do Comandante da Marinha.

O CGEM será subordinado ao Comando de Operações Navais, sob a direção de um capitão de mar e guerra do Corpo da Armada, e terá o propósito de contribuir para elevar a capacidade de Guerra Eletrônica da Marinha do Brasil, por meio de ações

diretas e indiretas a serem definidas no Regulamento, em fase de elaboração. No segundo caso, atuará no acompanhamento e na assessoria dos processos.

A localização das futuras instalações do Centro encontra-se em fase de estudos, devendo sua ativação ocorrer no segundo semestre de 2010.

Permanece em vigor, até a ativação do Centro, a estrutura de serviços de Guerra Eletrônica prestados pelo CASOP por meio de sua página na intranet. Seu conteúdo, no entanto, será gerenciado pelo NCGEM até que os dados sejam migrados para a futura página do CGEM.

O Casop permanece como Organização Militar Orientadora (Omot) de Guerra Eletrônica, conforme previsto no Anexo D da DGPM-305 (Rev.3/MOD.7), até a assunção pelo CGEM.

O NCGEM deverá ser informado dos assuntos que envolvam direta ou indiretamente a capacidade de Guerra Eletrônica da MB, tais como pesquisa, desenvolvimento, aquisição, operação e manutenção dos equipamentos e sistemas de Guerra Eletrônica dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, além de exercícios, adestramentos e ensino. Destaca-se que o CGEM atuará no acompanhamento e as-

essoria da manutenção dos sistemas e equipamentos de Guerra Eletrônica. A realização da atividade de manutenção, portanto, continuará de responsabilidade da estrutura já existente na MB.

Outras informações poderão ser obtidas nos telefones (21) 2189-1239/1472, Retelma 8116-1239/1472.

(Fonte: Bono Especial nº 124, de 26/2/2010)

## CENTRO DE PROJETOS DE NAVIOS CONQUISTA CERTIFICAÇÃO ISO 9001:2008

Coroando um esforço de vários anos, o Centro de Projetos de Navios (CPN) conquistou, em fevereiro passado, a certificação ISO 9001:2008. A certificação foi outorgada pela sociedade civil Det Norske Veritas, para os processos associados à medição e análise de vibração e ruído em equipamentos navais, processos esses desenvolvidos em proveito da Manutenção Preventiva Preditiva dos meios navais da Esquadra, da

Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e das Forças Distritais.

Tal certificação é motivo de orgulho para a tripulação do CPN por envolver não apenas as análises de vibração e ruído propriamente ditas, mas também todas as atividades a ela relacionadas, tais como orçamentação, documentação e qualificação de pessoal, entre outras.

(Fonte: Bono nº 140, de 4/4/2010)

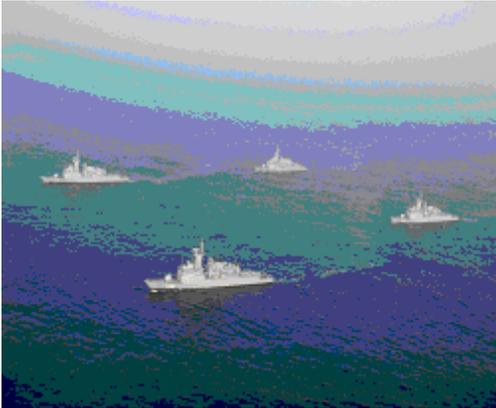
## 20º ANIVERSÁRIO DE INCORPORAÇÃO À ARMADA DA CORVETA *INHAÚMA*

A Corveta *Inhaúma*, carinhosamente chamada de “Cão Danado”, completou, em 12 de dezembro último, 20 anos de incorporação à Armada. Esta foi a primeira unidade das corvetas classe *Inhaúma* (CCI), composta por quatro navios, dois construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e os demais no Estaleiro Verolme. A cerimônia militar alusiva ao evento foi realizada a bordo do navio, em 17 de dezembro.

O projeto original previa a construção de 16 corvetas, mas apenas quatro foram

construídas, sendo autorizado seu início pelo governo brasileiro em 1981. As corvetas foram incorporadas à Marinha do Brasil entre 1989 e 1994. As CCI são empregadas em diversas missões ligadas à defesa aproximada ou afastada do litoral brasileiro, proteção do tráfego marítimo de cabotagem, provendo escolta às Unidades de Maior Valor e negação do uso do mar em áreas restritas. Realizam exercícios de Apoio de Fogo Naval, Patrulha Naval de áreas limitadas de importância estratégica e ações de presen-





ça no território nacional e no exterior. Recentemente executaram busca e salvamento das vidas humanas no mar, prestando, eventualmente, socorro a outros navios, inclusive fazendo reboque de pequenas embarcações.

Essas corvetas representam hoje um capítulo especial da história da construção naval na Marinha. Resultado de uma audaciosa decisão tomada na década de 70 do século XX, procuraram retratar os navios-escoltas previstos no Programa de Reaparelhamento da Marinha à época.

Fruto da quarta homenagem da Marinha brasileira ao Almirante Joaquim José Inácio, Visconde de Inhaúma, o nome “Inhaúma” foi atribuído à primeira unidade da classe. O chefe naval Visconde de Inhaúma participou com todos os méritos na campanha do Paraguai, inclusive como comandante em chefe da Esquadra, tendo exercido forte e positiva influência sobre os destinos da Marinha numa época conturbada pelo conflito platino.

(Fonte: Corveta *Inhaúma*)

## 240º ANIVERSÁRIO DO CORPO DE INTENDENTES DA MARINHA

Foi comemorado, em 3 de março último, o 240º aniversário do Corpo de Intendentes da Marinha (CIM).

Por ocasião da cerimônia, realizada no Rio de Janeiro, o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, homenageou com uma placa de agradecimento e um brasão do Corpo de Intendentes o Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup> -IM) Estanislau Façanha Sobrinho, diretor de Intendência da Marinha no período de 30 de abril de 1973 a 29 de abril 1977.

Servindo em Organizações Militares (OM) dos diversos setores da Marinha, na situação de embarcados ou nas unidades de terra, os oficiais do CIM desenvolvem seu trabalho plenamente integrados ao serviço das OM, agregando valor em todas as atividades nas quais são engajados.

Como pontos marcantes da trajetória do Corpo de Intendentes da Marinha, podem-

se destacar: a criação da Contadoria da Marinha em 1808; a regulamentação do Serviço de Intendência em 1840; a criação da Diretoria Geral de Contabilidade da Marinha em 1907, que foi transformada em Diretoria de Fazenda em 1924; e a criação da Diretoria de Intendência da Marinha, em 1952. Decorrente da Reforma Administrati-



Comandante da Marinha entrega placa de agradecimento ao Almirante Estanislau Façanha Sobrinho

va da Marinha, em 1969, foi criada a Diretoria de Administração da Marinha; em 1974, foi criado o Serviço de Auditoria da Marinha, atual Diretoria de Contas; e, em 1977, foram criadas as atuais Diretorias de Finanças e de Abastecimento, sucedendo à Diretoria de Intendência da Marinha.

O diretor de Administração da Marinha, Vice-Almirante Indalecio Castilho Villa Alvarez, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Passados 240 anos da data de criação do cargo de intendente da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia, o Corpo de Intendentes da Marinha celebra o transcurso de mais um ano dedicado ao cumprimento das complexas e importantes tarefas que nos são confiadas.

Como pontos marcantes da trajetória do Corpo de Intendentes da Marinha, podemos destacar: a criação da Contadoria da Marinha, em 1808; a regulamentação do Serviço de Intendência, em 1840; a criação da Diretoria Geral de Contabilidade da Marinha, em 1907, que foi transformada em Diretoria de Fazenda em 1924; e a criação da Diretoria de Intendência da Marinha, em 1952. Decorrente da Reforma Administrativa da Marinha, em 1969, foi criada a Diretoria de Administração da Marinha; em 1974, foi criado o Serviço de Auditoria da Marinha, atual Diretoria de Contas, e, em 1977, foram criadas as atuais Diretorias de Finanças e de Abastecimento, sucedendo à Diretoria de Intendência da Marinha.

Muitos e significativos foram os incrementos e ajustes implementados em nossa estrutura organizacional, com a criação e o aperfeiçoamento das Organizações Militares que compõem a base dos serviços e atividades típicas de intendência, não apenas para atender a determinações legais, mas principalmente objetivando a eficiência operativa da Marinha.

Coerente com as evoluções do processo de gestão de pessoal, o Corpo de

Intendentes da Marinha atualmente é composto por homens e mulheres formados na Escola Naval e no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk. Visando à melhoria contínua do seu desempenho profissional, cada vez mais os oficiais do Corpo de Intendentes têm sido objeto de especial atenção dos programas de capacitação da Marinha, que os qualificam para desenvolver e conduzir sistemas e processos no ‘estado da arte’.

Servindo em organizações dos diversos setores da Marinha, na situação de embarcados ou nas unidades de terra, os oficiais do Corpo de Intendentes desenvolvem suas atividades profissionais plenamente integrados ao serviço das Organizações Militares (OM), agregando valor em todas as atividades nas quais são engajados.

No presente cenário internacional, a despeito das limitações e dos desafios vividos, a nossa Marinha se destaca como uma Força Naval profissional e respeitada. Se por um lado esta condição exige e estimula a dedicação dos oficiais do Corpo de Intendentes, responsáveis que são por grande parcela do aprovisionamento, por outro tem nos trazido reconhecimento pelos resultados positivos acumulados e pelas crescentes oportunidades profissionais.

A visão de futuro da Marinha aponta para uma Força moderna, equilibrada e balanceada, coerente com as diretrizes previstas na Estratégia Nacional de Defesa e com os anseios da sociedade brasileira, demandando a quebra de paradigmas, como por exemplo a obtenção do submarino de propulsão nuclear. A efetividade no cumprimento desta e de outras metas e a sustentabilidade operacional da Força, com economicidade, exigem profissionais do Corpo de Intendentes proativos na condução dos assuntos técnicos e perseverantes para vencer os naturais óbices da atual conjuntura, contribuindo para a prontidão da Marinha.

Portanto, é nosso dever celebrar esta data, o que fazemos com satisfação e orgulho, em reconhecimento a todos os que nos antecederam e cooperaram nesta longa e vitoriosa jornada, com trabalho correto, silencioso e, acima de tudo, com desprendida dedicação à nossa Marinha, destacando nosso Patrono, o Almirante Gastão Motta, pelo legado organizacional, complementado por seus sucessores.

Consciente de que o processo de mudança e de evolução, caracterizado por incrementos exponenciais, é inexorável, nesta

data tão significativa para o Corpo de Intendentes exorto a todos os seus integrantes a permanecerem engajados em suas atividades, a despeito de eventuais dificuldades a enfrentar, honrando, assim, a ‘folha de acanto’, símbolo da Intendência, além de fortalecerem o compromisso pessoal assumido com a Pátria e com a nossa Marinha.

Corpo de Intendentes da Marinha, parabéns pelo transcurso do seu 240º aniversário! Viva a Marinha!”.

(Fonte: Bono Especial nº 138, de 3/3/2010)

## DIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Foi comemorado, em 28 de dezembro, o Dia da Marinha Mercante brasileira. O diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“A celebração do Dia da Marinha Mercante homenageia um brasileiro de ideias ousadas que, tendo sido um jovem entusiasta e obstinado, transformou-se em um administrador exemplar, persistente e pioneiro em importantes empreendimentos. Nesta data, há 196 anos, nascia em Arroio, então distrito de Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá.

Desde os primórdios dos tempos coloniais, a importância de uma Marinha Mercante pujante para a então colônia portuguesa já era compreendida pelos portugueses. Logo após a nossa independência, esta importância foi ressaltada, não só pelos aspectos de segurança e soberania, mas também por razões econômicas, no intuito de garantir o apoio logístico às longínquas regiões e, conseqüentemente, a integridade do território nacional.

Diante desse cenário, Mauá, que já despontava como um próspero comerciante, percebendo a necessidade de desenvolvi-

mento de uma indústria genuinamente brasileira, protagonizou um fato marcante de nossa construção naval quando adquiriu, em 1845, o Estabelecimento de Fundação e Estaleiro Ponta da Areia. A partir de então, impulsionando o setor de construção naval, esteve à frente de várias empresas ligadas aos transportes no País: fundou as companhias de navegação a vapor do Rio Grande do Sul e do Amazonas, a primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Petrópolis e a primeira rodovia pavimentada do Brasil, a Petrópolis-Juiz de Fora.

O crescimento de nossa Marinha Mercante começava a produzir os efeitos desejados, por meio da iniciativa privada desse visionário.

A história registra, ao longo de quase dois séculos de independência, diversas fases de nossas atividades marítimas, quase sempre associadas ao momento político e às influências do comércio internacional. Tivemos momentos de crescimento, reconhecimento e prestígio. Vivenciamos outros de decadência e crises. E, ao longo desse período, o exemplo de Mauá sempre serviu como marco para orientar a nossa singradura.

Nos últimos anos, após quase duas décadas de incertezas, nossa Marinha Mer-

cante retomou o caminho da prosperidade, acompanhando o crescimento do País, seja no comércio marítimo internacional, na navegação de cabotagem e de apoio marítimo ou nas atividades de pesca e nas de turismo. Também nossas hidrovias interiores experimentaram crescimento semelhante.

Para atender a essa nova demanda de transporte e de serviços, um ousado programa de construção naval encontra-se em pleno desenvolvimento, tornando a nossa indústria naval uma das maiores do mundo.

Paralelamente ao crescimento de nossa frota, a Autoridade Marítima vem reformulando os Centros de Instrução de Oficiais da Marinha Mercante, por meio de amplas reformas, visando à sua modernização e à ampliação de sua capacidade de formação, atual e futura, para atender à crescente demanda de profissionais.

Também os portos estão sendo aperfeiçoados pela dragagem de seus canais, muitos dos quais vêm sendo aprofundados, pela dotação e acréscimo de modernos equipamentos de manobra de carga e, até mesmo, pela implantação de novos terminais privativos especializados.

A Autoridade Marítima, como parte importante na formulação e condução de políticas nacionais que dizem respeito ao mar, procura ajustar-se a esta realidade, ampliando sua capacidade em atender plenamente às atividades voltadas para a segurança da navegação,

ao ensino profissional marítimo e à prevenção da poluição do meio ambiente hídrico.

Assim, é com grande satisfação que testemunhamos esta nova etapa de rápido desenvolvimento de nossa Marinha Mercante, justo orgulho de homens e mulheres que a elegeram como profissão e contribuem, na solidão do mar e de nossos rios, com um trabalho discreto e eficiente, transportando as riquezas que movimentam a economia nacional, gerando trabalho e emprego para milhões de brasileiros.

Por tudo isso, nossa comunidade marítima vive auspicioso momento. Apesar da recente crise econômica internacional, após um curto período de instabilidade, começamos a recuperar a nossa trajetória de crescimento.

O futuro da Marinha Mercante depende de nós marítimos, fluviais, portuários, empresários, governos e de todos os envolvidos nas complexas operações da logística de transporte de cargas e passageiros. Apoiados no lema de Irineu Evangelista de Souza, patrono da nossa Marinha Mercante, conforme registrado em seu brasão, '*Labor Improbis Omnia Vincit*' ('O trabalho honrado sempre vence', desejo expressar os meus votos de paz, saúde e continuado êxito a toda a Comunidade Marítima, certo de que o ano que se inicia nos trará muito trabalho, alegria e prosperidade."

(Fonte: Bono Especial nº 931, de 22/12/2009)

## SECIRM COMEMORA 30 ANOS

A Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) comemorou, em 19 de dezembro último, seu 30º aniversário. O secretário do órgão, Contra-Almirante Marcos José de Carvalho Ferreira, assinou a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

"Ao atingirmos a data histórica de 30 anos da criação da Secretaria da Comissão

Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), em 19 de dezembro de 2009, devemos, em primeiro lugar, relembrar o importante legado deixado por aqueles que por aqui passaram, pois as conquistas da atualidade são os frutos que colhemos das sementes plantadas no passado.

O trabalho iniciado nas décadas anteriores se reflete em avanços contínuos de

todos os programas a cargo da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm). Ao festejarmos mais um aniversário da Secirm, é nosso dever destacar os resultados obtidos nas diversas áreas de atuação desta Secretaria, ao longo dessas três décadas.

A Estação Antártica Comandante Ferraz, que este ano comemorou seus 25 anos de existência, vem, com mestria, contribuindo para o desenvolvimento da Ciência e, dessa forma, assegurando a participação do Brasil no processo decisório relativo ao futuro do Continente Gelado. Da instalação pioneira, com oito módulos, em contêineres que somavam modestos 120 m<sup>2</sup> de área útil, passou ao impressionante complexo de 2.300 m<sup>2</sup>. Isto só foi possível graças ao esforço logístico, ao espírito empreendedor e à determinação de brasileiros, homens e mulheres, envolvidos em tão grandioso trabalho.

Também há 25 anos, em 3 de janeiro de 1984, o Navio de Apoio Oceanográfico *Barão de Teffé*, juntamente com o Navio Oceanográfico *Professor Besnard*, da Universidade de São Paulo, marcaram efetivamente a presença brasileira em terras antárticas. Este ano, a Marinha do Brasil incorporou o Navio Polar *Almirante Maximiano*, já tendo iniciado, em 22 de outubro, a Operantar XXVIII, sua primeira Operação Antártica, juntamente com o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*. Os dois navios se encontraram pela primeira vez na Antártica, em 15 de novembro. Ao término da operação, em abril do próximo ano, terão auxiliado 14 projetos de pesquisa de diferentes áreas e instituições.

No que se refere aos meios navais disponíveis para pesquisas no mar, estamos progredindo com intensidade. Em março de 2009, o Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul* foi apresentado à comunidade científica brasileira. O navio, que faz parte do

projeto Laboratório Nacional Embarcado, apoiou pesquisas no primeiro semestre deste ano e realiza atualmente, até 22 de dezembro, a Comissão Oceanográfica Transatlântico I, primeira comissão transoceânica brasileira. Comissões dessa natureza propiciam conhecimento privilegiado do ambiente marinho oceânico e incluem o Brasil no seletivo grupo de países que realizam pesquisas oceanográficas de caráter global.

No âmbito da Amazônia Azul, foram alcançadas diversas conquistas. Dando prosseguimento à elaboração da revisão de proposta do limite exterior da Plataforma Continental brasileira, que será reencaminhada em momento oportuno à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas, foi contratado o navio *Sea Surveyor*, que começou, em maio de 2009, uma nova fase de aquisição de dados geofísicos da margem continental brasileira.

Outras novidades ocorridas no corrente ano foram o início da construção da Estação Científica da Ilha da Trindade e a criação do Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial, o Proarea.

As atividades na Ilha da Trindade tiveram início em 1957, com a criação do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (Poit). Há alguns anos, a Marinha vem recebendo uma quantidade crescente de solicitações para a realização de pesquisas nessa região. Com este objetivo, o Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (Protrindade), iniciou, em julho, a construção da base da futura Ecit. A nova Estação será erguida em PVC, no ano de 2010, e terá capacidade para acomodar até oito pesquisadores e apoiar as pesquisas com dois laboratórios. Seu projeto buscou minimizar os impactos ambientais e incorporará so-

luções inovadoras, como a geração de energia elétrica a partir de fontes renováveis: eólica e fotovoltaica. Esta iniciativa deverá proporcionar economia de 90% do óleo diesel utilizado na Ilha, evitando assim a descarga do correspondente a 220 toneladas anuais de CO<sub>2</sub> na atmosfera.

O Proarea, que teve sua origem em um grupo de trabalho, o GT AdHoc Area, iniciado em 1999, tornou-se o mais novo programa da Cirm, em setembro de 2009. Ele busca identificar e avaliar a potencialidade mineral de áreas com importância econômica e político-estratégica para o Brasil, localizadas no Atlântico Sul e Equatorial, além do limite de nossas águas jurisdicionais. Com esta finalidade, o Navio Hidrográfico *Sirius* iniciou, em novembro, a comissão de reconhecimento geológico para o levantamento da potencialidade mineral dos depósitos de crosta cobaltífera na região da Elevação do Rio Grande, que é a primeira

desse gênero efetuada pelo Brasil, e que terá o propósito específico de, futuramente, se requerer uma área para prospecção e exploração mineral junto à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA), conforme estabelece a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Pelas conquistas recentes, temos muito do que nos orgulhar nestes 30 anos de existência. Afinal, sabemos que o sucesso em nossos programas resultará em inequívocos benefícios para o futuro do nosso país e da humanidade.

Agradeço a todos aqueles que contribuíram direta ou indiretamente para a concretização de nossas metas ao longo destes anos, em especial no ano de 2009: nossa tripulação, nossos parceiros e colaboradores. Sem eles, nossas realizações não seriam possíveis. Muito obrigado a todos!”

(Fonte: Bono Especial nº 916, de 18/12/2009)

## TRINTA ANOS DA MULHER MILITAR NA MARINHA

No ano em que se comemoram os 30 anos do ingresso da mulher militar na Marinha do Brasil (MB), o Espaço Cultural da Marinha (ECM), no Rio de Janeiro, apresentará a exposição com o tema “Trinta anos da mulher militar na Marinha”, de agosto de 2010 a janeiro de 2011. A exposição realça alguns dos excelentes resultados obtidos com o ingresso feminino na Força e outros aspectos importantes em relação ao assunto, que permitem ver o futuro com muito otimismo.

Com a importância crescente e atual dependência do uso de tecnologia da guerra, criou-se espaço para a mulher na Marinha. Nas Forças Armadas, cada vez mais a inteligência e a habilidade das pessoas se tornam mais importantes do que a força bruta. Essas são qualidades que não faltam ao

sexo feminino e que fizeram com que as mulheres fossem bem-vindas na MB.

Tudo começou com a criação, em 1980, do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha. Era um Corpo separado, uma experiência pioneira, até com alguns uniformes diferentes dos tradicionais na Marinha. Ao longo destes 30 anos, as mulheres alcançaram resultados notáveis, que preencheram lacunas. Nos dias de hoje, o Corpo Auxiliar Feminino já não existe, e elas foram integradas aos diversos corpos já existentes, em igualdade de condições e de oportunidades com os homens.

Os uniformes, antes diferentes, também mudaram para modelos bem semelhantes aos tradicionais – o azul-marinho, o branco e o cinza –, mas ligeiramente diferentes, para preservar nelas a feminilidade.

As mulheres se integraram e hoje participam ativamente das diversas tarefas da Marinha, contribuindo para a eficácia alcançada. Algumas foram pioneiras: receberam medalhas importantes, viajaram, comandaram Organizações Militares, partici-

param de projetos de navios de guerra que foram construídos, gerenciaram obras difíceis e, assim, mostraram competência, liderança, coragem e capacidade administrativa. É possível que, em breve, alguma delas seja promovida a contra-almirante.

## MINISTRO DA DEFESA ENVIA CARTA AO COMANDANTE DA MARINHA SOBRE O HAITI

O ministro de Estado da Defesa, Nelson Jobim, enviou carta, em 18 de janeiro último, ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, após visita ao Haiti realizada nos dias 13 e 14 do mesmo mês, depois do terremoto que vitimou aquele país.

Transcrevemos abaixo a referida carta.  
“Senhor Comandante,

É com muito orgulho que me dirijo a Vossa Excelência para dizer o quanto me envaidece o exercício do cargo de ministro da Defesa, pelos momentos de intensa emoção que juntos vivemos nessa memorável viagem ao Haiti.

Apesar do quadro desolador que tivemos oportunidade de verificar, da dor de confirmar a perda de militares do Exército, digo que senti, como cidadão, um incomum

momento de orgulho por ser brasileiro e estar ao lado de fuzileiros navais, sob seu comando, destemidos, competentes e prontos para superar dificuldades sem se deixar abater pelas emoções e sem se importar com a magnitude dos desafios.

Almirante Moura Neto, em meio à dor pelas perdas de tantos brasileiros, externo, mais uma vez, meu testemunho pelo desempenho profissional impecável dos fuzileiros navais brasileiros, verdadeiros heróis, que integram a Minustah conscientes de que representam o nosso Brasil.

Estou convencido de que o Haiti precisará muito de nossos fuzileiros navais para minimizar a dor daquele povo tão carente e reconstruir o país.”

(Fonte: Bono Especial nº 46, de 22/1/2010)

## INAUGURAÇÃO DA NOVA SEDE DA CAPITANIA DOS PORTOS DO CEARÁ

Foi inaugurada, em 14 de janeiro último, a nova sede da Capitania dos Portos do Ceará. O comandante do 3º Distrito Naval (Natal-RN), Vice-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, emitiu a seguinte Ordem do Dia sobre a inauguração:

“A Capitania dos Portos do Ceará (CPCE), uma das mais antigas Organizações da Marinha do Brasil, foi criada pelo Decreto nº 1.944, de 11 de julho de 1857, de Sua Majestade o Imperador Dom Pedro II,



tendo iniciado suas atividades no prédio localizado entre as Avenidas Pessoa Anta e Alberto Nepomuceno.

Em 1900 mudou de endereço, fato que se repetiu mais quatro vezes até a conclusão da obra da atual sede, situada à Rua Dragão do Mar, 160, na Praia de Iracema, e cuja construção foi iniciada em 9 de janeiro de 1956; a inauguração ocorreu em 29 de outubro de 1958. Nessa última sede permaneceu até os dias atuais.

Subordinada ao Comando do 3º Distrito Naval, a CPCE é uma Capitania de 1ª classe e é responsável, no estado do Ceará, pela segurança do tráfego aquaviário, pela salvaguarda da vida humana no mar e pela prevenção da poluição hídrica. Contribui para a orientação, coordenação e controle das atividades concernentes à Marinha Mercante e organizações correlatas. Com relação ao preparo e qualificação de pessoal aquaviário e portuário, responde pelo planejamento, coordenação e aplicação dos cursos do Ensino Profissional Marítimo. Para o adequado cumprimento de suas funções, conta com uma Agência subordinada, no município de Camocim.

O Ceará, estado com uma grande vocação marítima e posição geográfica privilegiada, recebe, no Porto de Mucuripe e no Terminal Portuário de Pecém, uma considerável parcela dos navios responsáveis pelo comércio marítimo brasileiro. Essa posição estratégica e essa vocação marítima fazem com que a demanda pelos serviços prestados pela Capitania aumente cada vez mais. Foi sob esse enfoque que a Marinha, visando atender com melhor qualidade e mais presteza a Comunidade Marítima, parcela tão importante de nossa sociedade, começou a buscar alternativas de

locais que lhe permitissem espaço para a CPCE melhor gerir sua administração.

Dessa forma, no dia 28 de março de 2006 é assinado um Contrato de Permuta com o Governo do Estado do Ceará que permitiria a construção das novas instalações da CPCE, em terreno de propriedade da União, sob responsabilidade daquela Capitania. Após serem vencidos diversos entraves administrativos; terem sido realizadas duas licitações, devido à desistência das empresas vencedoras dos certames; terem sido, com o apoio da Diretoria de Obras Civas da Marinha, efetuadas alterações nas



planilhas dos quantitativos das obras; e ter sido assinado um Termo Aditivo ao Contrato de Permuta, prorrogando por mais dois anos o prazo para a conclusão dos servi-

ços, finalmente, em junho de 2008, é iniciada a construção da nova sede. Durante as obras foram realizadas diversas alterações ao projeto inicial, visando a que as novas instalações possuíssem um material de melhor acabamento, durabilidade e funcionalidade e, assim, pudessem atender melhor aos seus usuários.

A nova sede da CPCE, que hoje é inaugurada com muito orgulho, possui amplas instalações com circuito interno de TV e mobiliário novo e dispõe de espaços funcionais que lhe permitem atender a todas as necessidades do público externo, bem como de seus militares e servidores civis.

Essa vitória que hoje alcançamos é o resultado do esforço coletivo de vários setores de nossa Marinha que possibilitaram o apoio e os recursos necessários à consecução desse magnífico projeto. Assim sendo, agradeço: ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, pelo apoio incondicional a este Distri-

to Naval, tendo por diversas vezes se envolvido pessoalmente na solução de problemas que surgiram ao longo de todo o processo; ao chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, que, durante o período em que exerceu o cargo de comandante de Operações Navais, sempre nos privilegiou com seu auxílio, principalmente no remanejamento e na alocação de recursos complementares que se fizeram necessários; ao comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, que acompanhou de perto o término das obras e que nos prestigia com a sua presença nesta cerimônia; ao diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, que sempre nos brindou com sua prestimosa colaboração; ao capitão dos Portos do Ceará, Capitão de Mar e Guerra Gerson Luiz Rodrigues Silva, pelo seu dinamismo e pela sua apurada sensibilidade, conseguindo soluções fáceis para questões complexas na condução dessa árdua missão; e a todos os integrantes da tripulação desta

Capitania, que com muita dedicação conseguiram concluir com êxito suas tarefas, permitindo que hoje a CPCE pudesse estar em sua nova sede.

Não poderia deixar de agradecer também ao Governo do Estado do Ceará, na pessoa do governador Cid Gomes; ao secretário de Infraestrutura do Estado, Sr. Adail Fontenele; ao procurador-geral do Estado, Dr. Fernando Oliveira, por toda a fidalguia dispensada nas diversas tratativas que se fizeram necessárias para a conclusão desta obra; à Diretoria de Obras Civis da Marinha, pela elaboração do projeto da sede; à AMP Engenharia Ltda, pela condução e execução das obras; e a todos os presentes por abrilhantarem esta cerimônia. Cerimônia esta que, apesar de ser singela, é revestida do orgulho tão comum aos marinheiros que conseguem, com muita abnegação, transformar sonhos em realidade.

CPCE, parabéns, a missão foi cumprida. Bravo Zulu!”

(Fonte: Bono Especial nº 27, de 14/1/2010)

## AVISO DE PESQUISA *ASPIRANTE MOURA* É INCORPORADO À MARINHA

O Aviso de Pesquisa (AvPq) *Aspirante Moura* foi incorporado à Marinha do Brasil em 25 de janeiro último, em Sandefjord, Noruega. A cerimônia foi presidida pelo

adido de Defesa e Naval na Inglaterra, na Suécia e na Noruega, Capitão de Mar e Guerra Fuad Gatti Kouri. Assumiu o comando do navio o Capitão-Tenente Claudio Luis Estrella Pereira.



Cerimonial à Bandeira realizado a bordo do AvPq *Aspirante Moura*



Adquirido em parceria com o Ministério da Ciência e Tecnologia, o navio, que ficará futuramente subordinado ao Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira – IEAPM, funcionará como Laboratório Nacional Embarcado II, contribuindo com as pesquisas de interesse da Marinha e da comunidade científica nacional realizadas por aquele Instituto.

O AvPq *Aspirante Moura* incorpora em sua estrutura uma inovação na Marinha do Brasil, pois será o primeiro dos navios da Força a navegar sem o uso de leme, substituído por duas hélices azimutais, integradas a um sistema de piloto automático e cartas náuticas eletrônicas.

(Fonte: Bono nº 049, de 25/1/2010 e [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## ASSUME O NOVO COMEMCH

Foi realizada, em 18 de dezembro último, a cerimônia de passagem do cargo de comandante em chefe da Esquadra do Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer para o Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes. A cerimônia, presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, aconteceu a bordo do Navio-Aeródromo *São Paulo* e contou com a presença de diversas autoridades civis e militares, como ex-ministros da Marinha e ex-comandantes da Marinha, além do governador em exercício do Estado do Pará, Odair Santos Correa.

Em 2009, a Esquadra celebrou 187 anos. Em 10 de novembro de 1822, o pavilhão nacional foi içado pela primeira vez em um navio de guerra brasileiro, a Nau *Martim de Freitas*, depois rebatizada de Nau *D. Pedro I*, nosso primeiro capitânia. Nascia, assim, a Esquadra brasileira, criada para combater as forças navais portuguesas que se opunham à Independência. Atuando de forma decisiva na consolidação da nossa soberania, participou também das campanhas do Império e das duas Guerras Mundiais, trabalhando sempre pela manutenção da integridade do território nacional.

### AGRADECIMENTOS E DESPEDIDAS DO AE FERNANDO EDUARDO STUDART WIEMER

“Há um ano e quatro meses, em igual cerimônia, ao agradecer ao Excelentíssimo

Senhor Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, pela confiança com que me distinguiu ao indicar-me para o honroso cargo de comandante em chefe, tive a oportunidade de dirigir-me a todos os meus subordinados afirmando caber à nossa Esquadra a responsabilidade maior na defesa da soberania e dos interesses nacionais na imensidão da rica Amazônia Azul, ou onde se fizer necessária. Disse estar seguro, por conhecer bem a têmpera que forja o caráter de todos os marinheiros, suas qualificações morais e profissionais, e confiar em suas determinação, lealdade e disciplina. Acrescentei, naquela ocasião, que, se existia grande desafio, havia também a certeza inabalável em sua superação, e que, com dedicação ao serviço, entusiasmo e amor à Marinha, saberíamos cumprir com o nosso dever.

Hoje me despeço com a inegável satisfação da missão cumprida e, a cada um de meus comandados, cerca de 12 mil homens e mulheres, civis e militares, que compõem a Esquadra, quero manifestar de público meu reconhecimento e compartilhar todas as realizações profissionais e pessoais alcançadas, bem como as lindas emoções vividas. Foi realmente um privilégio, e motivo de muito orgulho, ter sido comandante em chefe da Esquadra. Foram momentos inesquecíveis em que, juntos, realizamos o desejo permanente de todo marinheiro, qual seja, operar no mar.

Em breve, perderei o contato direto com os navios de superfície, submarinos e aeronaves de nossa Esquadra. Aos comandantes e às tripulações dos meios que participaram do Desfile Naval em minha homenagem, no último dia 9, dissemino o Bravo Zulu pela perfeita execução da manobra e registro minha emoção e gratidão pelo bater mais forte do coração deste marinheiro.

É chegada a hora de manifestar os mais sinceros agradecimentos. Perdoem-me pelas possíveis omissões.

Aos Almirantes de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho e Alvaro Luiz Pinto, ex-comandantes de Operações Navais, pelas orientações seguras, apoio irrestrito e confiança com que sempre fui distinguido.

Ao Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, até bem pouco diretor-geral do Material da Marinha e atual comandante de Operações Navais, que preside esta cerimônia de transmissão de cargo, desejo externar o meu reconhecimento, não apenas pelo empenho diuturno das OM subordinadas ao Setor do Material na prontificação dos meios da Esquadra, fundamental para o cumprimento de nossas tarefas, mas, em particular, por todas as demonstrações de estima e amizade.

A divisão dos êxitos com determinados parceiros é dever de justiça, pois suas atuações foram sempre condições fundamentais para a realização de nossos exercícios e operações. Deste modo, manifesto meus agradecimentos:

- aos demais órgãos de apoio da Marinha, pela assistência técnica e logística, indispensáveis às nossas operações;

- à Força de Fuzileiros da Esquadra, pelas inúmeras oportunidades de atuarmos conjuntamente, de forma eficiente e eficaz. *Ad Sumus!*; e

- ao Exército Brasileiro e à Força Aérea Brasileira, pelos apoios irrestritos em dife-

rentes missões, sempre de maneira profissional e num clima de especial camaradagem.

Registro o reconhecimento especial aos meus chefes de Estado-Maior, Contra-Almirantes Dilermando Ribeiro Lima e Paulo Mauricio Farias Alves, bem como a todos os dedicados oficiais deste Comando em Chefe, pela incansável busca da qualidade nos trabalhos e estudos conduzidos, pela assessoria leal e franca que sempre obtive, e que possibilitou superarmos eventuais desafios.

Ao meu Gabinete, manifesto o muito obrigado pela atenção e pelo cuidado que me foram dispensados, além da paciência para com o chefe.

À minha família, especialmente à minha mulher, Helena, sou grato pelo carinho, estímulo sempre presente e permanente participação nas intensas e diversificadas atividades assistenciais e sociais que meu cargo impunha.

Finalmente, dobrada a amarração, é tempo de desembarcar. E o faço com muita alegria e felicidade, por haver sempre contado com a camaradagem, o profissionalismo, a assessoria correta e a extrema dedicação dos meus comandantes das Forças-Tipo, das Divisões da Esquadra e das demais Organizações Militares diretamente subordinadas. Às suas tripulações manifesto minha gratidão e meu reconhecimento por perseguirem a excelência no cumprimento das tarefas que lhes foram confiadas.

No momento em que for arriado meu pavilhão do mastro principal do capitânia da Esquadra, que em breve retornará às lides operativas, e, com muita satisfação, passar o timão às competentes mãos do Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, fico com a certeza que este Comando em Chefe não poderia ter melhor timoneiro. Cabe, então, desejar-lhe sorte e felicidade na comissão que hoje se inicia, votos que faço extensivos à sua estimada esposa, Neilda, e filhos.

Que o Senhor dos Navegantes conduza sempre a nossa Esquadra em rumos seguros.”

## **PALAVRAS DO AE MARCUS VINICIUS OLIVEIRA DOS SANTOS**

“No momento em que se despede do Comando em Chefe da Esquadra, após um período de aproximadamente um ano e quatro meses, por ter sido promovido ao mais alto posto da carreira, o Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer o faz com o pleno sentimento do dever muito bem cumprido.

Durante este período, o Almirante Wiemer exerceu com brilhantismo, entusiasmo, competência, total dedicação, objetividade e dinamismo esse importante Comando, tendo sob sua responsabilidade direta os principais meios navais de nossa Marinha.

Oficial possuidor de uma irretocável carreira militar-naval, com sua destacada capacidade profissional, soube muito bem orientar as forças subordinadas, levando a bom termo todas as tarefas que lhe foram atribuídas.

Dentre as inúmeras realizações do seu Comando, destaco:

- a homologação do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Ávila* para operar com aeronaves do porte dos UH-14, o que aumentou significativamente nossa capacidade anfíbia;

- os três exercícios Sarsub conduzidos durante este ano, que atingiram um patamar inédito em mar aberto, com operações envolvendo mergulho saturado, o que levou o Navio de Salvamento Submarino *Felinto Perry* a ser incluído, formalmente, na relação dos sistemas de socorro submarino disponíveis no mundo pelo Ismerlo;

- as participações em missões multinacionais, como a *Unitas-Gold*, na costa leste norte-americana; a *Team Work South*,

no Chile; a *JTFex*, integrando Força de Ataque capitaneada pelo Navio-Aeródromo *Harry S. Truman*; a *Joint Warrior*, nas águas da Otan; e nas comemorações do aniversário da Marinha do Exército Popular de Libertação da China, as quais possibilitaram a operação de novos sistemas de comando e controle, os acessos a importantes procedimentos operacionais e, sem dúvida, atestaram a nossa capacidade de operar em regiões distantes do nosso porto sede;

- o terceiro *Deployment-Sub*, que validou os conhecimentos obtidos nas duas primeiras operações e consolidou a presença de um meio da Marinha do Brasil nesse tipo de operação, o que trará para as operações futuras níveis crescentes de complexidade, integração e troca de experiências;

- o lançamento com sucesso, pelos meios navais e aeronavais, de armamento orgânico, como Torpedos Mk-46, Mísseis Ar-Ar *SideWinder*, Mísseis Superfície-Ar *Aspide*, e de Bombas Mk-81 de fabricação nacional, visando manter em elevado grau o aprestamento de nossas Forças;

- a conclusão das obras de ampliação e recuperação da pista de pouso e a prontificação do Centro de Controle e de Aproximação Radar da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, com o objetivo de proporcionar maior segurança na operação das aeronaves;

- o término da construção da nova sede do Comando da Força de Superfície, bem como o início das fundações para o prédio de alojamentos e as reformas necessárias à criação de um pequeno museu, que contribuirá para resgatar a rica memória das extintas Forças de Contratorpedeiros, de Fragatas e de Apoio; e, por último,

- o Evento SAR SNE-003 de 2009, ocorrido na área do acidente do voo 447, da *Air France*, afastada cerca de 600 milhas de Natal, ocasião em que foi transferido o controle operativo para o Comando do 3º Distrito

Naval de cinco navios e seis aeronaves da Esquadra, que, somados a outros meios navais e aéreos, escreveram páginas memoráveis de dedicação, profissionalismo e superação, amplamente reconhecidas nacional e internacionalmente.

Caro Almirante Wiemer, no momento em que se despede da Esquadra, muitas emoções certamente estão presentes em seu coração. E são muito merecidas. A recente promoção ao último posto da carreira bem demonstra o reconhecimento da instituição por tudo que Vossa Excelência realizou.

Finalmente, ao novo membro do Almirantado externo meus sinceros votos de muitas felicidades no também desafiador cargo de diretor-geral do Pessoal da Marinha, desejando-lhe o mesmo sucesso obtido como comandante em chefe da Esquadra.

Bravo Zulu! Boas águas!

Ao Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes apresento as boas-vindas no seu retorno à Esquadra, formulando votos de felicidades no cargo que ora assume, na certeza que será desempenhado com a eficiência e o profissionalismo que lhes são peculiares.”

## **PALAVRAS INICIAIS DO VA EDUARDO MONTEIRO LOPES**

“Sabendo ser o Comando da Esquadra o cargo mais desejado por um oficial do Corpo da Armada, realizo hoje um sonho longamente acalentado, desde os tempos passados, no solo sagrado de Villegagnon. Assim, agradeço ao Exmo. Sr. Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, comandante da Marinha, a indicação para tão honroso e desejado cargo. Agradeço ainda ao Exmo. Sr. Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, comandante de Operações Navais, a honra que me concede ao presidir esta cerimônia. Reafirmo a V. Exa. meus compromissos de lealdade e de respeitosa amizade.

Embora extremamente satisfeito por assumir o Comando da Esquadra, estou perfeitamente consciente das dificuldades que me esperam. Entretanto, creio que, ao contar com a ajuda dos meus comandados e com o apoio dos meus chefes, será possível manter o padrão de qualidade desse importante setor da Marinha. Conto ainda com a régua e o compasso, legados pelos meus antigos chefes e por oficiais mais antigos nos quais sempre me espelhei. Alguns desses mestres e amigos estão aqui presentes, apoiando-me mais uma vez. Aos senhores sou extremamente grato. Os ensinamentos recebidos e as lições transmitidas continuarão a ser de extrema valia.

Mantendo a gratidão como sentimento que dá rumo às minhas palavras iniciais, dirijo-me aos amigos da Região Norte do País, que, aqui comparecendo, deixaram temporariamente seus importantes afazeres apenas para repartir comigo este momento mágico. A presença dos senhores reafirma a amizade que nos une, desenvolvida no convívio diário na nossa imensa Amazônia, sob as bênçãos de Nossa Senhora de Nazaré. Apresento meus especiais agradecimentos ao Exmo. Sr. Governador em exercício do Estado do Pará, Dr. Odair Santos Correa, cuja presença me enche de grande júbilo. Quando estiver navegando pela Amazônia Azul, nunca esquecerei dos amigos que tenho lá na Amazônia Verde.

(...)

Agora, falando pela primeira vez em nome de todas as tripulações dos navios e órgãos de terra da Esquadra, apresento ao Exmo. Sr. Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer votos de felicidades e de continuado sucesso pessoal e profissional. Esteja certo de que V. Exa. deixa em Mocanguê amigos que lhe admiram e subordinados que lhe respeitam. Permita-me ainda, senhor Almirante, estender essa despedida e esses sinceros votos à sua família, especialmente à D.

Helena, sua digníssima esposa. Por outro lado, pessoalmente, agradeço a maneira cuidadosa com que me transmitiu o cargo e a forma elegante e amiga como me recebeu.

Assim, estou pronto para suspender. Estou certo que contarei, mais uma vez, com o inestimável apoio da minha querida es-

posa, Neilda, parceira e amiga de todas as minhas travessias. Sem sua ajuda eu não teria chegado a este porto e seria impossível prosseguir a jornada. Início esta nova singradura, como comandante em chefe da Esquadra, invocando a proteção de Nossa Senhora de Nazaré.”

## ASSUME O NOVO DIRETOR DA DGMM

O Almirante de Esquadra Luiz Umberto de Mendonça assumiu, em 16 de dezembro de 2009, o cargo de diretor-geral do Material da Marinha, substituindo o Almirante de Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos. A cerimônia foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

### DESPEDIDAS E AGRADECIMENTOS DO ALMIRANTE MARCUS VINÍCIUS OLIVEIRA DOS SANTOS

“Há dois anos, quatro meses e dois dias, ao assumir o cargo de diretor-geral do Material da Marinha, dizia na minha Ordem de Serviço que compreendia bem a complexidade e a grandeza dos desafios a enfrentar. Hoje, posso assegurar o meu equívoco e afirmar que elas, a complexidade e a grandeza, foram muito superiores a minha expectativa. Entretanto, com muita satisfação, posso também afirmar que foram todas, de longe, superadas pela realização de inúmeros projetos ao longo desse período.

Nesta ocasião de partida, julgo imprescindível destacar que a superação desses objetivos só foi possível pela dedicação, a lealdade e a competência daqueles que compõem as lotações das Diretorias Especializadas, Organizações Militares subordinadas e das minhas quatro coordenadorias (Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propul-

são Nuclear, Coordenadoria do Programa de Reaparelhamento da Marinha, Coordenadoria da Manutenção de Meios e Coordenadoria de Submarinos). É justo, portanto, que, em nome das vitórias alcançadas por homens e mulheres, civis e militares do Setor do Material, possa eu hoje destacar um pouco daquilo que juntos conseguimos realizar nesse período:

- na área de obtenção de meios, concluímos os processos de inspeção, adaptação e incorporação do Navio Hidrográfico *Cruzeiro do Sul*, do Navio Polar *Almirante Maximiano*, do Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano* e dos Navios de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D’Ávila* e *Almirante Saboia*;

- na área da construção naval, realizamos, na Indústria Naval do Ceará (Inace), as incorporações dos Avisos de Patrulha *Barracuda* e *Dourado* e do Navio-Patrulha *Macaé*; ali mesmo, estão em construção o Navio-Patrulha *Macau* e os Avisos de Patrulha *Albacora*, *Anequim* e *Pargo*, todos com previsão de entrega para o primeiro semestre de 2010. No último dia 25 de novembro, realizamos o batimento de quilha do Navio-Patrulha *Maracanã*, no Estaleiro Ilha S.A., aqui no Rio de Janeiro, primeiro navio de um segundo lote de mais quatro navios-patrulha de 500 toneladas. Posso, ainda, destacar, a construção, pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, de uma chata de óleo de 600 toneladas para a Diretoria de Abastecimento e de cinco embarcações de

desembarque de viaturas e material e três embarcações de desembarque de carga geral, com previsão de entrega até 2011, marcando, assim, a retomada da construção naval naquele Arsenal de Marinha;

– na área de manutenção, concluímos ou estamos conduzindo os Períodos de Manutenção Geral das Fragatas *Liberal*, *União* e *Rademaker*; da Corveta *Julio de Noronha*; do Navio-Tanque *Marajó*; do Navio de Desembarque-Doca *Ceará* e do Submarino *Tapajó*;

– na área de assinatura de novos contratos, destaco os de modernização de 12 aeronaves AF-1, a aquisição de quatro helicópteros Multiemprego SH 70B Sea Hawk, a aquisição de 16 aeronaves EC-725 Super-Cougar e a aquisição dos Sistemas de Combate e Torpedos MK 48 dos submarinos classe *Tupi* e *Tikuna*; em relação a este último assunto, destaco o sucesso do primeiro lançamento do torpedo MK 48 pelo Submarino *Tikuna*, no último dia 12 de novembro;

– na área nuclear, foi extremamente importante a retomada do Programa Nuclear da Marinha, agora com previsão de conclusão da Usina Piloto para Produção de Hexafluoreto de Urânio para junho do próximo ano e a conclusão do Laboratório de Geração Nucleoelétrica para 2014;

– na área de modernizações, estamos conduzindo os serviços da Corveta *Julio de Noronha*, da Fragata *Rademaker*, dos balizadores classe *Comandante Varella*, do Navio-Patrolha *Pedro Teixeira*, do Navio-Aeródromo *São Paulo*, dos submarinos classe *Tupi* e *Tikuna*, das fragatas classe *Niterói* e da Corveta *Caboclo*, que se mostrou fundamental para a Marinha do Brasil no triste evento SAR (busca e salvamento) da aeronave da Air France;

– na área de obras civis, destaco a execução do Plano Plurianual de Aquisição de Residências, que recentemente teve sua

moldura financeira aumentada em mais de 30% para reduzir o atual *deficit* residencial da Marinha do Brasil e a conclusão das obras do Edifício Barão de Ladário; e

– por último, friso a enorme mudança em execução com a nova estrutura de comunicações e tecnologia da informação na Marinha.

Esses foram alguns dos empreendimentos levados a cabo dentro do Setor do Material, conduzidos com o envolvimento praticamente de todas as Organizações Militares subordinadas, que refletem, portanto, o trabalho em equipe realizado e que justificam, hoje, o meu mais sincero agradecimento a todos, dos meus diretores aos mais modernos militares ou civis, pelo entusiasmo, a garra e a competência demonstrados.

Neste ponto, gostaria de destacar também a minha crença, alicerçada pela experiência destes dois anos à frente da Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), na capacidade da indústria nacional, que, atuando em diversas áreas, lado a lado com a Marinha, tem procurado trazer novas soluções tecnológicas, permitindo que, passo a passo, possamos obter índices de nacionalização cada vez maiores em nossos meios.

No momento em que me expressei pela última vez como diretor-geral do Material da Marinha, gostaria de registrar, ainda, alguns agradecimentos finais:

– inicialmente, ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, pelo apoio constante que recebi durante a minha direção. O diálogo fácil e a amizade mais uma vez demonstrada foram sempre fatores de estímulo para o nosso trabalho;

– aos membros do Almirantado, pela compreensão e colaboração oferecidas no trato dos assuntos da área do material;

– à tripulação da DGMM pela dedicação, capacidade profissional e, acima de tudo, pela demonstração de que tudo é

possível realizar em um clima de camaradagem e amizade;

– aos meus coordenadores Almirante de Esquadra (reformado) Fragelli, Contra-Almirante Frade, Contra-Almirante Ferreira de Lima e Contra-Almirante (RM1) Wellington pelo profissionalismo e pela lealdade irrestrita e amizade com que me brindaram. Serei sempre grato aos senhores; e

– finalmente, à minha família, em especial à minha esposa Tania, agradeço mais uma vez pela compreensão, paciência e pelo apoio em todas as ocasiões.

Ao prezado amigo Almirante de Esquadra Mendonça, meu sucessor, apresento os meus melhores votos de muito sucesso no cargo. Vossa Excelência poderá comprovar que o cargo que ora assume é desafiante e extremamente gratificante. Seja muito feliz!

#### **AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO COMANDANTE DA MARINHA**

“Após pouco mais de dois anos e quatro meses de intensas e profficuas atividades, passa o cargo de diretor-geral do Material, que exercia cumulativamente com os de comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, o Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos.

Possuidor de indiscutíveis qualidades, entre as quais gostaria de acentuar a tranquilidade, a seriedade, o dinamismo, a rapidez de raciocínio, a aptidão para negociar e a perspicaz objetividade, o Almirante Vinicius soube conduzir-se de modo exemplar, logrando êxito na consecução da tarefa recebida, num momento em que nossa instituição inicia relevantes transformações no que tange à recuperação do Poder Naval. A superação desse desafio, cujas dimensão, complexidade e responsabilidade são indiscutíveis, apenas corroboram o seu correto gerenciamento e a sua sagacidade.

Apesar das adversas restrições orçamentárias, que têm sido minimizadas nos últimos tempos, mas que ainda persistem, e dos inúmeros desafios tecnológicos, o Almirante Vinicius foi capaz de amealhar incontáveis realizações, dentre as quais destaco a assinatura dos contratos comerciais com a DCNS e a Odebrecht, referentes ao Programa de Desenvolvimento de Submarinos, os quais contemplam: a construção de quatro submarinos convencionais e de um com propulsão nuclear, além de um estaleiro e de uma base naval; a compra de torpedos e despistadores; a transferência de tecnologia; e *Off-Set*.

Também ressalto a aquisição de diversas unidades navais e aeronavais, e a incorporação da Corveta *Barroso* e do Navio-Patrolha *Macaé*, que contribuirão para maior proteção ao tráfego marítimo nacional e aos nossos campos petrolíferos.

Almirante Vinicius! No momento em que Vossa Excelência transmite a honrosa comissão, registro o reconhecimento pelo esforço empreendido e pelos resultados alcançados, que foram de extrema importância para incrementar uma das metas prioritárias da Força, que é, sabidamente, a elevação do nível de prontidão dos meios.

Agradeço-lhe a valiosa assessoria, que facilitou, em muito, as minhas tomadas de decisão. Reitero a minha confiança e manifesto o meu agrado em continuar contando com a sua inestimável colaboração na busca de soluções, sempre oportunas, e com o acerto de suas decisões como comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação.

Desejo-lhe permanentes alegrias e felicidades, extensivas à digníssima família, e que Deus permaneça iluminando a sua singradura!

Apresento os meus agradecimentos ao Almirante de Esquadra Luiz Umberto de Mendonça pelos seus dez meses à frente da Inspeção Geral da Marinha.

Por ter sido o primeiro titular daquela Organização Militar, teve os encargos inerentes à criação de qualquer estabelecimento, qual seja o desenvolvimento da estrutura necessária para o cumprimento de sua missão, demandando dedicação, empenho e espírito de sacrifício de sua tripulação, cabendo-me destacar, dentre suas realizações, a análise sobre a Estratégia Nacional de Defesa e sobre o local de instalação de uma 2ª Esquadra e de uma 2ª Divisão Anfíbia; e o parecer sobre a Avaliação Operacional da Base Naval de Aratu.

Assim, dou as boas-vindas ao Almirante Mendonça, na certeza de que seus sólidos conhecimentos e sua experiência, aliados aos seus meritórios atributos, garantirão a continuidade dos trabalhos desenvolvidos pela DGMM, ao mesmo tempo que formulo votos de pleno sucesso na comissão que lhe está sendo confiada.”

### **PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE DE ESQUADRA LUIZ UMBERTO DE MENDONÇA**

“Honrado pela distinção, é com grata satisfação que assumo a Diretoria-Geral do Material da Marinha, Órgão de Direção Setorial responsável pela condução das atividades relacionadas com o material e a tecnologia da informação na Marinha. Sou muito grato ao Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, comandante da Marinha, pela confiança demonstrada ao me indicar para o cargo.

Tenho a absoluta convicção que dirigir a DGMM é um privilégio, sobretudo no momento atual, no qual a Marinha é contemplada com o maior orçamento dos últimos anos voltado a conferir ao Poder Naval Brasileiro dimensão coerente com a estatura política que o Brasil alcança no concerto das nações. Esse privilégio, contudo, atribui elevada responsabilidade ao diretor-ge-

ral, por exigir dele uma acurada execução de parcela ponderável desse orçamento.

Estou consciente de que este será meu desafio, o que pretendo fazer dando prosseguimento ao trabalho de meu antecessor, buscando imprimir continuidade aos projetos em andamento, bem como iniciando novos processos determinados pela alta administração naval.

Nesse mister, considero indispensáveis dedicação e profissionalismo extremos, que, tenho certeza, associados a um elevado amor à Marinha e ao espírito de equipe, nos permitirão cumprir nossas metas com proficiência.

Entendo que priorizar os interesses da Marinha, executar nossas tarefas com perfeição e no tempo adequado será a única forma de cumprirmos nossa missão à frente da DGMM. Quanto a esses aspectos, que serão parte das preocupações do meu dia a dia, externo desde já a certeza de que poderei contar com a lealdade, a criatividade, a dedicação e a cooperação de meus subordinados.

Pelo prestígio que suas presenças emprestam e esta cerimônia, agradeço:

- ao comandante da Marinha;
- aos ex-ministros de Estado e ex-comandantes da Marinha;
- ao chefe do Estado-Maior da Armada;
- aos membros do Almirantado;
- aos ex-diretores-gerais do Material da Marinha;
- aos senhores almirantes, generais e brigadeiros;
- às autoridades civis e militares;
- aos representantes das empresas da área de defesa;
- aos amigos;
- aos colegas da Turma Grenfell;
- às senhoras e senhores; e
- à minha esposa Albertina e família, sempre presentes.

Ao Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, agradeço to-

das as gentilezas e a forma precisa, profissional e amiga com que me recebeu e transmitiu informações sobre a DGMM e o cargo que ora assumo.

Almirante Vinicius, suceder-lhe mais uma vez é um privilégio. Desejo que Vossa Exce-

lência seja muito feliz nos cargos de comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, que já exerce desde o dia 26 de novembro próximo passado, votos estes extensivos a sua esposa Tania e família.

Muito obrigado.”

## NOVO COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS E DIRETOR-GERAL DE NAVEGAÇÃO

O Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos assumiu, em 26 de novembro de 2009, os cargos de comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, em substituição ao Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto. A cerimônia de Transmissão de Cargo foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

### AGRADECIMENTOS E DESPEDIDA DO ALMIRANTE ALVARO LUIZ PINTO

“Após quase 20 anos da minha vida dedicada ao setor operativo da Marinha, passo o cargo de comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação ao Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos.

A minha formação passou por várias fases distintas:

- da ansiedade do segundo-tenente;
- do precavido capitão-tenente no exercício do comando do Navio-Patrolha *Poti*;
- do operativo capitão de fragata no comando do saudoso Contratorpedeiro *Alagoas*;
- do inesquecível e vibrante período no comando do Porta-Aviões *Minas Gerais*; e
- da honra de ser o comandante em chefe da Esquadra.

A construção desse mosaico me permitiu, com orgulho e imensa satisfação, viver

intensamente o dia a dia deste Comando e desta Diretoria-Geral.

O Comando de Operações Navais e a Diretoria-Geral de Navegação têm sob as suas responsabilidades 278 das 386 Organizações Militares da Marinha. São aproximadamente 38 mil militares e civis, homens e mulheres que trabalham diuturnamente, contribuindo para a manutenção da soberania deste país nas águas da Amazônia Azul ou nas nossas bacias hidrográficas, de norte-sul ou leste-oeste. São a esses marinheiros, fuzileiros, pilotos ou submarinistas, médicos ou dentistas, intendentos, mergulhadores ou não, engenheiros, profissionais de apoio à saúde, comandantes, oficiais ou praças, servidores civis, enfim a todos, sem exceção, a quem, neste momento, rendo as minhas homenagens.

Em especial, os meus agradecimentos aos comandante em chefe da Esquadra, comandantes dos Distritos Navais, diretor de Hidrografia e Navegação, diretor de Portos e Costas, comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra e comandante do Controle Naval do Tráfego Marítimo, que souberam, com proficiência, conduzir os seus comandados com profissionalismo e dedicação, com tenacidade e entusiasmo, levando a bom termo as suas inúmeras tarefas.

Ao meu chefe do Estado-Maior, Vice-Almirante Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, agradeço a lealdade e o extremo cuidado com que coordenou todos os setores ligados ao Comando de

Operações Navais/Diretoria-Geral de Navegação, em particular as Subchefias de Organização, Inteligência Operacional, Operações e Logística. Sua brilhante atuação profissional, sua experiência, seu espírito alegre e empreendedor, cuidadoso e detalhista em muito facilitaram a condução de nossas atividades.

Ao meu gabinete expresso o meu profundo reconhecimento pelo apoio incontestado durante os últimos 447 dias de uma feliz e inigualável comissão. Dedicção e lealdade foram os pilares deste trabalho.

À tripulação do Comando de Operações Navais/Diretoria-Geral de Navegação, o meu muito obrigado pela determinação, esmero e pronta resposta às demandas exigidas para o cumprimento da nossa missão.

Nas minhas visitas às Organizações Militares localizadas em todo o território nacional, tive a oportunidade de melhor conhecê-las e compreender as suas dificuldades. No regresso, procurei apoiá-las. Trabalhamos em equipe na busca de soluções que contribuíram para a consecução dos nossos objetivos.

Ao vencermos os desafios, a Marinha se engrandece e se mostra vitoriosa perante a nossa sociedade. Por sua vez, esta mesma sociedade lhe agradece e lhe dá o braço.

A Marinha vem se transformando, dia após dia, em uma Força capaz e respeitada, determinada e exemplar, dentro e fora do País. Se faz orgulhosa e digna no Haiti e se mostra presente em Cucuí, na nascente do Rio Negro, nos confins do Amazonas.

Permito-me, neste momento, citar alguns resultados alcançados pela Marinha do Brasil nestes últimos meses:

- a criação da Policlínica Naval de Manaus, contribuindo para um melhor atendimento da família naval na área do Comando do 9º Distrito Naval;

- a criação da Unidade Médica Expedicionária da Marinha, que permitirá o apoio

do Sistema de Saúde às operações dos Grupamentos de Fuzileiros Navais no contexto das operações de paz e humanitárias, projetando a Marinha do Brasil no cenário internacional;

- o início das ações de Inspeções Navais na área de fronteira da Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas, nas localidades de São Gabriel da Cachoeira, Ipiranga, Vila Bittencourt e Estirão do Equador, com a consequente criação de novos destacamentos, além da ação de presença necessária naquela região do País;

- a realização de 163.634 atendimentos em 528 municípios, cumprindo 687 dias de mar em missão de assistência hospitalar e ações sociais;

- foram criados grupos de trabalho e conduzidos seminários com a finalidade de:

- diagnosticar a situação de Guerra de Minas na Marinha, com as sugestões e ações decorrentes;

- discutir as bases para o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (Sisgaz), já incluído no Plano de Articulação e Equipamento da Marinha;

- atualizar a Carta de Instrução sobre Patrulha Naval, onde consta a participação da Marinha no combate aos ilícitos transnacionais e à pirataria; e

- elaborar o relatório final da Operação de Busca e Salvamento do acidente do voo Air France 447, com os resultados obtidos, ensinamentos colhidos e ações a empreender. Ressalto que esta operação se transformou no maior evento de Socorro e Salvamento em que Marinha do Brasil teve participação, com grande repercussão nas mídias nacional e internacional. Foram deslocados para a cena de ação 11 navios e seis aeronaves, no período de 26 dias de operação. Foram exemplos memoráveis dados por nossas tripulações de dedicação, profissionalismo e superação, amplamente reconhecidos por nossa sociedade.

– o Setor Operativo deve encerrar o ano realizando cerca de 6 mil dias de mar com seus navios, os submarinos registrando cerca de 7.800 horas de imersão e as aeronaves totalizando mais de 9 mil horas de voo. Os meios da Esquadra, dos Distritos Navais e do Grupamento de Navios Hidrográficos operaram ou visitaram cerca de 30 países, aí incluindo Marinhas amigas, já tradicionais, como parcerias mais recentes, como China, Índia e Cuba;

– participações em missões multinationais, em especial nos exercícios Unidas-Gold, na Team Work South, no Chile, na JTFex, nas comemorações do aniversário da Marinha da China e na Joint Warrior, na Escócia; e

– a realização, na costa leste dos Estados Unidos, do terceiro Deployment – Sub, com participação do Submarino *Tikuna*, validou os conhecimentos obtidos nas duas primeiras operações realizadas em anos anteriores e consolidou a presença de um meio da Marinha do Brasil nesse tipo de operação, em níveis crescentes de complexidade, além de integração e da troca de experiência.

– as Operações Combinadas coordenadas pelo Estado-Maior de Defesa:

• Atlântico-I (2008) – sob o comando do comandante de Operações Navais, contou com cerca de 7.500 militares. Realizou a primeira junção interforças do Exército Brasileiro e da Marinha do Brasil e o guarnecimento do Centro de Crise da Petrobras. Pela primeira vez, contou-se com a participação de membros da Cruz Vermelha Brasileira e de oficiais da Defesa Civil do Corpo de Bombeiros – RJ no Estado-Maior Combinado. Foi empregado, a título de experiência, o conceito de Operação Baseada em Efeitos, com uso de medidas e indicadores de efetividade;

• Laguna-2009, na área do Comando do 6º Distrito Naval;

• Laçador (To Sul/2009), envolvendo 2 mil militares da Marinha do Brasil na área do Comando do 5º Distrito Naval;

• Safira (To Atlântico Sul/2009) – planejamento operacional a cargo do Comando de Operações Navais;

– a retomada do lançamento de armamento orgânico pelos meios navais e aeronavais, além dos exercícios rotineiros de apoio de fogo naval. Foram efetuados os lançamentos de torpedo MK-46, antissubmarino, de foguetes Sbat-70, utilizando as facilidades da Força Aérea Brasileira no Complexo de Lançamento da Barreira do Inferno; as aeronaves AF-1 efetivaram o lançamento de bombas de fabricação nacional MK-81, bem como disparos de quatro mísseis ar-ar Sidewinder. A Fragata *Constituição* efetuou o lançamento de dois mísseis superfície-ar Aspide, e o Submarino *Tikuna* lançou dois dos novos torpedos MK-48;

– o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Ávila* obteve a homologação para operar com aeronave do porte dos UH-14 e, durante a Uanfex/2009, realizou a sua primeira abicagem em Itaoca;

– a Força de Fuzileiros da Esquadra, que possui um efetivo de quase 7 mil homens e mulheres, acabou de cumprir o seu ciclo de adestramento, realizando um grande exercício em Formosa (GO). Com a participação de 1.700 fuzileiros navais, utilizou parte do seu contingente de Infantaria e do seu poder de fogo real (artilharia, carros de combate, viaturas blindadas M-113, Clanf e Piranha) durante 12 dias de exercício em campo aberto;

– a realização do apoio humanitário ao Haiti/Cuba/Jamaica, atingidos por furacões e tempestades em outubro e novembro de 2008;

– o Navio Hidrográfico *Sirius* realizou, entre os dias 3 e 20 de novembro, a primeira fase da expedição geológica e geofísica em águas internacionais. É uma comissão

de reconhecimento geológico para o levantamento da potencialidade mineral dos depósitos da crosta cobaltífera na região da elevação do Rio Grande;

– encontra-se em andamento a Operantar XXVIII, em que, pela primeira vez, dois navios da Marinha do Brasil, o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* e o Navio Polar *Almirante Maximiano*, estão apoiando as pesquisas científicas na Antártica; e

– o capitânia da Esquadra, o Navio-Aeródromo *São Paulo*, muito em breve far-se-á ao mar, para alegria de todos nós.

Por estes fatos, creio que o rumo traçado na carta por nossos antecessores continuará sendo muito bem navegado.

Finalmente, gostaria de agradecer ao Excelentíssimo Senhor Nelson Jobim, ministro de Estado da Defesa, cuja presença nesta cerimônia demonstra o prestígio com que mais uma vez distingue a nossa querida Marinha.

Ao Excelentíssimo Senhor Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, comandante da Marinha, pela orientação, confiança, fidalguia e amizade manifestadas durante o meu período de comandante de Operações Navais e de diretor-geral de Navegação.

Felizes são as instituições que podem ser dirigidas tendo como princípio o apoio incontestado do seu comandante e como base o apreço, a consideração, o respeito e o discernimento do seu Almirantado.

À minha esposa Sonia e aos meus filhos Sergio Luiz e Andreia, o meu eterno agradecimento pelo incansável apoio e compreensão. Que o nosso Senhor do Bonfim nos acompanhe.

Ao Almirante Vinicius, além de agradecer o constante apoio prestado pelo Setor do Material ao Setor Operativo, quero manifestar os meus votos de muitas felicidades, sorte e realizações pessoais e profissionais no decorrer desta nova singradura.

Nosso barco, nossa alma!"

## AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO COMANDANTE DA MARINHA

A despedida de uma Organização Militar é sempre um momento singular, carregado de grande emoção e que caracteriza o término de mais uma etapa em nossas vidas, da qual levamos recordações e saudades. Esses sentimentos, com toda certeza, envolvem hoje o Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, que, por ter sido nomeado chefe do Estado-Maior da Armada, deixa os cargos de comandante de Operações Navais e de diretor-geral de Navegação, após aproximadamente um ano e três meses de notável brilhantismo.

Durante o período em que esteve à frente do Comando de Operações Navais e da Diretoria-Geral de Navegação, o Almirante Alvaro pôde, mais uma vez, demonstrar suas incontestáveis qualidades, dentre as quais destaque lealdade, objetividade, dinamismo, seriedade, criatividade, dedicação e profissionalismo. Com sua personalidade afável e cortês, soube conduzir eficazmente sua tripulação no cumprimento da missão que lhe foi confiada, vencendo os obstáculos que se apresentaram e desenvolvendo diversos projetos essenciais, a despeito dos óbices existentes.

O seu vasto cabedal de conhecimentos, adquirido nos diversos conveses pelos quais passou, foi essencial para fazê-lo lograr êxito nas diversas decisões tomadas à frente desses dois importantes Órgãos de Direção Setorial, cabendo-me destacar, a seguir, algumas dessas numerosas e fundamentais realizações:

– a criação da Missão de Assessoria Naval na Namíbia, em substituição aos Grupos de Apoio Técnico, com a qual vislumbra-se, a médio prazo, alcançar significativo ganho nas áreas de operações e logística da Marinha daquele país;

– a condução de um seminário sobre o Sistema de Alarme de Segurança para Na-

vios (*Ship Security Alarm System* – SSAS), que identificou os novos procedimentos a serem adotados pelos meios envolvidos, bem como as ações decorrentes para a adequação dos materiais existentes e o preparo dos oficiais e praças para enfrentarem as ameaças assimétricas e a pirataria nas Águas Jurisdicionais Brasileiras;

- as ações de apoio humanitário ao Haiti, a Cuba e a Jamaica, em função das tempestades e furacões que os atingiram;

- a criação do Centro de Guerra Eletrônica da Marinha;

- a realização da Operação Verão 2008/2009, em todo o território nacional, na qual houve um aumento de embarcações abordadas e inspecionadas, resultando em uma redução do número de vítimas fatais na ordem de 60%;

- dentro da reestruturação das Organizações Militares do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, em atendimento à crescente demanda de serviços decorrentes do aumento das atividades marítima e fluvial, foram elevadas de categoria as Delegacias de Santana (Capitania de 2ª Classe) e de Macaé (Delegacia de 1ª Classe) e a Agência de Cuiabá (Delegacia de 2ª Classe);

- a realização de três exercícios Sarsub, envolvendo mergulho saturado em mar aberto, o que levou o Navio de Salvamento Submarino *Felinto Perry* a ser incluído formalmente na relação dos sistemas de socorro submarino disponíveis no mundo;

- a homologação, pela Organização Marítima Internacional (IMO), do Centro de Dados Nacional do Long Range Information and Tracking of Ships (LRIT), desenvolvido e operado pela Marinha do Brasil, passando o Brasil a ser um dos cinco países no mundo a prontificar o seu Centro dentro do prazo estabelecido pela IMO;

- a incorporação dos seguintes meios ao Setor Operativo: o Navio de Desembar-

que de Carros de Combate *Almirante Sabóia*, o Navio Polar *Almirante Maximiano*, o Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano* e a Corveta *Barroso*;

- a criação da Unidade Médica Expedicionária da Marinha (Umem), que permitirá o apoio de saúde aos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais, principalmente no contexto das operações de paz e humanitárias;

- a comissão do Navio Hidrográfico *Sírius*, cujo propósito é realizar o reconhecimento geológico para o levantamento da potencialidade mineral dos depósitos de crosta cobaltífera na região da Elevação do Rio Grande, visando contribuir com o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (Proarea);

- a Comissão África, sendo conduzida pelo Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*, efetuando perfis transoceânicos de coleta de dados oceanográficos visando à identificação e ao monitoramento das principais feições oceânicas e à obtenção de dados de valor estratégico atinentes à circulação e às massas de água do Atlântico Sul;

- a coleta dos dados necessários que irão permitir ao País apresentar uma proposta revisada do Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira, nas áreas em que foi levantado algum tipo de controvérsia por parte da Organização das Nações Unidas;

- a modernização dos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha e Almirante Braz de Aguiar; e

- a realização de uma auditoria voluntária da Organização Marítima Internacional (IMO) na Autoridade Marítima Brasileira; a nossa meticulosa preparação permitiu que, ao final dos trabalhos, a equipe de auditores concluísse que o Brasil cumpre

de forma expressiva as obrigações constantes dos instrumentos mandatários da IMO.

Prezado Almirante Alvaro! Vossa Excelência conquistou o respeito e a admiração daqueles com quem conviveu na comissão que hoje se encerra. Tenho certeza de que todos guardarão com muita alegria e satisfação os bons momentos sob seu comando. Leve consigo a certeza da tarefa bem cumprida e a reconhecida expressividade de seu dedicado trabalho.

Desejo-lhe novas conquistas e realizações como chefe do Estado-Maior da Armada, cargo em que tomará posse brevemente. Que o sucesso obtido como comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação se repita na sua próxima empreitada. Sei que seu assessoramento e suas decisões, oportunas e corretas, serão para o comandante da Marinha motivos de muita tranquilidade.

Muito boa sorte, e que Deus o abençoe com ventos e mares tranquilos!

Ao Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, apresento as boas-vindas no seu retorno aos Setores Operativo e da Diretoria-Geral de Navegação, formulando os meus mais sinceros votos de muitas felicidades e realizações nos relevantes cargos que ora assume, na convicção de que, com os seus sólidos conhecimentos e as suas qualidades pessoais, amplamente conhecidas, terá pleno sucesso na missão que lhe está sendo confiada.”

### **PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE MARCUS VINICIUS OLIVEIRA DOS SANTOS**

“É com extremo e justificado orgulho que retorno hoje, como titular, aos Setores Operativo e da Diretoria-Geral de Navegação.

E esse sentimento é facilmente explicável pela dimensão e importância, especial-

mente nos dias atuais, dos cargos que agora assumo. A necessidade imperiosa de um completo conhecimento e de uma rigorosa vigilância sobre a nossa Amazônia Azul, bem como o controle eficaz das calhas e margens dos nossos rios e demais águas interiores oferecem-me a real grandeza dos desafios que estão por vir. Por outro lado, a exigência permanente do aprestamento das nossas forças navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais, a quem confiamos a garantia da nossa soberania no mar e a preservação dos nossos interesses marítimos, assim como a necessidade da manutenção da capacidade de atender aos compromissos internacionais assumidos pelo País, oferecem-me a verdadeira noção do trabalho e responsabilidades em que estarei envolvido a partir desta data.

Estou certo de que as minhas três experiências anteriores, como chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, comandante em chefe da Esquadra e diretor-geral do Material da Marinha poderão me ajudar a entender os problemas a serem enfrentados e, contando com a cooperação dos meus comandantes diretamente subordinados e de todos, oficiais, praças e funcionários civis, encontrar as melhores soluções.

Nos últimos anos, a Alta Administração Naval vem buscando, com muito esforço, conduzir um Programa de Reaparelhamento da Marinha que, se não é ainda tudo aquilo que a grandeza e a projeção do País exigem, é, por outro lado, um Programa que tem oferecido aos Setores Operativos e da Diretoria-Geral de Navegação diversas aquisições de meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais que, certamente, nos permitem melhores condições de cumprimento de nossas tarefas no presente e no futuro. É nossa obrigação mantê-los adequadamente e estarmos em condição de obtermos dessas unidades o máximo do rendimento. Da mes-

ma forma, é fundamental que estejamos profissionalmente prontos para receber os novos meios, já contratados, e que, com certeza, mudarão os patamares de eficiência e tecnologia da nossa Marinha.

Extremamente feliz ao retornar a este convés de voo, onde, em 22 de dezembro de 2006, assumi o cargo de comandante em chefe da Esquadra, julgo oportuno destacar alguns necessários agradecimentos.

Inicialmente, ao Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado da Defesa, Nelson Jobim, pela honra e prestígio que nos concede com a sua presença nesta cerimônia.

Igualmente, ao Excelentíssimo Senhor Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, pela confiança mais uma vez demonstrada ao designar-me para o cargo. Conte sempre com a minha lealdade e dedicação ao serviço na busca das melhores alternativas para o setor.

Aos ex-ministros e ex-comandantes da Marinha, aos membros do Almirantado, aos ex-comandantes de Operações Navais, aos companheiros do Exército Brasileiro e

da Força Aérea Brasileira, às autoridades presentes, aos prezados colegas da Turma Almirante Cox e aos amigos e convidados, o meu profundo reconhecimento por terem vindo compartilhar comigo a alegria e emoção desta cerimônia.

Ao Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, de quem uma vez mais recebo as funções, apresento a minha gratidão pela forma profissional, detalhada e, acima de tudo, amiga como os cargos me foram transmitidos. A Vossa Excelência e à querida Sonia, sua esposa, formulo os votos de muitas felicidades em Brasília, agora à frente do Estado-Maior da Armada. Sejam muito felizes.

Com minha família, em particular com minha esposa Tania e meus filhos, Guilherme, Sabrina e Maurício, quero dividir, mais uma vez, este momento especial de minha vida. Suas presenças e seu apoio constantes, somados às lembranças e aos ensinamentos dos meus pais, têm sido fundamentais nessa minha caminhada.

Finalmente, peço a Deus que me ilumine e que Nossa Senhora de Nazaré nos abençoe.”

## **PASSAGEM DE CARGO DE DIRETOR-GERAL DO PESSOAL DA MARINHA**

Foi realizada, em 12 de janeiro último, a cerimônia de Transmissão de Cargo de diretor-geral do Pessoal da Marinha. Assumiu o Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer, em substituição ao Almirante de Esquadra José Antônio de Castro Leal. A cerimônia, realizada na Escola Naval (RJ), foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

### **DESPEDIDA DO ALMIRANTE JOSÉ ANTÔNIO DE CASTRO LEAL**

“Ao passar o cargo para o amigo e altamente qualificado Almirante de Esquadra

Wiemer e deixar o serviço ativo, volto minha atenção para o horizonte avante, na certeza de que as águas navegadas já pertencem a outros momentos.

Descortino, então, em ambiente de elevado profissionalismo, uma Marinha continuando a se preparar com afinco para o cumprimento das responsabilidades constitucionais e se fazendo presente, com intenso vigor, nas águas jurisdicionais. A sociedade brasileira começa a evidenciar adequada compreensão quanto à sua importância, em um Brasil soberano e partícipe no caminhar da humanidade.

Avisto um Poder Naval fortalecido, com equilibrada presença de navios, unidades

aéreas e de fuzileiros navais, evoluindo de maneira firme na preservação do domínio das aptidões inerentes às tarefas de negar o uso do mar, controlar áreas marítimas e projetar poder. Os programas de obtenção e renovação de meios encontram agora o devido amparo no vigente pensamento estratégico de defesa, tornado-se, assim, projetos nacionais.

Vislumbro uma crescente capacidade de patrulha e inspeção naval, com pleno exercício da autoridade marítima, na proteção aos legítimos interesses brasileiros, de ordem tecnológica, econômica e social. A continuada atuação dos meios navais no mar territorial, na zona econômica exclusiva e nas águas interiores deixa de ser apenas uma escolha operativa, para se tornar uma necessidade incontestada e recorrente entre os gestores, públicos ou privados, das atividades ligadas ao Poder Marítimo.

Percebo continuidade na subordinação consciente das atividades meio, de toda e qualquer ordem, ao atendimento das imposições das atividades fim, essas sempre orientadas por um profissionalismo realista, estruturado tão-somente em torno de deveres e responsabilidades. O aperfeiçoamento dos processos de obtenção, formação e distribuição dos militares e civis que servem à Marinha, em cenário de forte elevação de demanda, já se encontra em curso. Contempla, de forma prioritária, tanto a aquisição de competências individuais como o gerenciamento de carreiras de modo a conceder amplas oportunidades de progressão funcional e satisfação pessoal. Cuida, de maneira muito humanizada, em prover atendimento médico-hospitalar e social efetivamente resolutivo a qualquer dos integrantes da imensa e unida família naval – ativos, inativos, pensionistas e dependentes.

Vejo uma instituição que dispõe de um comandante audaz, de muita tenacidade e carisma, amparado por um Almirantado que

trabalha em ambiente de camaradagem, honestidade de propósitos e dedicação, tudo a apontar os melhores rumos e a impedir elevada velocidade de avanço, de modo a atingir bem demarcados notáveis pontos futuros. Para tal, a Alta Administração Naval conta com dedicada força de trabalho – homens e mulheres iguais, bem distribuída entre militares de carreira, prestadores de tarefa por tempo certo, convocados para serviço militar e servidores civis, e prestes a ser aumentada após décadas de restrições nos limites autorizados de efetivos.

Testemunho ainda, acima de tudo, a consciência ampla de que o pessoal sempre será o maior patrimônio da Marinha. As qualidades intrínsecas da vida marinheira, na qual as responsabilidades estão devidamente repartidas entre todos, as angústias são compartilhadas igualmente por todos e o êxito é sempre e exclusivamente do todo, transbordam do ambiente de bordo dos navios e, para o bem da instituição, se difundem e permeiam as organizações navais. Nessas, ao longo dos anos de serviço, se constroem então vidas profissionais plenas de realizações pessoais, com justo reconhecimento das qualidades individuais, com motivantes trabalhos em equipe, com múltiplas oportunidades de liderança e com intensos momentos de eficaz atendimento às missões recebidas.

Afirmo, enfim, por essa visão forjada ao longo da minha vida e por uma sincera crença no futuro da Marinha, que juraria de novo à Bandeira Nacional, como o fiz aqui na Escola Naval, há quase 46 anos!

Viva à Marinha!"

#### **AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO COMANDANTE DA MARINHA**

“As despedidas são sempre ocasiões de forte emoção, onde cabem inúmeras re-

flexões sobre as experiências vividas. Normalmente, somos levados a reconstruir na memória os bons momentos de camaradagem e de convívio, a satisfação pelas tarefas corretamente executadas, o reconhecimento dos superiores e o respeito dos pares e subordinados.

Provavelmente envolvido por essas sensações é que o Almirante de Esquadra José Antonio de Castro Leal passa hoje o cargo de diretor-geral do Pessoal, após cerca de dois anos e um mês de intensas e profícuas atividades. Considerando, adicionalmente, o fato de estar deixando o serviço ativo, arrisco a afirmar que seus pensamentos devem estar envoltos por um clima de nostalgia, ao lembrar os muitos anos de dedicação a uma carreira vibrante, iniciada no Colégio Naval, no já bem distante ano de 1962.

Após o longo período de bancos escolares, complementado em Villegagnon e na Viagem de Instrução no Navio-Escola *Custódio de Mello*, iniciou sua singradura servindo nos Contratorpedeiros *Mariz e Barros*, *Pernambuco*, *Mato Grosso* e *Pará*, nos quais solidificou seus conhecimentos e embasou suas qualidades marinheiras.

À frente do Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia*, do Contratorpedeiro *Pará* e do 2º Esquadrão de Contratorpedeiros, exerceu o comando no mar, onde aplicou plenamente a sua liderança.

Em 31 de março de 1998, fruto de sua competência e capacidade, compartilhou, com todos aqueles com quem convivia, a merecida satisfação de ser promovido a almirante.

Seu pavilhão tremulou em diversas Organizações Militares. Em todas elas, teve destacadas passagens, cabendo citar a chefia do Gabinete do Ministro da Marinha; os comandos da Escola Naval e do 1º e do 4º Distrito Naval; a Diretoria de Ensino; e a Escola Superior de Guerra.

Como diretor-geral do Pessoal da Marinha, seu êxito não foi menos expressivo. Fruto de sua notória qualificação profissional e amplo domínio dos assuntos da nossa Força, soube conduzir, com destacado brilhantismo, todas as atribuições que lhe cabiam. Seu assessoramento seguro e suas decisões, oportunas e corretas, trouxeram-me a necessária tranquilidade, merecendo destaque algumas de suas realizações:

- criação do Portal de Liderança e realização do 1º Simpósio sobre o tema;
- incremento na capacitação de militares e civis, com a realização de cursos e estágios no Brasil e no exterior;
- elaboração de propostas de criação do Plano Especial de Cargos do Ministério da Defesa; de 1.409 e 370 cargos, respectivamente nas carreiras de Ciência e Tecnologia e do Magistério;
- reestruturação da gestão de inativos e pensionistas;
- revitalização e modernização das principais Organizações Militares dos setores de Ensino e Saúde, e do Serviço e Inativos e Pensionistas da Marinha;
- ampliação em 25% do número de leitos do Hospital Marcílio Dias e aquisição de equipamentos de alta tecnologia;
- realização do primeiro recenseamento de dependentes dos beneficiários do Sistema de Saúde, com o objetivo de manter a qualidade do atendimento aos usuários legalmente instituídos;
- implantação do Serviço Integrado de Assistência Social (Siad), responsável pela prestação da assistência domiciliar na área do 1º Distrito Naval;
- credenciamento de Instituições de Longa Permanência para Idosos;
- implantação do Programa de Apoio ao Paciente Internado e Convalescente (Papic), por meio de ações sociais;
- criação do Centro de Medicina Operativa, voltado para o eficaz apoio às

Missões de Paz e às situações de desastres e de apoio humanitário;

- aquisição de um novo hospital de campanha;

- melhoria das instalações da Policlínica Nossa Senhora da Glória e do Ambulatório da Penha e construção de novas instalações em Niterói;

- providências para obtenção, qualificação e gestão da carreira do pessoal necessário para atender às novas demandas, especialmente aquelas afetas à futura operação de submarinos de propulsão nuclear; e

- criação do Departamento do Abrigo do Marinheiro Voluntárias Cisne Branco, que vem realizando um importante conjunto de atividades em prol da Família Naval.

Almirante Castro Leal! Ao vermos o seu pavilhão ser arriado pela última vez, sei que as rápidas menções a alguns de seus numerosos passos não serão suficientes para traçar um panorama completo das boas recordações amalhadas durante todos esses anos de serviços à Força. No entanto, por sua expressividade, eles nos levam a garantir-lhe a certeza do dever bem cumprido, além de asseverar tê-lo como um exemplo de marinheiro.

Dessa forma, gostaria de desejar ao prezado amigo, o que estendo à D. Maria Augusta e aos demais familiares, que o novo tempo que se inicia seja sempre coroado de muito sucesso, assim como foi a fase que ora se encerra, em especial na função que assumirá, em breve, de conselheiro militar junto à Representação Permanente do Brasil na Organização das Nações Unidas, em Genebra. Desejo-lhe mares tranquilos e ventos favoráveis e que Deus o proteja. Seja muito feliz!

Ao Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer, apresento as boas-vindas ao assumir o seu primeiro cargo como almirante de esquadra, na certeza de que seus sólidos conhecimentos e vivência, aliados aos

seus meritórios atributos, garantirão a continuidade das atividades desenvolvidas pela Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha, ao mesmo tempo que formulo votos de pleno êxito na comissão que lhe está sendo confiada.”

### **PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE FERNANDO EDUARDO STUDART WIEMER**

“Decorridos 43 anos, de quando um jovem aspirante transpunha, pela primeira vez, o pórtico da Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Villegagnon, volto a pisar em nosso ‘campo santo’, logo depois de promovido ao posto de almirante de esquadra, para assumir a Direção-Geral do Pessoal da Marinha.

Hoje, no momento em que alcanço meta tão almejada na carreira, vale registrar que tenho a nítida noção da responsabilidade que me é atribuída e renovo, mais do que nunca, a chama do entusiasmo e a dedicação, sempre presentes na alma do marinheiro, com as quais pretendo conduzir a minha direção.

Desejo, de pronto, expressar meu agradecimento ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, que preside esta cerimônia, pela deferência na minha indicação para o cargo, o que muito me honra e envaidece. A Vossa Excelência reafirmo a irrestrita confiança nos caminhos traçados para a nossa Marinha, meu respeito e a minha lealdade e amizade, certo de que as melhores soluções para vencer os desafios do presente serão sempre alcançadas.

A supervisão das atividades do Setor do Pessoal é encargo de grande responsabilidade, por envolver o nosso maior patrimônio, os homens e as mulheres que compõem nossa instituição. O preparo de nosso pessoal é um desafio revestido de

rara complexidade, sendo primordial para a construção de um Poder Naval que goze de credibilidade. Para isso, é fundamental: orientar acurados processos de recrutamento, seleção, formação e aperfeiçoamento; planejar o desenvolvimento equilibrado e satisfatório das carreiras; prover a melhor distribuição dos recursos humanos pelas organizações militares, de maneira a priorizar o recompletamento de nossos meios navais e aeronavais; preservar a higidez de nossos combatentes; e zelar para que haja tranquilidade e segurança individual no exercício dos cargos e funções, em particular quando embarcado, mediante a oferta continuada de medidas de apoio à saúde e à assistência social, jurídica e psicológica, com enfoque voltado também para as carências dos dependentes. Por fim, há que atentar para uma atuação sempre proativa por ocasião e mesmo após a transferência para a inatividade, posto que a Família Naval deva estar sempre bem amparada.

Fruto desse grande desafio, gostaria, inicialmente, de me dirigir a todos os meus subordinados para falar da plena confiança que tenho em poder contar com a ajuda e a participação ativa dos titulares das nossas Organizações Militares, bem como de todos os militares e servidores civis do setor, pois sei como é forjado o caráter dos marinheiros e conheço sua determinação, seu profissionalismo e sua disciplina. Esses atributos constituem elementos chaves para o sucesso de todos, na procura de bem cumprir as tarefas que a Marinha do Brasil nos atribui.

Por outro lado, posso assegurar que nosso trabalho será extremamente facilitado por diversas razões. Em primeiro lugar, pelo notável legado de experiências e orientações, traduzido em normas e instruções, fruto de profícuo trabalho desenvolvido pelos insígnis chefes navais que nos antecederam, muitos dos quais nos hon-

ram com suas presenças, e que deixaram expressivas marcas em nossa Diretoria-Geral. Também pelo conjunto de ações em curso, muito bem detalhadas por meu antecessor, Almirante de Esquadra José Antonio de Castro Leal, ao longo do período de transmissão do cargo, cobrindo desde os aprimoramentos dos planos de carreiras e procedimentos de gestão, bem como as modernizações e revitalizações de instalações patrimoniais, além das iniciativas voltadas ao aumento do efetivo da Marinha, que empolgam e motivam. Ademais, pela garantia antecipada de perfeito entendimento com o comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, na busca de propósitos comuns e na coordenação de providências relacionadas ao pessoal.

Ainda, de modo todo especial, registro minha alegria e agrado, sensibilizado, pela presença dos membros do Almirantado, dos almirantes, generais e brigadeiros, demais autoridades, de tantos e prezados ex-comandantes, dos oficiais, de inúmeros amigos, particularmente os da Bahia, dos colegas da Turma Ricardo de Moraes e convidados, que fazem bastante evidente a certeza de apoio e incentivo e que dão brilho a esta cerimônia.

Aos meus queridos familiares, especialmente à minha mulher Helena, amiga e companheira de sempre, minha gratidão pelo apoio, amor e compreensão em todas as singraduras da carreira deste marinheiro.

Finalmente, ao fraterno amigo de muitos anos, Almirante de Esquadra Castro Leal, a quem tenho a honra e a grande responsabilidade de, mais uma vez, suceder em um cargo, desta feita em sua última comissão no Serviço Ativo da Marinha, manifesto meu mais profundo reconhecimento pela fidalga acolhida e maneira objetiva e profissional como me transmitiu a Diretoria-Geral do Pessoal. Em nome de todos os integrantes do Setor do Pessoal, desejo a

Vossa Excelência saúde e felicidade na nova etapa da vida que inicia, votos esses que faço extensivos à sua digníssima esposa Maria Augusta, na certeza do pleno sucesso em mais uma missão que a Marinha vos confia, agora como conselheiro militar jun-

to à Representação Permanente do Brasil na Organização das Nações Unidas, em Genebra.

Que o Senhor dos Navegantes ilumine o nosso caminho!

Muito obrigado!”

## TRANSMISSÃO DE CARGO DE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

O Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto assumiu, em 3 de dezembro de 2009, o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada, em substituição ao Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho. A cerimônia de Transmissão de cargo foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

### AGRADECIMENTOS E DESPEDIDA DO ALMIRANTE AURÉLIO RIBEIRO DA SILVA FILHO

“Após quase 50 anos de serviço, eis que é chegada a hora de me afastar do convívio diário com todos os que tripulam nossa embarcação. Vivi momentos extremamente felizes na Marinha, instituição que me acolheu de braços abertos desde 18 de março de 1960, quando transpus os portões do Colégio Naval.

Não pretendo fazer aqui uma recordação de toda a minha vida naval; entretanto, não há como deixar de registrar algumas etapas de uma carreira iniciada ainda muito jovem, a qual abracei profundamente.

Parece que foi ontem que, ultrapassando um concurso difícil, tanto que só logrei aprovação na segunda tentativa, ingressei adolescente no Colégio Naval.

Parece que foi ontem, mas faz quase meio século que recebi o meu espadim, tornando-me aspirante da Escola Naval.

Parece que foi ontem que deixei o porto do Rio de Janeiro, para uma viagem de ins-

trução no Navio-Escola *Custódio de Mello*, em que pude travar conhecimento com outros povos e culturas.

Parece que foi ontem, porém faz quase 40 anos que efetuei meu primeiro serviço como oficial no passadizo de um contratorpedeiro.

Parece que foi ontem que comandi meu primeiro navio, o Contratorpedeiro *Marcílio Dias*.

Parece que foi ontem que assumi meu primeiro comando como almirante, o da 2ª Divisão da Esquadra (‘Segundo para ninguém!’).

Com o passar do tempo, exerci quase todas as funções e cargos a que um oficial pode aspirar.

Como almirante de esquadra, vivi a experiência ímpar de ocupar assento no Almirantado, órgão colegiado cujo pensamento enobrece a Marinha do Brasil e torna as suas decisões aderentes às aspirações de seu pessoal militar e civil.

Sem dúvida, o exercício do cargo de chefe do Estado-Maior da Armada constituiu-se motivo de orgulho para qualquer um de nós que escolhemos a Marinha como razão de ser. Mas a renovação é necessária, pois traz mudanças que beneficiam o futuro, pela oportunidade de novas ideias poderem germinar, para o bem do Serviço Naval. É assim que encaro a minha saída da ativa e enfrento tal instante com a alegria de encerrar uma carreira que, sem falsa modéstia, entendo ter sido completa pela dedicação e pelo amor envolvidos numa íntima relação profissional.

Somente aqueles que já passaram por este momento poderão avaliar a imensa saudade que sinto ao afastar-me desta gloriosa instituição que é a Marinha do Brasil.

Percorrido todo esse caminho, iço a minha flâmula de fim de comissão e confesso, com uma ponta de tristeza, porém feliz e realizado por ter chegado ao mais alto posto da carreira, prestigiado pelo apoio do meu chefe, pela amizade dos meus pares e pelo respeito dos meus subordinados, que valeria a pena começar tudo de novo.

Só me resta, portanto, agradecer.

Primeiramente, elevo meu pensamento a Deus para agradecer tudo aquilo que Ele me tem proporcionado, por ter estado sempre ao meu lado nesta longa jornada, dando-me forças e ânimo para suportar os momentos difíceis e sabedoria para as complexas decisões a tomar, e também pedir, mais uma vez, a sua ajuda nesta nova etapa.

Aos meus pais, que, com a graça de Deus, os tenho até hoje ao meu lado, lúcidos, saudáveis e solícitos, a eterna gratidão pelo zelo em transmitir-me os valores fundamentais que forjaram minha personalidade, influenciada pelo afeto extremado e pelos exemplos de caráter.

À minha esposa Sylvia expresso meu reconhecimento pelo desvelo, amor, compreensão e participação solidária, constantemente presentes na longa caminhada que empreendi, quando teve que sacrificar e renunciar a seus desejos e aspirações para atender às exigências da minha carreira.

Aos meus filhos e netos, a quem prometo dedicar mais tempo de convivência diária, agradeço pelo apoio, estímulo, amor, paciência e compreensão ao longo de todos esses anos. Rogo a Deus que continue iluminando o nosso caminho.

Ao ministro de Estado da Defesa, Dr. Nelson Jobim, pelo privilégio de ter trabalhado sob sua precisa orientação e pelo franco relacionamento.

Ao ministro de Estado Chefe da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Embaixador Samuel Pinheiro Guimarães, agradeço pela atenção dispensada aos assuntos do Estado-Maior da Armada, desde o tempo em que exerceu o cargo de secretário-geral das Relações Exteriores.

Agradeço ao meu comandante, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, pela consideração que sempre me dispensou e pela amizade construída ao longo de todos esses anos, começando no Cais Norte e prosseguindo nas inúmeras vezes em que foi meu chefe direto, e pela confiança e prestígio ao indicar-me para o cargo de representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional – IMO. A Vossa Excelência, reitero minha amizade e expresso a certeza de que os destinos da Marinha não poderiam estar em melhores mãos.

Aos senhores comandantes do Exército, General Enzo Martins Peri, e da Aeronáutica, Brigadeiro Juniti Saito, pelo apreço e cordialidade nas vezes em que exerci o comando interino da Marinha e nas diversas outras ocasiões em que estivemos juntos.

Aos secretários executivos dos ministérios que interagiram com o Estado-Maior da Armada, parceiros em diversas empreitadas, pelo tratamento cortês e profissional.

Agradeço a forma atenciosa e amiga com que fui tratado pelos chefes do Estado-Maior do Exército e da Aeronáutica, General Darke e Brigadeiros Britto, Dieguez, Vilarinho e Pinto, que, em ambiente de fraterna camaradagem, encaminharam em suas Forças todos os assuntos de interesse da Marinha.

Aos eminentes chefes navais, agradeço a orientação firme e segura, os ensinamentos e exemplos e, acima de tudo, o apoio, a compreensão e a amizade que me dispensaram, esperando continuar correspondendo aos rígidos requisitos que nortearam suas carreiras na Marinha.

Aos meus pares do Almirantado, agradeço as contínuas demonstrações de apreço e cordial convivência.

Aos almirantes do Corpo da Armada, do Corpo de Fuzileiros Navais, do Corpo de Intendentes da Marinha, do Corpo de Saúde da Marinha e do Corpo de Engenheiros Navais, agradeço o trato fidalgo que me dispensaram, característica peculiar de nossa instituição.

Aos almirantes, oficiais, praças e servidores civis do Estado-Maior da Armada, agradeço a forma amiga, dedicada e eficiente com que desenvolveram seus trabalhos, permitindo que o comandante da Marinha pudesse ser assessorado a tempo e a hora. Na impossibilidade de citar um a um todos os integrantes do Estado-Maior da Armada, menciono a relação de amizade com o meu vice-chefe, Vice-Almirante Rodrigo, a quem desejo ‘Bons Ventos’ no Comando do 4º Distrito Naval, e que permeou todos os estudos e decisões que tramitaram no Estado-Maior, conduzindo com brilhantismo a atuação dos subchefes e respectivas subchefias. Comandá-los foi uma honra, merecer-lhes a amizade será um prêmio que guardarei com orgulho.

Aos almirantes das Organizações Militares subordinadas – Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional; Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha; Escola de Guerra Naval; Centro de Análises de Sistemas Navais; Instituto de Pesquisas da Marinha e Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira – e às suas tripulações, pela competência invulgar no desempenho de suas atribuições, permitindo-me levar a bom termo minha derradeira etapa profissional.

Agradeço também ao meu Gabinete, chefiado pelos Capitães de Mar e Guerra Penha e Zoccolaro, todo o apoio e atenção que dispensaram a mim e à minha família. Tenho a certeza de que apenas um muito

obrigado é extremamente lacônico para expressar tudo que eu gostaria de dizer.

Aos oficiais e praças que têm me acompanhado, alguns por mais de dez anos, meu reconhecimento pela lealdade, profissionalismo e perfeito relacionamento.

Aos meus companheiros da Turma Aspirante Moura, que comigo iniciaram a jornada que hoje concluo, agradeço o incentivo e sobretudo a amizade, nascida quando, ainda muito jovens, nos tornamos uma irmandade às margens da enseada Batista das Neves.

Nada somos enquanto não confiarmos nossos planos a Deus para que sejam modelados e sublimados antes de tomarem forma; nada seremos se nos curvamos às adversidades; e não podemos querer ser nada além daquilo que, honestamente, nos propomos a ser.

É com esta certeza que estou transmitindo o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada ao Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, sabedor que seus atributos pessoais e profissionais o qualificam para conduzir, com a proficiência que todos desejamos, os rumos deste Estado-Maior, tarefa da qual desincumbir-se-á com a excelência e o brilhantismo que caracterizam sua carreira naval. Seja muito feliz, votos que estendo à sua querida família.

Para aqueles que permanecem na ativa, reforço a importância do otimismo no futuro, desejando que todos ainda a bordo continuem a honrar e a bem conduzir a nossa instituição para a grandeza do País, mantendo sempre vivo o nobre sentimento de amar a Marinha.

Termino citando Mário Quintana: ‘O bom da vida é saber que tudo continua, mas o melhor é saber que tudo pode recomeçar’.”

## **AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO COMANDANTE DA MARINHA**

“Hoje é dia de nos despedirmos do Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, que passa a Chefia do Estado-

Maior da Armada, após exercer esse relevante e prestigioso cargo por um período aproximado de um ano e três meses.

Possuidor de reconhecidos atributos morais, profissionais e pessoais, dentre os quais ressalto a seriedade, o dinamismo, o tirocínio, a lealdade e a objetividade, o Almirante Aurélio soube conduzir-se de modo impecável e exemplar, logrando total êxito na consecução da tarefa que lhe foi confiada. A superação dos desafios inerentes ao cargo, cujas dimensão e complexidade são indiscutíveis, serviram para corroborar a sua capacidade gerencial e sua sagacidade. Seus assessoramentos seguros e plenamente consubstanciados foram, para mim, motivos de muita tranquilidade.

Dentre as inúmeras realizações à frente do Estado-Maior da Armada ressalto:

- a atuante participação nos trabalhos que resultaram na Estratégia Nacional de Defesa e a elaboração do Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB);
- a revisão da Doutrina Básica da Marinha e de vários documentos doutrinários do Ministério da Defesa;
- a celebração do acordo Brasil-França na área de submarinos e para a aquisição de 16 helicópteros de médio porte, de emprego geral, EC-725 Super Cougar;
- os estudos para a implantação do Escritório Técnico do Programa de Desenvolvimento de Submarinos na França;
- a assinatura do Termo de Cooperação entre a Marinha e o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), tendo como objeto a prestação de serviços previdenciários às populações ribeirinhas na Região Amazônica;
- a assinatura de dois Termos de Cooperação com a Força Aérea Brasileira (FAB) visando qualificar os nossos pilotos de asa fixa;
- a proposta de aumento de efetivos, de modo a atender às necessidades correntes de pessoal e preparar a Força para os próximos 20 anos;

– a incorporação do Navio Polar *Almirante Maximiano*, Navio de Desembarque de Carros de Combate *Almirante Saboia* e Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano*;

– o incremento gradativo da interoperabilidade com a FAB, com a decisão de dotar nossas aeronaves com o Link BR-2;

– a adoção oficial da Banda KU como recurso alternativo de comunicação do Sistema Brasileiro de Comunicação Militar por Satélite;

– a criação do Núcleo de Inovação Tecnológica da Marinha; e

– a reeleição do Brasil para o Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO), Categoria B, por aclamação, sem necessidade de se submeter à votação.

Entretanto, a ocasião não se resume a esta importante transmissão de cargo; seguramente, é um momento de grande emoção, uma vez que o Almirante Aurélio está deixando o Serviço Ativo e se transferindo para a Reserva, após uma belíssima singradura de quase 50 anos. Nesse período, prestou inúmeras contribuições à Marinha, na qual conquistou, por suas incontestes qualidades, a admiração e o respeito de seus subordinados, pares e superiores.

No decorrer de sua brilhante carreira, o Almirante Aurélio soube conduzir com extrema dedicação e correção de atitude todas as funções que lhe foram atribuídas, suplantando os diversos óbices que se apresentaram. Cabe-me, então, a nobre tarefa dos agradecimentos, mas também a difícil incumbência das despedidas.

Após um período de aprendizado, iniciado, em 1960, no Colégio Naval e complementado em Villegagnon e na Viagem de Instrução do Navio-Escola *Custódio de Mello*, principiou sua vida como oficial no Contratorpedeiro *Paraíba*, tendo se aprimorado no Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, no Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e na Fragata *Constituição*.

À frente do Contratorpedeiro *Marcílio Dias* e do Navio-Escola *Brasil*, exerceu o comando no mar, consolidando, em sua plenitude, a sua liderança.

Em 31 de março de 1998, compartilhou, com todos aqueles com quem convivia, a satisfação e a alegria da merecida promoção a contra-almirante, fruto da sua competência e capacidade.

Seu pavilhão tremulou em diversas Organizações Militares. Em todas teve destacadas passagens, cabendo rememorar, no âmbito da Esquadra, primeiramente o Comando da Segunda Divisão e, algum tempo mais tarde, o Comando em Chefe; em outras oportunidades, deu sua contribuição no Comando do 7º Distrito Naval, no Ministério da Defesa, na Diretoria de Telecomunicações da Marinha e na Diretoria de Portos e Costas. Já como Almirante de Esquadra, foi diretor-geral do Pessoal da Marinha e comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação.

Seus conhecimentos, entusiasmo e honestidade facultaram soluções adequadas e oportunas aos problemas, logrando êxitos expressivos na condução de relevantes atividades.

Almirante Aurélio! No ato simples, porém carregado de simbolismo, do arriar de sua bandeira-insígnia, somos partícipes da “atracação ao cais”, após sua jornada a bordo da nau ‘Marinha do Brasil’. Contudo, o que estamos presenciando contempla uma oportunidade inigualável de garantir-lhe o reconhecimento pelo dever muito bem cumprido, a exemplo de um hábil comandante que sempre soube conduzir sua embarcação a um porto seguro.

Nos tempos que se seguirão, sabemos que emergirão em sua mente as lembranças maravilhosas desse quase meio século de dedicação integral à nossa instituição. Que elas sirvam de motivação em suas futuras empreitadas.

Apresento assim, ao prezado amigo, os mais sinceros votos de alegrias e de continuado sucesso na função que assumirá em breve, como representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, extensivos à sua esposa, Dona Sylvia, e demais familiares, ao mesmo tempo em que expresso minha gratidão pelo significativo trabalho desenvolvido em prol da Marinha do Brasil, que continuará sendo a sua casa.

Bons ventos, Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, e que Deus o acompanhe! Seja muito feliz!

Ao Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, dou as boas-vindas ao Estado-Maior da Armada, formulando votos de êxito e felicidades no cargo que ora assume, na convicção de que seu elevado profissionalismo, sua habilidade e seu reconhecido tirocínio são a garantia de que terá pleno sucesso na missão que lhe está sendo confiada.”

#### **PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE ALVARO LUIZ PINTO**

“Após quase meio século de uma já saudosa e inesquecível carreira, em que assumi cargos em diversos setores da Marinha, seja em terra ou no mar, é com imensa alegria que assumo a Chefia do Estado-Maior da Armada. Estou consciente da grande responsabilidade de assessorar o comandante da Marinha na direção do Comando da Marinha e no desempenho de suas atribuições no Conselho Militar de Defesa e Conselho de Defesa Nacional.

Neste momento tão especial da minha vida, não poderia deixar de agradecer àqueles que me fizeram trilhar esta feliz trajetória até o presente momento.

Inicialmente, ao Excelentíssimo Senhor Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, agradeço a confiança na indicação para o cargo, apresentando-me para o serviço com

total dedicação, reafirmando a minha lealdade, respeito e entusiasmo pela oportunidade de, mais uma vez, poder contribuir para o cumprimento da missão da Marinha, qual seja ‘a Defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa destes, da lei e da ordem’.

Aos ilustres chefes navais que me distinguem com as suas presenças, particularmente o ex-ministro da Marinha Almirante de Esquadra Alfredo Karam e os ex-chefes do Estado-Maior da Armada, pelos exemplos que aprendi a cultivar e admirar, a minha eterna gratidão.

Aos Excelentíssimos Senhores ministro da Advocacia-Geral da União, Dr. Luis Inácio Adams; ministro do Supremo Tribunal Federal, Dr. Marco Aurélio de Mello; senador da República Cesar Borges, representado pelo deputado estadual da Bahia Carlos Ricardo Gaban; chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Antonio Pinto Macedo; ministros do Superior Tribunal Militar; ministros do Tribunal de Contas da União; aos membros do Almirantado; almirantes; generais; brigadeiros; às autoridades presentes e que se fizeram representar; aos oficiais; senhoras e senhores, o meu muito obrigado por suas presenças.

Aos amigos da Turma Aspirante Moura; aos soamarinos; ao prefeito de Corumbá, Sr. Ruiter Cunha de Oliveira; ao prefeito de Ladário, Sr. José Antonio Assad e Faria; aos estimados amigos de Campo Grande, Manaus, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador, o meu profundo agradecimento por terem vindo de tão longe, trazendo o incentivo, o carinho e o abraço para o amigo de sempre. O prestígio e o brilho que

todos vocês emprestam a esta cerimônia ficarão indelévels na minha memória e principalmente nos nossos corações.

Aos meus pais, já não mais presentes, agradeço a vida, a educação e todo o amor.

Aos meus filhos, netos e, em especial, minha esposa Sonia, agradeço pelo incansável apoio e carinho.

Aos militares e civis, homens e mulheres que dignificam o Estado-Maior da Armada e as Organizações Militares sob a sua responsabilidade, manifesto a certeza do orgulho que sentem pelos sucessos alcançados. Ao mesmo tempo, acredito que, com a mesma fé, unidos em torno de um mesmo propósito, profissionalismo, humildade, tenacidade, entusiasmo e amor ao que fazem, mais vitórias surgirão no amanhã, pois sempre restará muito o que fazer. Esse é o grande desejo de nossas vidas. Esse é o grande desejo da nossa Marinha.

Finalmente Almirante Aurélio, querido amigo de turma e companheiro desta longa jornada. Não vou somente lhe agradecer por mais esta fraterna e primorosa transmissão de cargo, mais que isto, quero dizer-lhe que foi um privilégio e uma honra desfrutar do seu convívio nestes 48 anos, oito meses e 16 dias, desde quando o conheci no saudoso Colégio Naval. É um exemplo para todos nós. A você, seus pais, sua esposa Sylvania, filhos e netos, muitas felicidades e realizações como representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, em Londres. Obrigado Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

Que Nosso Senhor do Bonfim nos acompanhe. Nosso barco, nossa alma.”

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Afrânio de Paiva Moreira Junior, coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha, em 17/12/09;

– Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, comandante em chefe da Esquadra, em 18/12/09;

– Almirante de Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer, diretor-geral do Pessoal da Marinha, em 12/1/2010;

– Contra-Almirante (FN) Fernando Cesar da Silva Motta, presidente da Comissão de Desportos da Marinha e diretor do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes, em 2/2/2010;

– Contra-Almirante (FN) Nilton Moreira Salgado, chefe do Estado-Maior da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 4/2/2010;

– Contra-Almirante Carlos Augusto de Moura Resende, assistente da Marinha na Escola Superior de Guerra, em 26/2/2010;

– Almirante de Esquadra (RM1) Aurélio Ribeiro da Silva Filho, representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, em 1/3/2010; e

– Almirante de Esquadra Marcos Martins Torres, chefe do Estado-Maior da Armada, em 18/3/2010.

## ENTREGA DOS PRÊMIOS CRIATIVIDADE E ALMIRANTE OCTACÍLIO CUNHA DE 2009

O Centro de Armas da Marinha (CAM) agraciou, em cerimônia militar, os profissionais vencedores dos prêmios Criatividade e Almirante Octacílio Cunha do ano de 2009. A premiação tem como propósito reconhecer a iniciativa e a criatividade dos militares e servidores civis que apresentarem soluções que aperfeiçoem equipamentos, ferramentas, peças ou procedimentos produtivos, contribuindo em especial para a melhoria da qualidade dos serviços das Organizações Militares Prestadoras de Serviço (OMPS).

O Prêmio Criatividade é concedido anualmente aos três melhores trabalhos. Os vencedores de 2009 foram:

– 1º lugar: Servidores Civis Paulo Henrique Ferreira de Sá Cabral e Ocimar da Silva Abreu e Desenhista Raul Fernando Rodrigues Lima, “Dispositivo para verificação do alinhamento do trilho da catapulta do Navio-Aeródromo (NAe) *São Paulo*”. Este trabalho permitiu desenvolver um dispositivo para medir o

alinhamento do trilho da catapulta do NAe *São Paulo*, dentro das especificações técnicas do fabricante.

– 2º lugar: Servidor Civil Paulo Ramos Nascimento, “Adaptação de pressostatos do canhão de 40mm/70 das fragatas classe *Niterói*”. Essa solução permitiu que o canhão da Fragata *Niterói* voltasse a operar dentro dos parâmetros de projeto e criou uma alternativa para que a Marinha não dependa somente do fabricante para fornecer o sobressalente desse armamento.

– 3º lugar: Engenheiro Luis Gustavo Santos de Oliveira, Técnico Alexandre José Silva e Desenhista Raul Fernando Rodrigues

Lima, “Dispositivo para alinhamento e levantamento do diagrama fotométrico de iluminação do convoo das corvetas classe *Inhaúma*”. Esse trabalho projetou e testou com sucesso um dispositivo a laser, eliminando a necessidade de apoio do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e re-



Servidores Civis agraciados com o prêmio Almirante Octacílio Cunha de 2009

duziu a tarefa de trabalho de dois dias, com a utilização de oito pessoas, para quatro horas de execução, empregando apenas quatro profissionais, o que representa uma considerável economia de recursos humanos e redução do tempo do serviço.

O Prêmio Almirante Octacílio Cunha é um reconhecimento especial, concedido ao autor do melhor trabalho dentre os três anteriores, quando há grande relevância técnica no projeto, e que resulte em considerável aperfeiçoamento no processo produtivo da OMPS. O trabalho desenvolvido na medição do alinhamento da catapulta do NAE São Paulo foi o merecedor deste prêm-

io em 2009, por representar um elevado grau de criatividade, sensível melhora no processo produtivo, e permitir uma considerável economia de recursos para a Marinha.



Servidores agraciados com os prêmios Criatividade e Almirante Octacílio Cunha de 2009

Os agraciados receberam do diretor do CAM os diplomas alusivos aos fatos, e serão contemplados com a participação em feiras técnicas promovidas por entidades civis, como forma de reconhecer seus relevantes trabalhos e incentivar a participação de outros profissionais

nessa premiação, que visa aprimorar os procedimentos técnicos vigentes e reduzir os custos e o prazo de execução dos serviços.

(Fonte: www.mar.mil.br)

## ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES CULTURAIS DE 2009 DA DPHDM

Foi realizada, em 14 de dezembro último, a Sessão de Encerramento das Atividades Culturais de 2009 da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). A cerimônia aconteceu no auditório do Museu Naval, no Rio de Janeiro, presidida pelo diretor da DPHDM, Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt.

Na ocasião, houve também entrega da Medalha de Colaborador Emérito e da Medalha da Liga dos Amigos do Museu Naval aos profissionais contemplados e, em seguida, o lançamento da *Revista Navigator* alusiva ao Bicentenário do Visconde de Inhaúma.

A sessão teve início com o diretor da DPHDM agradecendo a presença de todos



e convidando as autoridades para compor a mesa de honra. Após, foi cantado o Hino Nacional e o Almirante Bittencourt se pronunciou realçando os feitos de 2009 e divulgando metas da Diretoria. Na sequência,

foram entregues as medalhas de Colaborador Emérito. Esta medalha, criada em 1982 e regulamentada por portaria, em 1990, do então Serviço de Documentação da Marinha, tem a finalidade de agraciar as pessoas e entidades que, tendo prestado serviços à DPHDM, mereçam recebê-la em testemunho, gratidão e lembrança.



Foram os seguintes os agraciados: Capitão de Fragata Tomé Albertino de Souza Machado, Capitão de Fragata (RM1-T) José de Cruz Gouvêa Neto, Capitão de Corveta Carla Cristina Daniel Bastos de Pointis, Capitão-Tenente Marcio André Moreirão da Cruz, Capitão-Tenente Vinícius da Guarda Vieira, Suboficial João Adroaldo Oliveira Profeta Ribeiro, Suboficial José Jaime Lemos de Freire, Sargento Irapuan Carvalho de Souza, Funcionária Civil Sandra Correia da Silva, Funcionária Civil Edna da Silva Costa, Senhor Gerson Antônio da Silva e Senhoras Paula Cristina da Costa Perez Tavares Dias e Sophie Desumeur.



Também foi entregue a Medalha Mérito Liga dos Amigos do Museu Naval, criada

em 15 de setembro 1998 pela diretoria da Liga dos Amigos do Museu Naval em agradecimento aos que prestam valiosa colaboração àquela instituição. Foi agraciada em 2009 a Senhora Patrícia Neves Ferreira.

### EFEMÉRIDES DE 2009

A cerimônia prosseguiu homenageando vultos navais por meio da leitura formal das efemérides relativas a 2009, que reproduzimos a seguir:

“Atualmente a História Militar vem ganhando um impulso cada vez maior na academia. Isso é um reflexo da historiografia moderna, caracterizada pelas múltiplas abordagens e domínios que os historiadores podem explorar ao realizar sua pesquisa.

Para o historiador naval, a abordagem biográfica é um importante caminho para o estudo da História Marítima e Naval brasileira. O uso da biografia por muito tempo esteve no ostracismo por estar esta estritamente relacionada a uma história considerada pouco problematizada. Porém, nos dias atuais, o recurso da biografia conquista espaço, tornando-se uma fonte valiosa para os historiadores que se dedicam à micro-história.

Assim, estamos hoje aqui reunidos para, além de destacar a atuação de nossos antigos chefes enquanto atores de nossa História Naval, prestar uma pequena homenagem no ano em que completam sesquicentenário e centenário de nascimento. Relembraremos um pouco de suas carreiras, entendendo que suas histórias fazem parte da história da Marinha do Brasil.

### SESQUICENTENÁRIOS DE NASCIMENTO

*Almirante de Esquadra Estevão Adelino Martins*

O Almirante Estevão Adelino Martins assentou praça como aspirante a guardamarinha em setembro de 1875. Dedicou mui-



tos anos de sua carreira à antiga Repartição da Carta Marítima, estabelecimento naval responsável pela direção geral do serviço hidrográfico e balizamento da costa e do serviço de meteorologia. Em 1914, fez parte da Comissão Naval do Brasil na Europa que incorporou à Esquadra brasileira o Tênder *Ceará* e os primeiros submarinos F1, F3 e F5. Como oficial-general, assumiu a função de chefe do Estado-Maior da Armada entre os anos de 1917 e 1919. Nesse cargo, assessorou o ministro da Marinha acerca do programa de aparelhamento material, principalmente sobre a instalação de bases de abastecimento para a Esquadra em vários pontos da nossa costa. É autor do trabalho intitulado 'O que deve ser a Marinha Mercante do Brasil?', obra que abordou temas como organização, regras, funcionamento e, principalmente, a relevância da manutenção dos laços entre a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra.

O Almirante de Esquadra Estevão Adelino Martins teve sua última comissão como ministro do Superior Tribunal Militar.

## CENTENÁRIOS DE NASCIMENTO

### *Almirante de Esquadra (Intendente) Oscar de Luiz Silva*



O Almirante Oscar de Luiz Silva ingressou como aspirante no Corpo de Comissários da Armada em janeiro de 1930. Como primeiro-tenente, assumiu a função de chefe da Primeira Divisão Naval do Arsenal de Marinha. No ano de 1952, no posto de capitão de fragata foi instrutor de Geografia Econômica do Departamento de Ensino de Intendência da Escola Naval.

Galgou o almirantado em 1962 e, no posto de contra-almirante, assumiu a função de diretor-geral do Serviço de Alienação e Bens do Ministério da Marinha. O Almirante de Esquadra (IM) Oscar de Luiz Silva foi transferido para a reserva em 1966. Este oficial serviu por mais de 36 anos à Marinha brasileira, sendo esta singela homenagem um justo tributo ao nosso grande oficial do passado.

### *Almirante de Esquadra Milton Mendes Coutinho Marques*

O Almirante Milton Mendes Coutinho Marques assentou praça de aspirante a guarda-marinha em 24 de março de 1927. Seu primeiro comando foi o do Navio Mineiro *Itacurussá*, entre 1939 e 1941. Durante o período da Segunda Guerra Mundial, foi imediato da Corveta *Carioca*, que to-



mou parte na proteção de 69 comboios. Em 1942, no posto de capitão-tenente, foi o imediato da Corveta *Camaquã*, navio que integrou a Força Naval do Nordeste, e completou 130 dias de mar. Em 1959, como capitão de mar e guerra, exerceu o comando do Navio-Transporte de Tropas *Ary Parreiras*, um dos navios que transportou o contingente do Batalhão de Suez a fim de integrá-lo à Força de Paz no Oriente Médio. Promovido a contra-almirante em 1962, assumiu o Comando do 4º Distrito Naval.

Em agosto de 1966, após 38 anos de serviços dedicados à Marinha, o Almirante de Esquadra Milton Mendes Coutinho Marques foi transferido para reserva remunerada. Sua memória está entre nós, como um exemplo de inteligência, cultura e dedicação que foram usadas para dignificar e exaltar a Marinha do Brasil.

#### ***Almirante de Esquadra Gastão Brasil Carmo Junior***

O Almirante Gastão Brasil Carmo Junior iniciou sua carreira na Marinha em março de 1927. Seu primeiro comando foi o do Rebocador *Heitor Perdigão*, em 1937, no posto de capitão-tenente. No período da Segunda Guerra Mundial, esteve embarcado no Contratorpedeiro *Piauí* e no Contratorpedeiro *Marçílio Dias*.



Foi promovido a Contra-almirante em 1962, assumindo a função de chefe do Gabinete do Ministro da Marinha. No mesmo ano, tornou-se adido naval em Paris, em período marcado pela crise diplomática entre o Brasil e a França que ficou conhecida como Guerra da Lagosta. Em 1965, foi promovido ao posto de vice-almirante e assumiu a função de comandante do 6º Distrito Naval. Sua última comissão foi no cargo de diretor de Portos e Costas.

O Almirante de Esquadra Gastão Brasil Carmo Junior dedicou-se à Marinha do Brasil por mais de 39 anos, possuindo sempre como característica principal um elevado senso de profissionalismo.

#### ***Almirante de Esquadra Francisco Augusto Simas de Alcântara***

O Almirante Francisco Augusto Simas de Alcântara nasceu em 22 de fevereiro de 1909. Durante a Segunda Guerra Mundial, embarcou no Cruzador *Bahia*, na função de encarregado geral de Armamento. Por sua atuação no esforço em assegurar as comunicações marítimas, foi condecorado pelo Conselho de Mérito da Guerra.

Promovido ao posto de vice-almirante em 1965, assumiu o comando da Escola de Guerra Naval e, em 1967, foi diretor de Portos e Costas. Promovido ao posto de almi-



rante de esquadra em novembro de 1969, exerceu os cargos de diretor do Pessoal Militar da Marinha, diretor-geral do Material da Marinha, diretor-geral do Pessoal da Marinha, chefe do Estado-Maior da Armada e comandante de Operações Navais.

O Almirante de Esquadra Francisco Augusto Simas de Alcântara, quando assentou praça de aspirante a guarda-marinha, em abril de 1927, talvez não vislumbrasse tão profícua carreira, no qual destinou 46 anos de sua vida.

#### ***Vice-Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama***

O Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama iniciou sua carreira na Marinha em março de 1927, quando assentou praça de aspirante a guarda-marinha.

Realizou diversas comissões, tendo embarcado no Encouraçado *São Paulo*, Tênder *Belmonte*, Navio-Auxiliar *Itajubá*, Cruzador *Rio Grande do Sul*, Navio-Auxiliar *Rio Branco* e Contratorpedeiro *Piauí*. Seu primeiro comando foi o do Navio Faroleiro *Tenente Mário Alves*.

Estudioso de temas relacionados ao mar, o Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama



publicou seis importantes obras: *Brasileiros no sinistro Triângulo das Bermudas*; *Construção naval no Brasil: seus problemas e suas perspectivas*; *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*; *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*; *A reconciliação do Brasil com o mar*; e *Trinômio do mar*.

O Vice-Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama dedicou-se por 36 anos à Marinha do Brasil.

#### ***Vice-Almirante Mauro Balloussier***

O Almirante Mauro Balloussier assentou praça de aspirante a guarda-marinha



em abril de 1929. No início de sua carreira naval, foi designado para diversas comissões nos navios da Armada, entre eles o Cruzador *Rio Grande do Sul*, Navio-Escola *Almirante Saldanha*, Navio Faroleiro *Vital de Oliveira*, Contratorpedeiro *Paraíba*, Rebocador *Heitor Perdigão* e Encouraçado *São Paulo*. Seu primeiro comando foi o do Rebocador *Aníbal de Mendonça*. Durante a Segunda Guerra Mundial, comandou o Caça-Submarino *Gurupi*, do qual foi o primeiro comandante, e mais tarde assumiu a função de imediato do Contratorpedeiro de Escolta *Bertioga*. Em operações de guerra, realizou 239 dias de mar e navegou 65.867 milhas.

Em março de 1964, foi promovido ao posto de contra-almirante; no ano seguinte assumiu o Comando do 1º Distrito Naval. Durante essa comissão, destacou-se pela sua atuação ao prestar apoio aos desabrigados da enchente que assolou a cidade do Rio de Janeiro em 1966. Em 1968, foi comandante do 2º Distrito Naval, cargo que ocupou até 1969, quando foi transferido para a reserva.

O Vice-Almirante Mauro Balloussier desligou-se da Marinha após consagrar mais de 37 anos de sua história aos serviços da Pátria.

### ***Vice-Almirante (Intendente) Hélcio Auler***

O Almirante Hélcio Auler assentou praça de aspirante do Corpo de Comissários da Armada em 1932. Durante a Segunda Guerra Mundial, realizou cursos na área de eletrônica nos Estados Unidos, entre eles o de Reparos de Aparelhos de Som, na Fleet Sound Schooll. A proficiência em reparos de aparelhos radioelétricos de precisão foi motivo de diversos elogios nominiais recebidos por este oficial. Ao ser promovido ao posto de capitão de mar e guerra, em



1958, assumiu a função de chefe da Intendência do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Galgou o Almirantado em 1965. No posto de contra-almirante, assumiu a função de diretor do Centro de Controle de Estoque de Material da Marinha. Retratar sua carreira em obra biográfica intitulada *Episódios de minha vida*. Contabilizando mais de 40 anos de serviço prestados, o Vice-Almirante Hélcio Auler, em 1969, foi transferido para a reserva remunerada.

As poucas palavras ditas aqui não expressam todas as virtudes dos homenageados nem conseguem retratar todo o legado que esses chefes navais deixaram para a Marinha do Brasil. A homenagem prestada é a tentativa de reconhecer o que estes chefes realizaram com ideias inovadoras, ações relevantes e exemplos de conduta para a formação de nossos homens do mar. No legado que deixaram, assenta-se hoje a Marinha do Brasil.”

Após a leitura das efemérides, o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha convidou os presentes para o lançamento da *Revista Navigator* volume 5, nº 9, comemorativa do bicentenário do Visconde de Inhaúma, ocorrido no pátio d’armas do Museu Naval.

## TRANSFERÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO DA CDM E DO CEFAN

A Comissão de Desportos da Marinha (CDM) e o Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan) passaram à subordinação do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN).

As Portarias nºs 64 e 65/MB/2010 formalizaram esta transferência.

(Fonte: Bono nº 137, de 3/3/2010)



## LOAD OUT DO SUBMARINO TAPAJÓ

Foi realizada, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, de 25 a 28 de janeiro último, a operação de *load out* do Submarino *Tapajó*. A operação foi feita após a finalização das obras previstas no seu Período de Manutenção Geral (PMG), realizado no interior da Oficina de Construção de Submarinos.

A manobra consistiu da colocação do Submarino *Tapajó* sobre duas carretas que foram assentadas dentro de uma balsa perfeitamente alinhada ao cais, tendo este alinhamento sido mantido por meio de manobras de retirada e transferência de água dos tanques de lastro da balsa. O conjunto carretas, berços e submarino totalizou um peso de cerca de 2.000 toneladas.

Em seguida, o conjunto balsa/berços/submarino foi movimentado para o interior do Dique Almirante Régis, onde a balsa foi docada e mantida submersa, permitindo a



desdocagem do submarino e sua atracação no cais sul do AMRJ para continuação das provas de cais e início das provas de mar.

Essa manobra, a quarta deste tipo realizada no AMRJ, permitiu que as atividades do PMG, incluindo algumas das provas de cais, fossem executadas no interior da oficina, com significativo aumento da eficácia e dos índices de produtividade.

(Fonte: Bono nº 78, de 3/2/2010)

## BNVC PRONTIFICA MAIS DUAS LANCHAS

Foram prontificadas, em 11 de janeiro último, mais duas lanchas produzidas pela Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em Belém (PA). As novas embarcações são: uma lancha de ação rápida para o Centro de Munição da Marinha e uma lancha para

controle ambiental (projeto desenvolvido a partir da lancha de ação rápida) para o Depósito de Combustíveis da Marinha no Rio de Janeiro.

Além destas, foram também construídas, em 2009, duas lanchas para levantamento



hidrográfico e uma lancha de apoio à sinalização náutica, para o Serviço de Sinalização Náutica do Norte (SSN-4) e uma lancha de apoio médico para o governo de Roraima.

Essas atividades consolidaram a capacitação técnica da BNVC para construção de embarcações em alumínio, importante para o cumprimento de compromisso, assumido recentemente, de construção em série de 300 lanchas-escola, a partir de março deste ano, como parte do Programa Caminho da Escola, do Ministério da Educação, que é uma ação do Governo Federal para financiar a renovação da frota de transporte escolar nas zonas rurais. Com a produção das lanchas, o programa passará a beneficiar também os alunos das comunidades ribeirinhas.

Em 8 de março último, foram entregues ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) as duas primeiras lanchas escolares, projetadas e produzidas pela Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em atendimento ao referido Programa.

O Programa visa, ainda, garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona ribeirinha das redes estaduais e municipais.

Está prevista a construção de 600 lanchas pelas BNVC, Base Naval de Aratu (BNA) e Base Naval de Natal (BNN), como resultado de convênio celebrado entre a Marinha do Brasil e o FNDE. Somando às embarcações que deverão ser construídas pela iniciativa privada, o Programa contará com um total de 1.500 lanchas para atender a diversas localidades da Região Norte.

As lanchas, construídas em alumínio naval, medindo 7,30m de comprimento, possuem capacidade de transportar até 20 alunos, incluído, nesse total, um lugar para aluno portador de necessidades especiais.

(Fonte: Bonos nº 137, de 3/3/2010 e 146, de 8/3/2010)



## NALIM ESTUDA PROCESSO DE APOIO LOGÍSTICO INTEGRADO PARA A MB

O Núcleo de Apoio Logístico Integrado da Marinha (Nalim) vem estudando o processo de Apoio Logístico Integrado (ALI) desenvolvido dentro da ciência denominada Engenharia de Manutenção, onde os

modelos matemáticos aplicados, hoje já empregados em muitas empresas, dependem da implementação de um banco de dados para arquivamento dos principais parâmetros ligados à Função Logística Manutenção,

tais como custo da mão de obra, custo dos sobressalentes, tempo médio de reparo/revisão, obsolescência, dentre outros.

Criado pela Portaria nº 51, de 20 de abril de 2007, da Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), o Nalim tem como propósito “capacitar a Marinha do Brasil (MB) na efetiva aplicação do processo de Apoio Logístico Integrado na obtenção de novos equipamentos e sistemas”.

A implementação deste banco de dados implica a uniformização dos processos de submissão dos Pedidos de Serviço, decorrentes das necessidades de manutenção corretiva ou preventiva, e seus respectivos atendimentos pelas Organizações Militares Prestadoras de Serviços Industriais (OMPS-I), além de pressupor sua adequada integração com os demais Sistemas Corporativos em uso na MB, em especial com o Sistema de Informações Gerenciais do Abastecimento (Singra) e seus subsistemas.

Dentre as tarefas atribuídas ao Nalim está o desenvolvimento do Sistema de Informações para o Apoio Logístico Integrado (Sisali), cujo banco de dados permitirá que os dados gerados durante os processos de manutenção possam ser extraídos para um formato padrão, que possibilitará sua análise em *software* de Análise de Apoio Logístico (AAL), cujo propósito é tornar possível a emissão de relatórios gerenciais. Uma vez analisados, esses relatórios buscarão compatibilizar o máximo de disponibilidade dos sistemas e equipamentos existentes com o mínimo de custos de operação e manutenção, bem como auxiliar o desenvolvimento de novos projetos de construção e obtenção de meios.

São vários os conceitos envolvidos no estudo do ALI, cuja difusão, principalmente nos Setores Operativo, do Material e do Abastecimento, com a consequente criação da cultura e de uma estrutura de ALI na MB, será colocada em prática pelo Nalim com a publicação do *Manual de Apoio Logístico*

*Integrado*, ora em preparação, detalhando e comentando aqueles conceitos.

Como etapa preparatória para as ações que decorrerão do processo de implementação do Sisali, estimula-se às Organizações Militares (OM) envolvidas com a operação e manutenção dos meios navais e de fuzileiros navais a procurarem verificar e atualizar os dados referentes aos seus equipamentos e sistemas, suas rotinas de manutenção e itens em paióis de *pool* e de sobressalentes, existentes nos bancos de dados dos Sistemas Corporativos em uso, como o Singra, o Sisbordo e o SisSMP. O primeiro módulo do Sisali, destinado à coleta de dados, entrou em testes e homologação em março deste ano, tendo como usuários o Centro de Armas da Marinha (CAM), o Centro de Eletrônica da Marinha (CETM), o Comando do 2º Esquadrão de Escolta (ComEsqdE-2) e a Corveta *Inhaúma*. Inconsistências porventura detectadas nos bancos de dados poderão retardar a validação do Sistema e demandar ações específicas de correção. Quanto mais consistentes forem os dados existentes, mais rápida a validação e homologação do Sisali, permitindo que se consiga atingir todo o universo de usuários em menor tempo, obtendo-se um ganho real no acompanhamento das avarias e manutenções, bem como o melhor emprego dos recursos existentes em suas correções e execuções.

As atividades do Apoio Logístico e ALI se encontram definidas nas publicações EMA-400 e EMA-420 e na Materialmarinst nº 19-01A. Na página da DGMM na intranet, no *link* Nalim, podem ser encontradas informações sobre o desenvolvimento e documentação do Sisali. Comentários e sugestões que facilitem a implantação do Sistema podem ser encaminhadas ao Nalim pela caixa postal 338@DRGMAT, pelo endereço eletrônico fabiana@dgmm.mar.mil.br e por meio dos telefones (21) 2178-6515/6568 ou Retelma 8126-6515 e 8126-6568.

(Fonte: Bono Especial nº 125, de 26/1/2010)

## MARINHA SE PREPARA PARA MOBEX AMAZÔNIA 2010

Foi assinado na sede do Comando do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), em 28 de janeiro último, um Memorando de Entendimento para a realização do exercício de mobilização Mobex Amazônia 2010. Assinaram o memorando a Marinha do Brasil, a Polícia Federal (PF), a Receita Federal (RF), o Ibama, a Petrobras e a Clean Caribbean & Americas (CCA). A atividade contará com apoio internacional para a contenção de vazamento de óleo, em grandes proporções, na região amazônica.

O Mobex Amazônia 2010 acontecerá entre os dias 24 e 27 de agosto deste ano, tendo como objetivos:

- aprimorar a coordenação dos órgãos da região (Marinha, PF, RF, Ibama e Petrobras);
- treinar as equipes das instituições com responsabilidade na contenção;
- aumentar as ações de resposta com os recursos internacionais de prevenção e contenção; e



Comandante do 9º DN, Vice-Almirante José Geraldo Fernandes Nunes, com representantes da Petrobras, CCA, Ibama, Polícia Federal e Receita Federal

- divulgar novos procedimentos e tecnologias disponíveis para grandes emergências ambientais.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## ENTREVISTA SOBRE A AMAZÔNIA AZUL EM SITE DE ONG AMERICANA

Os limites marítimos do Brasil entraram na ordem do dia desde que foi descoberto petróleo no pré-sal. Mas mesmo antes disso o governo brasileiro já estava preocupado em demarcar suas fronteiras no mar com a chamada Amazônia Azul, que abarcaria suas águas territoriais (12 milhas a partir da costa) a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), de 200 milhas a partir da costa, e ainda 960 mil km<sup>2</sup> da plataforma continental.



O presidente da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) e assessor da Diretoria de Hidrografia e Navegação para o *Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira* (Leplac), Capitão de Fragata (Refº) Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque, concedeu entrevista ao *site* da Organização Não Governamental (ONG) americana The Center of Regulatory

Effectiveness. (www.thecre.com), em 27 de outubro de 2009, discorrendo sobre o assunto. A CLPC é um organismo criado por força das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Assessor do Diretor de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, o Capitão de Fragata (Ref<sup>o</sup>) Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque é também presidente da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). Na primeira parte desta entrevista, o Comandante Tagore afirma que, apesar de ainda não haver um consenso sobre a proposta de limite exterior da plataforma continental apresentada pelo governo brasileiro à CLPC, “a Amazônia Azul já é uma realidade”.

Publicamos abaixo a íntegra da entrevista:

**– Há cinco anos o governo brasileiro requereu à Organização das Nações Unidas (ONU) direitos sobre 960 mil km<sup>2</sup> da plataforma continental. Unindo isso à Zona Econômica Exclusiva, formaria a Amazônia Azul. Há uma perspectiva de resposta? Qual é a expectativa?**

Em 2004, o Brasil encaminhou à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) – organismo criado por força das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) – sua proposta de limite exterior da plataforma continental além das 200 milhas. Após cerca de três anos de exame, em 2007 a CLPC encaminhou ao Governo brasileiro suas recomendações relativas à nossa proposta. Tais recomendações, embora tenham sido favoráveis a cerca de 85% da nossa proposta, não satisfizeram integralmente o Governo brasileiro. Assim sendo, o Poder Executivo decidiu que outra proposta fosse elaborada e encaminhada à CLPC oportunamente. Nessa proposta, o Brasil deverá insistir nos limites exteriores inicialmente propostos. Em 2009, o Brasil deu início à coleta de novos dados oceanográficos ao

longo de toda a margem continental brasileira. Esses dados, após coletados, processados e interpretados, subsidiarão a prontificação da nossa proposta, a qual está prevista para 2011. Uma vez concluída, ela será encaminhada à CLPC. Devido à significativa carga de trabalho à qual no momento está submetida a CLPC, não se pode precisar, no momento, quando será concluído o exame da nossa proposta.

**– A Amazônia Azul já pode ser considerada uma realidade, só contando com a ZEE?**

Sem dúvida, a Amazônia Azul é uma realidade. Na verdade, a sua área total se estende da nossa linha de costa até o limite exterior da plataforma continental, além das 200 milhas. Até o limite exterior do nosso Mar Territorial (12 milhas), o Brasil exerce soberania. À exceção do direito de passagem inocente, no nosso Mar Territorial todos os outros Estados são obrigados a observar as normas e regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro. O espaço marítimo situado entre as 12 milhas de Mar Territorial e o limite exterior da Zona Econômica Exclusiva (200 milhas) podem ser considerados sob jurisdição brasileira. Nesse espaço, o Brasil pode estabelecer normas e regulamentos a serem cumpridos por outros Estados, desde que tais normas e regulamentos sejam estabelecidos em conformidade com o que preceitua a CNUDM. O espaço marítimo além das 200 milhas é conhecido como Alto-Mar, a ser utilizado para fins pacíficos. O Alto-Mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. Acrescente-se um detalhe importante, o qual diz respeito ao solo e subsolo marinhos além das 200 milhas: é bem verdade que o Alto-Mar está aberto a todos os Estados; não obstante, além das 200 milhas até o limite exterior da plataforma continental, os Estados exercem direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos recursos naturais situados no solo e no subsolo marinhos. Nesse contexto, por-

tanto, reveste-se de importância o fato de um Estado estabelecer os limites exteriores da sua plataforma continental além das 200 milhas, tendo em vista os direitos de soberania exercidos em relação à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais dos fundos marinhos.

**– Qual seria a importância da confirmação, pela ONU, da Amazônia Azul? O que mudaria?**

Já houve época em que os Estados, unilateralmente, estabeleciam seus próprios limites marítimos. Nesse caso, e muitos se lembram, enquadra-se a decisão unilateral do Brasil, tomada em 1970, no sentido de arbitrar a largura de 200 milhas para seu Mar Territorial. Contudo, tal decisão, além de unilateral, não desfrutava de consenso em âmbito internacional. Com o advento da CNUDM, assinada e ratificada pela maioria esmagadora dos Estados, os limites marítimos, uma vez adotados pelos Estados costeiros, passaram a contar com o respaldo da comunidade internacional. Não caberá à ONU “confirmar” a Amazônia Azul. O que deve ser bem explicado é que a CLPC, após examinar a nossa proposta, fará recomendações ao Governo brasileiro. Caso o Brasil concorde com tais recomendações, poderá, de maneira soberana, adotar os limites exteriores por nós propostos e recomendados pela CLPC. A ONU apenas registrará, de maneira apropriada, esses limites exteriores adotados pelo Brasil com base nas recomendações da CLPC. Por outro lado, vale acrescentar que o conceito de Amazônia Azul, como um todo, em muito ultrapassa o conceito de plataforma continental além das 200 milhas.

**– O que falta, hoje, para garantir a soberania brasileira no pré-sal?**

Conforme explicitado anteriormente, o Brasil já recebeu da CLPC, em 2007, as recomendações relativas à nossa proposta encaminhada em 2004. Em linhas muito gerais,

a área do pré-sal, pelo menos até agora, se encontra num espaço marítimo que envolve o platô de São Paulo e áreas oceânicas adjacentes. Pois justamente nessa área a CLPC não colocou qualquer dificuldade para aceitar os limites exteriores propostos pelo Brasil. Em nível maior de detalhamento, podemos dizer que os reservatórios de óleo e gás da área do pré-sal estão todos eles localizados dentro do limite das nossas 200 milhas. Contudo, mesmo que esses reservatórios se estendam para além das 200 milhas, ainda assim parece-nos lícito intuir que estariam resguardados nossos direitos, posto que, nessa área considerada, a plataforma continental brasileira se estende até o limite das 350 milhas. Em outras áreas que não envolvem a região do pré-sal – por exemplo, a região da cadeia Vitória-Trindade –, o limite exterior da nossa plataforma continental poderá ultrapassar o limite das 350 milhas (até o limite das 100 milhas a partir da isóbata de 2.500 metros, que é uma linha que une pontos da mesma profundidade, no caso 2.500 metros).

**– Os Estados Unidos e a Venezuela, por exemplo, não são signatários da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Isso significa que, em princípio, eles não reconhecem a Zona Econômica Exclusiva, onde está a maior parte do pré-sal – e muito menos a parte que fica fora, na plataforma continental. Esses países – e outros não signatários – são motivo de preocupação para o Brasil?**

Entre outros aspectos menos relevantes, a Venezuela não assinou a CNUDM em virtude de disputas marítimas na região do Caribe (exercício de soberania sobre a Ilha de Aves). Portanto, trata-se de problema regional, sem maiores reflexos no contexto geopolítico da América do Sul. No caso dos Estados Unidos da América, vale dizer que os americanos, ainda que não tenham assinado a CNUDM, adotaram um Mar

Territorial de 12 milhas e uma ZEE de 200 milhas, limites marítimos aceitos pela comunidade internacional. De modo geral, os Estados Unidos têm respeitado os espaços marítimos dos demais Estados e encontram-se trabalhando para estabelecer o limite exterior da plataforma continental.

Portanto, e no que se refere ao Direito do Mar, enquanto o estado de direito prevalecer e as convenções internacionais não forem rasgadas, é pouco provável que sejam tomadas ações tendentes a ensejar o desequilíbrio das relações internacionais.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## MARINHA RECEBE CERTIFICADO DA MARCA AMAZÔNIA AZUL

A Marinha do Brasil recebeu do Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) o certificado de registro da marca “Amazônia Azul”. A cerimônia de entrega ocorreu no dia 29 de janeiro último, no Rio de Janeiro.

O Brasil possui uma vasta faixa litorânea, com cerca de 8.500 km de extensão, e uma rede fluvial com aproximadamente 40 mil km de rios navegáveis. Cresce no Brasil o interesse pelo mar e a importância da “Amazônia Azul” – região assim chamada em razão de seus incomensuráveis recursos naturais, dimensões e potencial econômico, representando, metaforicamente, outra Amazônia em pleno mar –, e de nossas águas interiores, tanto para o crescimento da nossa economia, como em relação à manutenção da soberania e à garantia dos interesses nacionais.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da qual o Brasil é signatário desde 1994, norteia, no plano internacional, a demarcação das jurisdições marítimas nacionais. Dispõe, dentre outros parâmetros, que o país ribeirinho possui direitos exclusivos de exploração sobre os recursos vivos e não vivos do leito do mar e do subsolo marinho – área definida como a Plataforma Continental, a qual pode, em alguns casos, tecnicamente comprovados, projetar-se além da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), fixada em 200 milhas náuticas. Presentemente, o Brasil apresentou, junto à Comissão de Limites da Plataforma Con-

tinental da Organização das Nações Unidas (ONU), uma proposta para agregar 950 mil km<sup>2</sup> dessa Plataforma Continental à sua área de jurisdição e dependerá dos resultados do Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), ora em curso, visando a sustentar o pleito brasileiro, que, sendo aceito, permitirá a incorporação de, no mínimo, 700 mil km<sup>2</sup> e, no máximo, 950 mil km<sup>2</sup>, em valores aproximados. Essa será uma nova fronteira a ser traçada.

Em função dessa proposta referente à Plataforma Continental, a nossa “Amazônia Azul” poderá abranger até cerca de 4,5 milhões km<sup>2</sup>, área equivalente à Amazônia Legal ou metade do território nacional.

Por ocasião do recebimento do certificado de registro da marca “Amazônia Azul”, o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, assim se pronunciou:



Comandante da Marinha discursa durante evento de entrega de certificado de registro da marca “Amazônia Azul”

“É com imenso orgulho que a Marinha do Brasil recebe, na data de hoje, o Certificado do Registro no Instituto Nacional da Propriedade Industrial da marca Amazônia Azul.

Plena de significados, a ideia de “Amazônia Azul” nos remete à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em vigor desde 1994, assinada e ratificada pela maioria esmagadora dos Estados, inclusive pelo Brasil. A Convenção estabelece que, no Mar Territorial, todos os bens econômicos existentes no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho, constituem propriedade exclusiva do Estado costeiro. Da mesma forma, preconiza que, ao longo de uma faixa litorânea de 200 milhas náuticas de largura, conhecida como Zona Econômica Exclusiva (ZEE), esses bens podem ser explorados com a mesma exclusividade.

Além disso, quando o prolongamento natural da massa terrestre do Estado costeiro, a chamada Plataforma Continental (PC), ultrapassar a ZEE, é possível estender a propriedade econômica do Estado, observados critérios técnicos específicos, até 350 milhas náuticas. Todas essas áreas marítimas somadas, no caso brasileiro, atingem aproximadamente 4,5 milhões de quilômetros quadrados, o que equivale à metade do nosso território terrestre.

A Marinha, buscando encontrar uma analogia que permitisse ao brasileiro de todos os rincões compreender o que representa essa imensidão de mar, compa-

rou-a à Amazônia verde, não por sua localização, mas por suas dimensões e riquezas. Assim, surgiu a expressão “Amazônia Azul”, já bem aceita pela sociedade brasileira e fundamental para fortalecer a mentalidade marítima em nosso país.

Desse modo, em face do patrimônio contido na “Amazônia Azul”, não poderia deixar de ressaltar o papel e as enormes responsabilidades que cabem à Marinha do Brasil em defesa desse patrimônio que é de todos os brasileiros.

Para isso, necessitamos de meios navais capazes de vigiá-la e protegê-la, desencorajando eventuais agressões à sua integridade, e ajudando a garantir os interesses do Brasil no mar.

Senhoras e Senhores, neste momento em que a Marinha do Brasil recebe o Certificado de Registro de marca “Amazônia Azul” das mãos do Sr. Jorge de Paula Costa Ávila, desejo agradecer-lhe o empenho pessoal de todo o pessoal do INPI no processo que permitiu à Marinha adquirir o direito de uso exclusivo, em todo o território nacional, dessa importante marca. Tenho plena convicção de que a marca “Amazônia Azul”, que nos tem trazido visibilidade e despertado o interesse de muitos, tanto interna quanto externamente, servirá para motivar, cada vez mais, a sociedade brasileira a aprofundar-se no conhecimento do mar que nos pertence e a convencer-se de sua relevância estratégica e econômica para o desenvolvimento do País.

Muito obrigado!”

## VELAS SUDAMÉRICA 2010

O Navio-Veleiro *Cisne Branco* recebeu, em 25 de fevereiro último, na Argentina, a “Fita Azul”, por ter sido o primeiro navio a completar a pernada Rio de Janeiro-Mar del Plata, como participante da Regata Velas

Sudamérica 2010. O navio cruzou a linha de chegada no dia 15 do mesmo mês. Assim como ocorreu no Rio de Janeiro, quando os navios-veleiros ficaram abertos à visitação e participaram do evento “Gran-



Prefeito do Rio de Janeiro visita evento Grandes Veleiros

des Veleiros Rio-2010”, em Mar del Plata foi programada uma série de atividades, que se iniciaram no dia 21 de fevereiro.

A regata e o evento “Grandes Veleiros Rio-2010” fazem parte do projeto “Velas Sudamérica 2010”, organizado pelas marinhas do Chile e da Argentina e que integram, como componente marítimo, as celebrações que seus respectivos países realizarão durante o ano de 2010, com o motivo do bicentenário



dos acontecimentos patrióticos ocorridos em 1810. A celebração também ocorrerá na Colômbia, Venezuela e México.



Navio-Veleiro *Cisne Branco* é “Fita Azul” na primeira etapa da Regata Velas Sudamérica 2010



Evento “Grandes Veleiros” inicia-se com desfile naval pela orla do Rio de Janeiro



O “Velas Sudamérica 2010” teve início em 31 de janeiro último, na cidade do Rio de Janeiro. Um desfile naval pela orla, iniciando-se na Barra da Tijuca e terminando no Leme, marcou o início do evento “Grandes Veleiros Rio 2010 – Velas Sudamérica”, realizado no Píer Mauá até 7 de fevereiro. A programação de eventos do dia 31 se encerrou com a apresentação da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais e da bateria da Escola de Samba Unidos da Tijuca.

De 1º a 6 do mesmo mês, os veleiros participantes da competição internacional ficaram abertos à visitação pública. Além dos veleiros, o público pôde visitar



Comandante do NVe *Cisne Branco* recebe premiação em Mar del Plata



Atracação do NVe *Cisne Branco* em Mar del Plata

estandes de exposições temáticas sobre a Amazônia Azul, a Indústria Naval e material do Corpo de Fuzileiros Navais. O espaço contou, ainda, com praça de alimentação e loja com produtos náuticos.

O encontro “Grandes Veleiros Rio 2010 – Velas Sudamérica” contou com a participação de nove navios: *Cisne Branco* (Brasil), *Libertad* (Argentina), *Esmeralda* (Chile), *Gloria* (Colômbia), *Guayas* (Equador), *Elcano* (Espanha), *Cuauhtemoc* (México), *Capitan Miranda* (Uruguai) e *Simon Bolívar* (Venezuela). Eventos desse tipo ocorrem em diversas cidades das Américas e da Europa. O Rio de Janeiro sediou o evento pela primeira vez.

O prefeito da cidade do Rio de Janeiro visitou, em 2 de fevereiro, o Pêr Mauá. Acompanhado pelo secretário de Turismo, Antônio Pedro Figueira de Mello, Eduardo Paes foi convidado pelo comandante do 1º Distrito Naval (1º DN), Vice-Almirante Gilberto Max Roffé Hirshfeld, a visitar o Navio Veleiro *Cisne Branco*. Pela manhã, os comandantes dos navios veleiros realizaram uma visita protocolar ao comandante do 1º DN.

No dia 7 ocorreu a largada da competição “Velas Sudamérica”, com previsão de passagem por diversas cidades da América do Sul.

Para dar forma ao projeto “Velas Sudamérica 2010”, foram estabelecidas as



Visitação pública em Mar del Plata

respectivas comissões da Argentina e do Chile, que assumiram o compromisso de levar adiante, de forma bilateral, o desafio de organizar o encontro.

Simultaneamente, na busca de dar ao acontecimento um forte valor regional, foram realizadas reuniões com Brasil, Uruguai, Peru, Equador, Colômbia, República Dominicana, Venezuela e México, conseguindo que estes países se somassem à organização do projeto, oferecendo um porto de seu respectivo litoral marítimo.

O evento “Velas Sudamérica 2010” está previsto para terminar em Veracruz, no México, em 28 junho deste ano.

(Fonte: nº [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## ILHA DA TRINDADE FARÁ USO DE FONTES RENOVÁVEIS DE ENERGIA

O Programa de Pesquisas Científicas na Ilha da Trindade (Protrindade) tem como propósito promover e gerenciar o desenvolvimento de pesquisas científicas na ilha, no Arquipélago Martin Vaz e na área marítima adjacente.

A fim de dar cumprimento a seus objetivos, foi iniciada, em julho de 2009, a construção de uma estação científica, dotada de laboratórios e capacidade de alojar até oito pesquisadores. Seu projeto buscou minimizar os impactos ambientais, privilegiando ventilação e iluminação naturais e incorporando soluções inovadoras, como o sistema construtivo em PVC.

Sob esse enfoque ambiental, a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) retomou a negociação, junto ao Ministério de Minas e Energia, de um Termo de Cooperação destinado a implementar, na Ilha da Trindade, projeto do Centro de Pesquisas de Energia Elétrica de geração de energia elétrica a partir de fontes renováveis: eólica e fotovoltaica.

Atualmente, toda a energia elétrica utilizada na ilha é produzida por grupos motor-gerador a diesel. A rede de distribuição é aérea, sustentada por postes de concreto e madeira, ora bastante desgastada pela

corrosão e sujeita a perdas significativas. A ideia é que todo o sistema seja revisto e nova rede de distribuição implantada em dutos subterrâneos.

Estima-se que a implantação do novo modelo de geração, empregando fontes renováveis, traga resultados substantivos, possibilitando a redução do consumo de combustível em mais de dez vezes, e a concomitante diminuição da emissão de CO<sub>2</sub>, da ordem de 220 t/ano.

A Marinha do Brasil preocupa-se com a preservação do meio ambiente e, nos últimos anos, vem promovendo diversas ações voltadas à recuperação da ilha. Erradicou os últimos caprinos selvagens (não autóctones) e pôs em prática um vasto plano de replantio de árvores e outras espécies de vegetação nativa.

Em julho passado, foi constatado que, menos de uma década após a extinção dos caprinos, é notável a recuperação da cobertura vegetal e, como consequência dessa, o reviver de nascentes e de cachoeiras no alto dos morros. Com isso, espera-se que uma menor quantidade de sedimentos seja carregada para o mar em torno, contribuindo, assim, para a preservação dos muitos corais existentes.

### 1º SEMINÁRIO DE GESTÃO AMBIENTAL DO COM6ºDN

O Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN) realizou, nos dias 25 e 26 de fevereiro último, nas dependências do Hotel de Trânsito da Marinha em Ladário (MS), o 1º Seminário de Gestão Ambiental da Região do Pantanal. O evento teve como principais objetivos: divulgar à sociedade local os procedimentos que a Marinha do

Brasil vem adotando em relação à prevenção e proteção do meio ambiente em todas as suas áreas de atuação; difundir as principais técnicas e práticas de gestão atualmente empregadas em suas Organizações Militares; e promover o intercâmbio de experiências com as empresas possuidoras de certificação ISO 14.000 (Normas sobre

Sistema de Gestão Ambiental) localizadas na região, especialmente convidadas para o evento.

Participaram membros do poder público e de órgãos ambientais locais, empresas, professores, acadêmicos universitários, titulares e imediatos das Organizações Militares da área do 6º DN e militares diretamente envolvidos nas atividades do Sistema de Gestão Ambiental (SGA).

As palestras foram ministradas por representantes da Universidade Federal de



Mato Grosso do Sul (UFMS), Promotoria de Justiça do Meio Ambiente, Diretoria de Portos e Costas (DPC), Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), Base Fluvial de Ladário, Polícia Militar Ambiental, MMX, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Secretaria Municipal de Meio Ambiente em Corumbá, Vale, Alpina Briggs e Hospital Naval de Ladário.

O prefeito de Ladário, José Antônio Assad e Faria, o prefeito de Corumbá, Ruiteir Cunha de Oliveira, e diversas autoridades civis e militares estiveram presentes à abertura do evento. Na ocasião, o comandante do 6º DN, Contra-Almirante Edlander Santos, fez questão de salientar que eventos dessa natureza são de grande importância porque constituem-se em excelente oportunidade para discutir os processos de gestão que efetivamente possibilitarão o desenvolvimento sustentável do ecossistema pantaneiro.

## VENCEDORA NACIONAL DA OPERAÇÃO CISNE BRANCO RECEBE PREMIAÇÃO NO 6º DN

O Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN), com sede em Ladário (MS), realizou, em dezembro último, a cerimônia de

entrega da premiação da Operação Cisne Branco (OCB) – nível médio – para a aluna Bruna Gabrielly Ferreira Soares, do Colégio Franciscano São Miguel, de Ladário.

Bruna sagrou-se vencedora da Operação em nível regional e nacional. Pelo feito, ela recebeu das mãos do chefe do Posto de Atendimento da Fundação Habitacional do Exército em Corumbá (MS), Capitão Aldo Hernandez, um Lap-Top; e do Com6ºDN, um relógio, um troféu oficial do concurso e uma camisa.

O segundo colocado em nível regional foi Luiz Henrique Correia de Pádua Pereira, aluno do ensino médio do Colégio Militar de Campo Grande.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))



## AULA MAGNA DO MINISTRO DA DEFESA NO C-PEM

O ministro da Defesa, Nelson Jobim, proferiu, em 5 de março último, Aula Magna aos oficiais-alunos do Curso de Política e Estratégia Marítima (C-PEM). Estiveram presentes também os oficiais-alunos do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (C-AEPE), da Escola Superior de Guerra, do Curso de Política, Estratégia e

Alta Administração do Exército (C-PEAEx) e do Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais (C-PEA).

A aula foi ministrada no auditório da Escola de Guerra Naval (EGN), no Rio de Janeiro, abordando o tema “O Ministério da Defesa”.

(Fonte: Bono nº 137, de 3/3/2010)

## CORRIDA DA PAZ

Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Manaus, Fortaleza, Recife, Curitiba e Porto Alegre foram palcos para a Corrida da Paz, ocorrida em 21 de fevereiro último, com a participação de mais de 9 mil militares, além do público civil. O evento também foi realizado em diversos países do mundo, com mais de 500 mil participantes.

A corrida teve como objetivo comemorar o aniversário do Conselho Internacional do Esporte Militar (Cism), celebrar a paz e promover os V Jogos Mundiais Militares (os Jogos da Paz), que serão disputados na cidade do Rio de Janeiro, em julho de 2011. O Cism criou o evento há cinco anos e, a cada edição, ganha mais força e destaque.

Os Jogos Mundiais Militares do Rio de Janeiro (Rio 2011), sob a égide do Cism, contarão com 20 modalidades de esporte. Além das tradicionais, como natação, vôlei, atletismo e futebol, os jogos apresentarão ao público modalidades diferenciadas, que são os esportes militares, como o paraquedismo, orientação e os pentatlos militares.

### SALVADOR/BA

O evento foi organizado pelo Grupamento de Fuzileiros Navais de Sal-

vador, com percurso de 3 km, largando e chegando no Comando do 2º Distrito Naval (Com2ºDN).

Participaram da corrida pelotões representativos das Organizações Militares subordinadas ao Com2ºDN sediadas em Salvador.



### NATAL/RN

Em Natal, o percurso foi de 3,2 km, contando com a participação de aproximadamente 200 militares da Marinha, lotados nas organizações militares subordinadas ao Comando do 3º Distrito Naval, além de militares do Exército e da Aeronáutica, formando um grupo de aproximadamente 500 corredores.

A largada foi às 8h30, do Centro de Turismo de Natal, passando por pontos turísticos da capital potiguar, como a Ladeira

do Sol, a Praia do Meio e a estátua de Iemanjá, sendo encerrada na Fortaleza dos Reis Magos.



## BELÉMPA

A Corrida pela Paz reuniu, no âmbito do Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN), cerca de 700 militares da Marinha, do Exército e da Força Aérea. A Marinha do Brasil apresentou o maior contingente entre as Forças, com um total de 300 participantes.

A corrida teve o percurso de 3 km, com largada às 9 horas, da Avenida Boulevard Castilhos França, passando em frente ao Ver-o-Peso, Praça do Relógio, Complexo Feliz Lusitânia, seguindo pela Rua Dr. Assis e finalizando na Praça Carneiro da Rocha, em frente à sede do Com4ºDN.



## RIO GRANDE/RS

Em Rio Grande, a Marinha do Brasil participou por meio do Comando do 5º Distrito Naval (Com5ºDN). Realizada no Balneário do Cassino na cidade do Rio Grande, juntamente com a XVII Supermaratona – 50 km, promovida pela Associação de Corredores de Rua de Rio Grande, a corrida contou com cerca de cem participantes, entre militares do Com5ºDN, Grupo de Artilharia de Campanha (6º GAC), Polícia Civil, Brigada Militar e civis, que percorreram um trajeto de 10 km, partindo e chegando na Sociedade Amigos do Cassino (SAC) e percorrendo 7 km de praia e 3 km de asfalto.



## BRASÍLIA/DF

Promovida pelo Conselho Internacional do Esporte Militar (Cism) e pelo Ministério da Defesa, a Corrida da Paz reuniu entre seus participantes mil militares, 200 crianças do Projeto Forças no Esporte e dois dos mais importantes atletas olímpicos brasileiros, os corredores Clodoaldo Gomes da Silva e Hudson Santos de Souza.



## SÃO PAULO/SP

Em São Paulo, o local escolhido foi o Parque Villa-Lobos, localizado na zona oeste da capital paulista, que recebeu cerca de 50 mil pessoas.

Aproximadamente 200 militares da Marinha, do Exército e da Aeronáutica participaram da corrida, com percurso de 3 km. O Comando do 8º Distrito Naval, o Centro de Coordenação de Estudos da Marinha em São Paulo e o Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo representaram a Marinha do Bra-

sil. Os familiares dos militares também participaram do evento, além de pessoas que estavam no parque no horário da corrida.

Durante todo o dia, estandes das três Forças Armadas mostraram aos frequentadores do parque materiais usados pelas Forças Armadas. No estande da Marinha do Brasil ficaram expostos *banners* sobre a Amazônia Azul e maquetes de navios e submarinos, e foram apresentados vídeos institucionais.

## MANAUS/AM

A Corrida da Paz, em Manaus, teve a participação de aproximadamente 2 mil militares e esteve aberta para toda população, com grande cobertura pela imprensa local.

Participaram militares da Marinha, Exército, Força Aérea, Polícia Militar e Bombeiro Militar do Estado do Amazonas e Guarda Municipal de Manaus. A largada foi no Comando Militar da Amazônia e a chegada no Hotel Tropical, na Ponta Negra, em um percurso de 4,5 km.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))



## RESULTADOS ESPORTIVOS

### IV COPA LEÃO DE KARATÊ

Realizada no Ginásio de Esportes do Centro Esportivo Miécimo da Silva, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), em 22 de novembro passado. A competição contou com a participação de aproximadamente 470 atle-

tas de 42 associações, representando os estados do Rio de Janeiro, Paraná e São Paulo. A equipe representativa da Marinha, além de ter alcançado o 5º lugar geral na competição, conquistou os seguintes resultados individuais, por categoria:

– Branca a Laranja Feminino Absoluto: 1º lugar Kata (Luta Imaginária) Individual – 3ºSG Rejane (Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro – AMRJ);

– Branca a Laranja Absoluto: 1º lugar Kunitê (Lutas) Individual e 1º lugar Kata Individual – 3ºSG (FN) Gois (2º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais);

– Branca a Marron Máster: 1º lugar Kunitê Individual e 1º lugar Kata Individual – CB (FN) Alexander (Batalhão de Artilharia de Fuzileiros Navais);

– Faixa Preta – 70kg: 1º lugar Kata Individual e 3º lugar Kunitê Individual – CB (FN) Victor Hugo (Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea);

– Faixa Preta +70kg – 3º lugar Kunitê Individual – CB Jone Max (Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha); e

– Faixa Preta Máster: 3º lugar Kata Individual – CB Luis Claudio (Diretoria de Abastecimento da Marinha).

## GRAND SLAM DE JUDÔ DE TÓQUIO 2009

As militares MN (RM2-EP) Sarah Menezes e Erika Miranda, lotadas no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes, atletas de judô integrantes da equipe da Marinha, conquistaram, em 15 de dezembro último, nas categorias “até 48kg” e “até 52kg”, respectivamente, as medalhas de bronze no Grand Slam de Tóquio 2009, no Japão, evento integrante do calendário da Federação Internacional de Judô. Esses resultados ajudaram a Seleção Brasileira de Judô na conquista do terceiro lugar geral da competição, que contou com a presença de 13 países. No ano passado, Sarah Menezes se consagrou a primeira bicampeã mundial júnior do judô brasileiro, além de vencer as copas do mundo de Lisboa e Madri. Além disso, recebeu o Prêmio Brasil Olímpico na categoria melhor atleta feminina de 2009.

## MB FORMA PRIMEIRA TURMA DE SOLDADOS FUZILEIROS NAVAIS DA NAMÍBIA

Um esforço conjunto, de caráter pioneiro, levou as Marinhas do Brasil e da Namíbia a realizarem o Primeiro Curso de Formação de Soldados Fuzileiros Navais Namibianos. A cerimônia de formatura foi presidida pelo chefe das Forças de Defesa daquele país, Major General Peter Nambundunga, acompanhado pelo comandante da Marinha da Namíbia, em 19 de fevereiro último, na Namíbia. Autoridades militares e civis prestigiaram o evento, além de parentes dos recrutas e instrutores do Corpo de Alunos.

Conduzido por fuzileiros navais dos dois países, o treinamento começou no dia 5 de outubro do ano passado. Após uma semana de adaptação e mais 17 semanas curriculares, o curso foi encerrado em 5 de



Chefe das Forças de Defesa da Namíbia, Major General Peter Nambundunga, cumprimenta representante da Marinha do Brasil

fevereiro. Dos 168 recrutas fuzileiros navais participantes, 164 se formaram, tendo havido uma desistência, duas reprovações e um trancamento de matrícula por motivo de saúde.

O objetivo geral do curso foi preparar recrutas para exercer as funções peculiares aos soldados fuzileiros navais. Após a formatura, os agora soldados fuzileiros navais ficaram prontos para assumir suas funções no *Marine Corps Battalion*, núcleo do futuro Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais da Namíbia.

A cerimônia foi coordenada pelo Grupo de Apoio Técnico de *Fuzileiros Navais (GATFN)* e se realizou de forma similar à do Centro de Instrução Almirante Milcíades Portela Alves (Ciampa), no Rio de Janeiro. O comandante das Forças de Defesa e o comandante da Marinha daquele país ressaltaram, em seus pronunciamentos,



Novos fuzileiros prestam juramento à Bandeira da Namíbia

o irrestrito apoio da Marinha brasileira, como também o sucesso na formação de soldados fuzileiros navais altamente qualificados. Comprovou-se, assim, a intensa cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Namíbia.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## NE BRASIL ENCERRA A XXIII VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE GUARDAS-MARINHA

Depois de deixar o último porto no exterior, Casablanca (Marrocos), e cruzar o Oceano Atlântico, o Navio-Escola (NE) *Brasil* chegou ao litoral brasileiro, em meio às comemorações do Dia do Marinheiro, celebrando o cumprimento de sua missão: os guardas-marinha da Turma Almirante Marques de Leão concluíram sua formação e receberam suas platinas de segundos-tenentes no dia 8 de dezembro.

Após 182 dias de viagem, em 9 de dezembro, o NE *Brasil* atracou no porto do Recife, onde recebeu a visita do comandante do 3º Distrito Naval (Natal-RN), Vice-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, e do chefe do Escritório de Representação do Ministério das Relações Exteriores na Região Nordeste, embaixador Isnard Penha Brasil Júnior.

O navio suspendeu no dia 12 de dezembro e navegou no rumo sul. Na última travessia da viagem, foram realizadas operações aéreas com uma aeronave IH-6B nas proximidades de Cabo Frio, no Estado do Rio de Janeiro, mantendo a qualificação de sua Equipe de Manobra e “Crash”.

Durante a XXIII Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM), para cumprir a tarefa de complementar os ensinamentos teóricos dos guardas-marinha, adquiridos na Escola Naval, o NE *Brasil* conduziu uma série de atividades práticas nas áreas de Navegação Astronômica e Costeira, Operações Navais e de Fuzileiros Navais, Gestão Financeira e de Material, Controle de Avarias e Operações Aéreas, as quais contribuíram para a formação dos oficiais dos Corpos da Armada, Intendentes da Marinha e Fuzileiros Navais.



O navio cumpriu, ainda, a tarefa de mostrar a Bandeira do Brasil no exterior e es-

treitar os laços de amizade com as nações amigas, por meio de visitas às autoridades civis e militares, recepções a membros da sociedade local e de intercâmbio promovido pelo embarque de oficiais e guardas-marinha estrangeiros.

Finalmente, após cinco meses e 27 dias de viagem, tendo navegado 27.680,5 milhas náuticas, em 96 dias de mar, e visitado 21 portos, dos quais sendo 19 no exterior e dois no território brasileiro, o Navio-Escola *Brasil* atracou, em 17 de dezembro, na Base Almirante Castro e Silva, no Rio de Janeiro, sendo recebido pelo comandante da Força de Superfície, Contra-Almirante Sinval Reis, e por centenas de familiares.

## PROJETO DA CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO VELHO

A Delegacia de Porto Velho (RO) será elevada à categoria de Capitania Fluvial e ganhará uma nova sede. O comandante do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), Vice-Almirante José Geraldo Fernandes Nunes, visitou, em 25 e 26 de janeiro último, a área onde será instalada a futura sede da nova

Capitania. O projeto de implantação faz parte do Plano de Reestruturação do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário na Amazônia Ocidental.

A elevação da atual Delegacia Fluvial de Porto Velho à categoria de Capitania de 3ª classe aumentará o número de pessoas



Projeto da área da Capitania Fluvial em Porto Velho

dedicadas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana nos rios e ao controle da poluição hídrica, tendo como fato motivador o crescimento do tráfego aquaviário na Hidrovia Madeira-Mamoré. Representa, ainda, a melhoria nos serviços prestados pela Marinha a armadores, a aquaviários e à população.

(Fonte: www.mar.mil.br)



## PLANO DE IMPLANTAÇÃO DE SOFTWARE LIVRE DA MARINHA

O chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, aprovou, pela Portaria nº 29/EMA/2010, o Plano de Implantação de *Software* Livre da Marinha (PISL-MB).

A utilização de *software* livre pela Marinha do Brasil (MB) traz consigo três principais vantagens: a otimização dos recursos de Tecnologia da Informação (TI), o incremento da segurança na Rede de Comunicações Integradas da Marinha (Recim) e a independência tecnológica. O PISL-MB foi concebido de modo a atender os diversos setores da MB, após estudos detalhados, levando uma visão focada no usuário, de tal maneira que sua implementação seja gradual e planejada. O PISL-MB abrangerá

os aplicativos de uso generalizado na MB, voltados para as tarefas rotineiras das Organizações Militares (OM).

Nesse contexto, a MB passará a utilizar o formato aberto de arquivos (ODF), um conjunto aberto e padronizado de formatos de arquivos editáveis utilizados para aplicações de escritório (edição de texto, planilhas, apresentações de *slides*, banco de dados etc.). Para tal, cabe mencionar que a MB aderiu, em agosto de 2009, ao Protocolo Brasília, inserindo-se no rol dos órgãos públicos comprometidos a adotar o formato ODF, possibilitando, em futuro próximo, estar capacitada a tramitar documentos eletrônicos editáveis entre si.

(Fonte: Bono nº 149, de 9/3/2010)

## MARINHA ENVIA HOSPITAL DE CAMPANHA AO CHILE

A Marinha do Brasil enviou para o Chile, em 3 de março, um Hospital de Campanha (HCamp) para auxiliar nos trabalhos de ajuda humanitária às vítimas do terremoto ocorrido naquele país em 27 de fevereiro último. O HCamp, enviado por aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB), tem capacidade de realizar até 400 atendimentos por dia, contando com um efetivo de 47 militares da área de saúde.

O Hospital de Campanha tem capacidade para:

- atendimento de primeiros socorros e tratamento de doenças comuns e infecciosas;
- realização de três a quatro cirurgias por dia (com anestesia), do tipo laparotomia, apendicectomia, toracocentese, debridamento de feridas, fixação de fraturas e amputações;
- procedimentos de ressuscitações emergenciais, tais como manutenção das



vias aéreas, respiração e circulação, terapia intensiva (dois leitos), controle de hemorragias, tratamento de choque e outros tratamentos emergenciais para o salvamento de vidas;



– estabilização e evacuação, caso necessário, para o próximo nível de atendimento;

– internação de até 18 pacientes por um período máximo de 48 horas para monitorização e tratamento;

– realização de até 40 exames radiológicos básicos e de ultrassom por dia;

– manutenção do nível de estoque adequado de suprimentos médicos, de forma a ser autossuficiente por até 60 dias; e

– manutenção de equipe médica avançada, composta por um médico e dois enfermeiros capacitados em atendimento pré-hospitalar.



## NAVIO DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR REALIZA ATENDIMENTO MÉDICO EM MATO GROSSO

A Marinha do Brasil iniciou, em 15 de janeiro último, a quinta viagem do Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Tenente Maximiano* – a primeira do ano. A viagem se encerrou em 29 de janeiro e teve como principal objetivo a realização de atendimentos médico-odontológicos às populações ribeirinhas que vivem em comunidades isoladas. A Ação Cívico-Social (Aciso) iniciou os trabalhos pela região de Paraguai-Mirim em 16 de janeiro. Em Cáceres, os atendimentos foram realizados de 21 a 25 de janeiro e, em Barra de São Lourenço, em 28 de janeiro.

O NAsH realiza aulas de primeiros socorros e higiene, além de diversos procedi-

mentos ambulatoriais e emergenciais, tais como: curativos; aplicação de vacinas; consultas médicas; tratamentos dentários; extrações e aplicação de flúor; e distribuição de medicamentos essenciais ao tratamento de diversas doenças.

As viagens em que os NAsH da Marinha do Brasil atendem à população carente são chamadas de Operações de Assistência Hospitalar à População Ribeirinha, ou simplesmente Asshop. Em cada Asshop um navio atende a uma determinada região escolhida antecipadamente, de acordo com uma programação. A antecedência é necessária para se prever to-



dos os recursos logísticos necessários em uma empreitada dessa envergadura, em que as experiências obtidas nas passagens anteriores dos navios também são utilizadas no planejamento.

As regiões a serem visitadas são denominadas de Polos de Saúde. As Asshops são realizadas nas localidades ribeirinhas mais carentes de atendimento de saúde dos polos visitados. Essa carência é resultante da distância dos centros urbanos da região; da inexistência de serviços de saúde, públicos ou privados; da falta de cultura de higiene nas populações; da falta de atividades econômicas estáveis e lucrativas; e da falta de infraestrutura de saneamento básico (água potável e esgoto tratado).

Os NasH são mais conhecidos pelas populações ribeirinhas como “navios da esperança”.

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))

## SECCIONAL SÃO PAULO DAS VOLUNTÁRIAS CISNE BRANCO PROMOVE A PRIMEIRA REUNIÃO DE 2010

A diretora seccional das Voluntárias Cisne Branco – São Paulo, Sônia Bittencourt, promoveu, em 19 de janeiro último, na sede do Comando do 8º Distrito Naval (São Paulo), a primeira reunião do ano da entidade. O objetivo foi apresentar as ações realizadas em 2009 e planejar as ações a serem implementadas em 2010.

Entre as ações realizadas no ano passado destacam-se: Chá do Bebê Naval; Apoio a Dependente de Militar no Pós-Operatório; Apoio a Paciente Especial; e a realização de Noite Dançante para arrecadar fundos, em Santos.

Para 2010, destacam-se as seguintes propostas: realização do 2º Chá do Bebê Naval; promoção da Noite Italiana, para arrecadação de fundos; organização da Campanha

do Agasalho; oferta do curso Preparação para o Mercado de Trabalho para os dependentes dos militares; e organização de grupos de voluntárias para visitas a militares e dependentes em internação hospitalar.

Na ocasião, a diretora distribuiu camisetas com o logotipo das voluntárias, além de exemplares da *Revista Âncora Social*.

Voluntárias Cisne Branco é a associação de esposas de oficiais de Marinha, lançada em dezembro de 2008, que tem como propósito complementar as ações de assistência

social, em apoio à estrutura já existente do Abrigo do Marinheiro, organização civil sem fins lucrativos, com certificado de utilidade pública, vinculada à Diretoria de Assistência Social da Marinha (Dasm).

(Fonte: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br))



## VOLUNTÁRIAS CISNE BRANCO INAUGURAM CENTRO DE CONVIVÊNCIA PARA IDOSOS

A Diretoria Seccional das Voluntárias Cisne Branco em Salvador inaugurou, em 9 de dezembro último, o Centro de Convivência para Idosos, nas dependências do Hospital Naval de Salvador. A cerimônia contou com a presença do comandante do



Senhora Ana discursa durante inauguração do Centro de Convivência

2º Distrito Naval, Vice-Almirante Arnon Lima Barbosa.

A diretora da Seccional, Ana Maria Teles Barbosa, proferiu palavras de agradecimento ao Comando do 2º Distrito Naval, à Base Naval de Aratu e ao Hospital Naval de Salvador pela contribuição para a construção, em tempo recorde, daquele espaço dedicado ao entretenimento dos idosos.

O Vice-Almirante Arnon apresentou os agradecimentos à equipe que participou da elaboração do projeto e da construção da sala de convivência, liderada pelo Segundo-Tenente Bruno Sena. Em seguida, o comandante do 2º Distrito Naval descerrou uma placa de inauguração, acompanhado da diretora Seccional das Voluntárias Cisne Branco e dos representantes da Associação de Veteranos do Corpo de Fuzileiros Navais e da Associação de Ex-Combatentes.

## PROGRAMA DE QUALIDADE RIO DA CCCPM

A Caixa de Construções de Casas para o Pessoal da Marinha (CCCPM), dando continuidade à busca pelo aprimoramento da Gestão e pelo aumento da sua visibilidade, de forma similar ao ano de 2008, candidatou-se ao Prêmio Qualidade Rio – PQRio-Ciclo 2009, tendo, nesta oportunidade, obtido reconhecimento correspondente ao diploma PQRio - Ciclo 2009 – Categoria Ouro.

A premiação do PQRio visa à indução da melhoria do desempenho organizacional das instituições públicas e privadas sediadas no estado do Rio de Janeiro me-

diante a elaboração de um Relatório de Gestão (RG) e a visita de avaliadores formados pelo Programa Qualidade Rio (PQRio), sob a coordenação da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços (Sedeis-RJ), em moldes semelhantes à sistemática do Programa Netuno.

Esse feito denota a importância da constante motivação da tripulação da CCCPM no desenvolvimento da melhoria contínua, buscando tornar a instituição referência da gestão pública na Administração Federal.

(Fonte: Bono nº 91, de 9/2/10)

## ANTAQ LANÇA LIVRO SOBRE HIDROVIAS DO BRASIL

O livro *Estradas D'Água – As hidrovias do Brasil*, produzido pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), foi lançado em 3 de fevereiro último, na sede do Clube Naval de Brasília. O evento reuniu autoridades militares e civis, dentre as quais se destacaram o ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, General de Exército Jorge Armando Felix; o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto; e o diretor-geral da Antaq, Fernando Antônio Brito Fialho.

A obra ressalta a importância do emprego das vias hidroviárias como modais de transporte de baixo custo e baixo impacto ambiental. O Brasil tem a maior reserva de água doce e algumas das maiores bacias hidrográficas do mundo, estimando-se em 60 mil quilômetros de rios, dos quais 42 mil são navegáveis.

O livro divide-se em seis capítulos: “Os rios brasileiros – Estradas d’água”, “Navegando Brasil adentro – O desbravamento do Brasil através de seus rios”, “De rio a hidrovia – O rio a serviço do homem”, “O caminho das águas – Escoando riquezas nas águas dos rios”, “Navegar sem deixar de preservar – A preocupação com o meio ambiente”, e “As hidrovias do amanhã – A busca por um modelo”.

“A Marinha do Brasil se vê muito à vontade para falar sobre a obra porque sempre viu a importância das hidrovias e sempre



as defendeu. Nos dias de hoje as hidrovias continuam a representar uma forma de transporte importante, barata e de menor poluição ao meio ambiente”, ressaltou o Almirante Moura Neto, completando: “As hidrovias trouxeram progresso, é importante o Brasil ter isso em mente, e nós vamos continuar contribuindo para a segurança da navegação nas hidrovias”.

O diretor-geral da Antaq acrescentou que “precisamos investir numa matriz de transporte no Brasil que seja barata, não polua muito e seja socialmente mais viável” e chamou atenção para a importância dos servidores se dedicarem ao trabalho: “É o comprometimento de cada servidor que vai melhorar a qualidade do serviço público no Brasil”. E concluiu: “Rodovias, ferrovias e hidrovias precisam trabalhar em conjunto”.

### LANÇAMENTO DO LIVRO *BRASIL: 60 ANOS DE OPERAÇÕES DE PAZ*

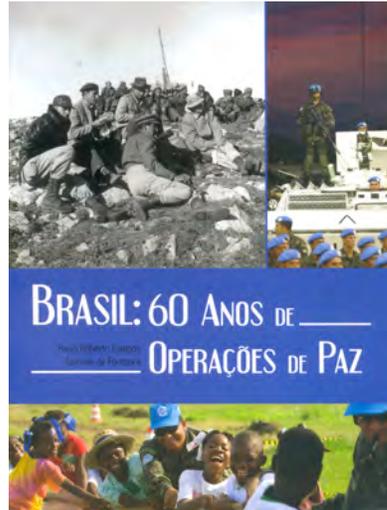
A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) lançou, em 21 de dezembro último, o livro

*Brasil: 60 Anos de Operações de Paz*, de autoria do embaixador Paulo Roberto Campos Tarrisse da Fontoura. O lança-

mento aconteceu na Ilha Fiscal, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), com a presença do autor.

O livro é uma homenagem aos brasileiros e brasileiras que serviram em operações de manutenção da paz das Nações Unidas e retrata, numa coletânea fotográfica, a participação brasileira desde o fim da Segunda Guerra Mundial. As histórias resumidas das operações de paz oferecem aos leitores o contexto político em que se deu a intervenção das Nações Unidas e o papel desempenhado pelos brasileiros nos eventos que moldaram o mundo recente.

(Fonte: Bono nº 899, de 10/12/09)



## FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO LANÇA NOVOS LIVROS

De interesse histórico, foram lançadas pela Fundação Alexandre de Gusmão, do Ministério das Relações Exteriores, três novas publicações:

– *Cadernos do CHDD* (Centro de História e Documentação Diplomática), ano 8, primeiro semestre de 2009, nº 14, e segundo semestre de 2009, nº 15;

– *Brasil-Estados Unidos 1824 – 1829*, volumes 1 e 2;

– *Miguel Ozório de Almeida: um depoimento*;

– *O Conselho de Estado e a política externa do Império – Consultas da Seção de Negócios Estrangeiros (1875-1889)*; e

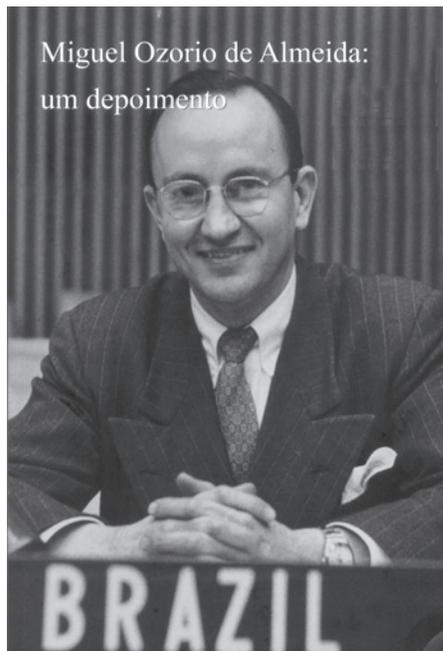
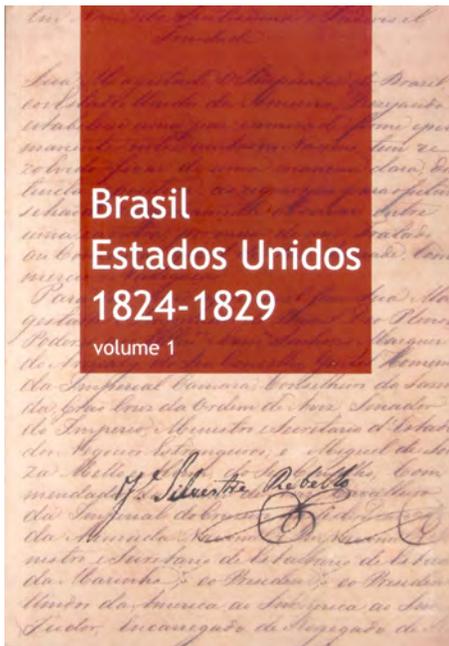
– *O Brasil no mundo que vem aí – III Conferência Nacional de Política Externa e Política Internacional*.

Esta edição dos *Cadernos do CHDD* dá sequência à correspondência de Miguel Maria Lisboa na Grã-Colômbia, cobrindo agora a missão que, de 1852 a 1855, exerceu na Venezuela, na Colômbia e no Equador, difundindo, dessa forma, os documentos relativos às relações brasileiras com os

países andinos e a Venezuela. Essas relações, menos estudadas do que as com a região platina, se revestem de particular importância para pesquisadores interessados na Bacia Amazônica.

Ensejado pelo transcurso do centenário do acordo relativo à fronteira no Rio Jaguarão e na Lagoa Mirim, os *Cadernos do CHDD* publicam também artigo sobre as negociações que levaram àquele ato internacional e sobre seu significado para as relações bilaterais brasileiro-uruguaias e para a política de Rio Branco no continente sul-americano.

Há, ainda, artigo sobre a política do rei Leopoldo II da Bélgica com respeito ao Brasil, especialmente à questão do Acre, valendo-se de fontes dos arquivos belgas e norte-americanos, revelando aspectos pouco conhecidos no Brasil. Finalmente, fruto de constante pesquisa sobre as obras do Barão do Rio Branco, é retomada a série de seus artigos anônimos e pseudônimos, com a publicação de “Limites das Guianas Francesa e Holandesa”, do *Jornal do Bra-*



Miguel Ozorio de Almeida:  
um depoimento

sil de 24 de junho de 1891, sobre o laudo arbitral do imperador Nicolau III da Rússia.

Já a publicação *Brasil – Estados Unidos 1824 – 1829*, volumes 1 e 2, transcreve a correspondência (ofícios e despachos) de José Silvestre Rebello, primeiro diplomata a apresentar credenciais em nome do governo brasileiro. Ele foi designado encarregado de negócios em Washington (EUA), em 21 de janeiro de 1824, chegou ao seu futuro posto em 3 de abril, obtendo o reconhecimento da independência do Brasil pelos Estados Unidos. Foi, assim, o primeiro agente a assumir formalmente as funções diplomáticas, enquanto os enviados às cortes europeias eram obrigados a aguardar o reconhecimento do Império pelos Estados junto aos quais deveriam ser acreditados.

*Miguel Ozório de Almeida: um depoimento* traz à superfície longa entrevista gravada em meados dos anos 80, na qual o embaixador discorre sobre sua experiência na diplomacia e reconstrói um painel dos anos em que foi observador privilegiado da política nacional e

internacional. Miguel Ozorio de Almeida foi um dos fundadores da diplomacia econômica brasileira e, em momento em que a economia nacional apresenta desempenho sólido, mesmo em contexto internacional de adversidade, é justo lembrar um daqueles que deram significativa contribuição à profissionalização da gestão econômica do País.

*O Conselho de Estado e a política externa do Império* reúne as consultas, do período indicado, da Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, conservadas nos arquivos do Ministério das Relações Exteriores. As consultas constituem importante fonte para o estudo da política exterior brasileira, na qual o Conselho de Estado atuou como instância técnico-administrativa e também dedicado à reflexão sobre as principais questões do relacionamento internacional do País.

Em *O Brasil no mundo que vem aí – III Conferência Nacional de Política Externa e Política Internacional*, são abordados os seguintes temas:



– Estados Unidos: O Brasil e a Política Externa dos EUA no Governo Obama; e A Configuração Mundial do Poder, a Nova Hegemonia Norte-Americana e Novo Governo Obama.

– América Latina e Caribe: A América Latina e o Caribe; e o Brasil; América Latina no presente Sistema Internacional; América Latina e Caribe: Nova Fronteira da Política Externa Brasileira.

– Europa: Uma Europa mais Transparente; Brasil – União Europeia: Uma Parceria Estratégica.

– África e Oriente Médio: Instabilidade Política Moderna nos Países que Correspondem aos Últimos Impérios Coloniais Europeus. Exemplos do Oriente Médio e Comparação com a África; A África entre o Atraso e o Desenvolvimento no Período Pós-Crise Global; Cooperação Sul-Sul: a Experiência de Cooperação Internacional em Saúde do Brasil com Países da África.

– Rússia: A Nova Rússia sob Medvedev e Putin; Considerações sobre a Situação Atual da Rússia: Desafios, Perspectivas.

– China, Índia e Japão: China, Índia e Japão no mundo que vem aí; Brics, the Chinese Engine, and the Humbling of Market Fundamentalism.

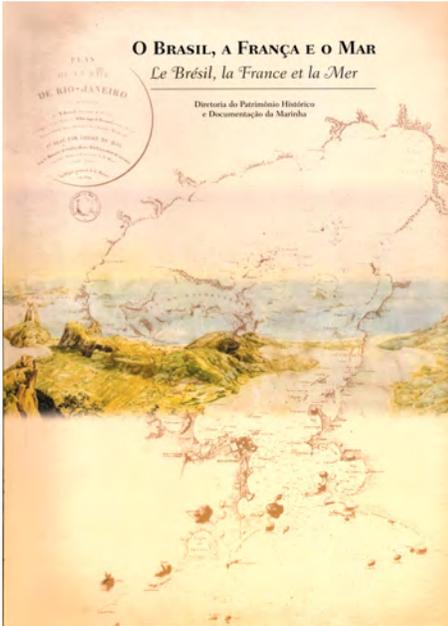
– Amazônia: Amazônia: os Desafios de uma Região Complexa e Dinâmica; Amazônia: Políticas e Estratégias; A Ocupação da Amazônia; Manaus, Cidade Mundial para Prestação de Serviços Ambientais: Uma Proposta; Amazônia: Desafios e Soluções; Reflexões sobre Cultura, Soberania e Patrimônio Genético na Amazônia; Amazônia; Objetivos de uma Política Externa do Brasil em Relação à Amazônia: Proposta para Discussão; Amazônia: Reflexões sobre sua Problemática.

## O BRASIL, A FRANÇA E O MAR

Foi lançada recentemente, sob coordenação da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), a publicação *O Brasil, a França e o Mar (Le Brésil, la France et la Mer)*. A obra é um catálogo que mostra detalhadamente todo o acervo da exposição de mesmo nome, um dos eventos que marcaram o Ano da França no Brasil, comemorado em 2009. A exposição aconteceu no Espaço Cultural da Marinha (Rio de Janeiro), de setembro de 2009 a

janeiro de 2010, com o apoio do Musée National de la Marine (França), e divulgou os laços históricos mantidos entre os dois países no campo marítimo.

Ilustrado com fotos das peças expostas (quadros, instrumentos náuticos, modelos de navios de guerra e cartas náuticas, entre outras), o catálogo, de 80 páginas, é dividido em oito partes, cada uma delas contendo também um texto sobre as peças mostradas, a saber:



– O Brasil visto pelos marinheiros franceses;

## “TAMANDARÉ – O HERÓI QUE VEIO DO MAR”

Levar ao público, de forma objetiva não só a informação histórica sobre o Almirante Tamandaré, como também seu exemplo de militar e cidadão. Este é o objetivo de “Tamandaré – o herói que veio do mar”, peça teatral em cartaz no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, como parte do projeto educativo Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural da Marinha.

A peça sobre o Patrono da Marinha do Brasil é encenada em três atos, por meio da personagem Shakesperina e da manipulação de bonecos. Misturando música, versos e prosa, Shakesperina realiza uma breve introdução de cada ato, explicando o período histórico e apresentando os personagens-bonecos que dele participam.

O primeiro ato enfoca a “Guerra da Independência e a Unidade Nacional” e fala

– Os príncipes de Joinville (por D. Eudes de Orleans e Bragança, vice-presidente da Liga dos Amigos do Museu Naval)

– O Rio de Janeiro visto por uma grande dama francesa (pelo Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha);

– Levantamento hidrográfico (pelo Vice-Almirante Helio Leoncio Martins);

– Instrumentos e equipamentos, produtos da tecnologia francesa;

– A comunicação marítima entre o Brasil e a França;

– Navios da Marinha do Brasil construídos na França; e

– A transferência contemporânea de tecnologia para a Marinha do Brasil.

O catálogo foi editado pela EMC Edições, sob o patrocínio de Luiz Fernando Dannemann e com o apoio cultural da Liga dos Amigos do Museu Naval, Dom Quixote Galeria de Arte e Banco Modal S.A.

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA APRESENTA

**Tamandaré**  
*e herói que veio do mar*

SÁBADOS E DOMINGOS  
1ª sessão: 14h30 • 2ª sessão: 16h  
Oficina de Arte: 15 às 15h30

Entrada Franca

Temporada: Dezembro 2009 e Janeiro à Abril 2010

Elaboração e Coordenação: VERA LÚCIA FERREI  
Assessoria e Supervisão do Montagem: JACQUES VIEIRA  
Roteiro, Letras e Diálogos: BELLAZIMARA CORRÊA  
Música: MURIELLE FRANCO  
Bateria: DANIELA FERREI  
Estrutura: DANIEL FERREI  
Fotografia: ANDRÉ BRUNO  
Produção: ALEXSANDRA CERVONI e RITA J. SOUZA

Patrocínio: Caixa Cultural, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Instituto de Artes da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Física da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Matemática da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Química da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Física de Caruaru, Universidade Federal de Pernambuco, Instituto de Física de São Carlos, Universidade de São Carlos, Instituto de Física de São Carlos, Universidade de São Carlos, Instituto de Física de São Carlos, Universidade de São Carlos.

do início da carreira de Joaquim Marques Lisboa (Tamandaré) na Marinha, como voluntário a bordo da Fragata *Niterói* na guerra pela independência do Brasil, e de sua atuação nas ações contrarrevolucionárias para a manutenção da integridade territorial.

No segundo ato, “O reaparelhamento da Marinha e a Guerra do Paraguai”, é mostrada a importância de Tamandaré no processo de atualização do poderio naval (destaque para o comando da Fragata *Dom Afonso* – o primeiro navio de guerra a vapor da Marinha Imperial) e sua atuação na guerra contra o Paraguai, com sua posterior promoção a almirante.

A peça se encerra com “O exemplo do militar e do homem”, em que são enfocados seus feitos humanitários, como o salvamento de vidas humanas (navio *Ocean Monarch* e Nau *Vasco da Gama*), as virtudes de um bom caráter, o cavalheirismo e a gentileza (que mereceu até o reconhecimento do inimigo) e sua inteira dedicação e lealdade à Pátria. Também são mencionados seus títulos nobiliárquicos e o justo merecimento da

honoraria de Patrono da Marinha do Brasil, bem como a homenagem do Dia do Marinheiro à sua data de nascimento.

A peça tem texto, direção e letras de Alessandra Cervieri e músicas de Murillo Franco. A produção e a coordenação de montagem são de Raquel Brum. Os bonecos são de Tom do Tuiuti, e no elenco estão Alessandra Cervieri e Rita J. Bogado.

O projeto Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural da Marinha, que consta de peças teatrais com narração da história da Marinha do Brasil, seus personagens e feitos, é da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) em parceria com a Liga dos Amigos do Museu Naval e com patrocínio da Companhia de Navegação Norsul. A elaboração e coordenação são da museóloga Vera Lucia Finkel.

“Tamandaré – o herói que veio do mar” é apresentada aos sábados e domingos, às 15 horas e às 15h50, e o Espaço Cultural da Marinha fica na Av. Alfred Agache, s/n, Centro, próximo à Praça XV. A entrada é franca.

(Fonte: DPHDM)

## PATRONOS INSTITUÍDOS NA MARINHA DO BRASIL

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), em cumprimento à alínea c do item 3 das normas aprovadas pela Portaria nº 355, de 26 de agosto de 1999, do Estado-Maior da Armada (EMA), divulgou, durante a “Semana da Marinha”, em dezembro de 2009, a relação dos Patronos Instituídos na Marinha do Brasil, transcrita a seguir.

1) Patrono da Marinha do Brasil: Almirante Joaquim Marques Lisboa (Marquês de Tamandaré). Aviso do Ministro da Marinha nº 3.322, de 4 de setembro de 1925.

2) Demais Patronos:

– Patrono das Bandas de Música e Marcial da Marinha: Maestro Antônio Francisco Braga, Decreto nº 62.683, de 10 de maio de 1968;

– Patrono do Corpo de Saúde da Marinha: Cirurgião-Mor Joaquim Cândido Soares de Meirelles, Decreto nº 63.684, de 25 de novembro de 1968;

– Patrono da Hidrografia da Marinha: Capitão de Fragata Manoel Antônio Vital de Oliveira, Decreto nº 77.070, de 21 de janeiro de 1976;

– Patrono do Servidor Civil da Marinha: Mestre Antônio da Silva, Portaria Ministerial nº 131, de 18 de janeiro de 1980;

– Patrono dos Artilheiros da Marinha: Capitão de Mar e Guerra Henrique Antônio Baptista, Portaria Ministerial nº 1.139, de 31 de dezembro de 1985;

– Patrono dos Quadros de Oficiais Auxiliares da Marinha: Vice-Almirante João do

Prado Maia, Portaria Ministerial nº 1.037, de 19 de novembro de 1986;

– Patrono dos Maquinistas da Marinha: Vice-Almirante Ary Parreiras, Portaria Ministerial nº 1.037, de 19 de novembro de 1986;

– Patrono do Quadro de Capelães da Marinha: Capitão de Corveta (CN) Rodomark Fernandes de Souza – Dom Carlos O. S. B., Portaria nº 653, de 27 de julho de 1988;

– Patrono das Mulheres Militares da Marinha: Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Portaria do Estado-Maior da Armada nº 284, 06 de julho de 1999;

– Patrono do Corpo de Intendentes da Marinha: Vice-Almirante (IM) Gastão

Motta, Portaria do Estado-Maior da Armada nº 43, de 13 de março de 2003;

– Patrono do Corpo de Engenheiros Navais: Contra-Almirante (EN) João Cândido Brazil, Portaria do Estado-Maior da Armada nº 134, de 8 de julho de 2003;

– Patrono das Comunicações Navais: Vice-Almirante Tácito Reis de Moraes Rego, Portaria do Estado-Maior da Armada nº 178, de 1º de setembro de 2008;

– Patrono do Corpo de Fuzileiros Navais: Almirante (FN) Sylvio de Camargo, Portaria do Estado-Maior da Armada nº 38, de 26 de fevereiro de 2009.

(Fonte: Bonos nºs 902, de 9/12/2009 e 904, de 14/12/2009)