

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 129 n. 10/12
out./dez. 2009

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. 129	n. 10/12	p. 1-320	out. / dez. 2009
-----------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

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^o) *Armando de Senna Bittencourt*

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Corpo Editorial

Capitão de Mar e Guerra (Ref^o) *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

MN-QPA *Madjer Rezende Costa Domingues*

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

ABE Graph Editora e Serviços Gráficos Ltda. / 7.000

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

NOSSA CAPA

8 SEPARATA 2009

Seleção de matérias sobre a Amazônia publicadas na revista nos últimos 50 anos

10 CISNE BRANCO – DIÁRIO DA COMISSÃO EURO-AMÉRICA 2009

Flávio Soares Ferreira – Capitão de Mar e Guerra

Diário da comissão do Navio-Veleiro *Cisne Branco* de abril a outubro/2009, mostrando a Bandeira Brasileira em 12 portos estrangeiros e 5 nacionais. Navegadas 18.231 milhas em 108 dias de mar e recebidos 80 mil visitantes



41 A INCORPORAÇÃO DA PROVÍNCIA CISPLATINA SOB O PONTO DE VISTA BRASILEIRO

Helio Leoncio Martins – Vice-Almirante (Ref²)

Interesse de Portugal no Rio da Prata. Fronteira do vai e vem. Atuação e influência de José Artigas. Invasão portuguesa – tomada de Montevidéu. Regência de D. Pedro I. A guerra com as Províncias Unidas do Rio da Prata. A República Oriental do Uruguai

63 AS EXPEDIÇÕES AO RIO MANDUVIRÁ – A Marinha Imperial após a ocupação de Assunção

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Ref²)

Caxias entra em Assunção a 1/1/1869. Resistência por soldados paraguaios muito jovens e de nenhuma experiência bélica. Navios homiziados no Rio Manduvirá, a 80 km de Assunção. As expedições navais ao Manduvirá para eliminar os navios restantes do Paraguai, o que ocorreu em agosto de 1869

69 A EVOLUÇÃO DA ENGENHARIA NAVAL NO BRASIL

Armando de Senna Bittencourt – Vice-Almirante (EN-Ref²)

Necessidade da construção naval no país e de aumentar a frota mercante. Os quatro ciclos da indústria naval do século XVI ao XX; a fase atual. Falta de mentalidade marítima

85 PATRULHA NAVAL E AS ÁREAS SENSÍVEIS DA PLATAFORMA CONTINENTAL

José Luiz Feio Obino – Vice-Almirante (Ref²)

Os acordos internacionais. Defesa de plataformas. Patrulha naval – o submarino nuclear como indispensável à defesa da Amazônia Azul. Estratégia Nacional de Defesa. Ação política do Comando da Marinha

91 DEFESA NACIONAL E FORÇAS ARMADAS NO SISTEMA PRESIDENCIALISTA

Eduardo Italo Pesce – Professor

Ibere Mariano da Silva – General de Brigada

Crise do Estado – Presidencialismo – as Forças Armadas. Reformulação do Presidencialismo

- 105 **MARINHA, TECNOLOGIA E POLÍTICA NO BRASIL DO SÉCULO XX AO SÉCULO XXI**
João Roberto Martins Filho – Pesquisador do CNPq
Marinha e tecnologia – as mais avançadas e complexas em todas as épocas: o *dreadnought*
– o contratorpedeiro – a fragata. Modernização da fragata – salto tecnológico – energia nuclear
– submarino nuclear
- 119 **O MARECHAL DO AR FÁBIO DE SÁ EARP QUANDO TENENTE AVIADOR NAVAL**
Francisco Carlos Pereira Cascardo – Capitão de Mar e Guerra (Ref²)
O mais antigo aviador militar – Seu encontro com a aviação naval. Criação da escola.
Voo do Presidente Wenceslau Brás. Primeiro voo noturno em 1917. Atuação na Primeira
Guerra Mundial. Cadernetas de voo da RAF e da Marinha do Brasil
- 133 **ALFRED MAHAN E OS ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO (III) – Parte 1**
Francisco Eduardo Alves de Almeida – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Continuação da série. Poder Marítimo e a Trindade de Mahan. Geopolítica – importância
do mar na prosperidade da nação – a Grã-Bretanha. Elementos do Poder
- 153 **A DESMINAGEM HUMANITÁRIA NAS OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ
E O APRESTAMENTO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS**
Roberto Lemos – Capitão de Fragata (FN)
Operações de manutenção da paz e minas terrestres. Impacto das minas – a remoção
– a desminagem humanitária – Tratado de Ottawa. Capacitação dos Fuzileiros Navais –
Angola, América Central e do Sul. Ensinaamentos colhidos e sugestões
- 181 **D. PEDRO II E A CONSTRUÇÃO DO ESTADO NACIONAL BRASILEIRO**
Vitor Deccache Chiozzo – Aspirante
D. Pedro II constrói, conduz e consolida as bases do Estado. Habilidade política – amor
à causa pública, austeridade, senso do dever, seriedade. Educação excepcional do jovem
monarca. Guerra do Paraguai – empobrecimento da nação. Valores pessoais conservados e
cultivados na Marinha
- 189 **US NAVAL ACADEMY – VISÃO DE UM ASPIRANTE**
Victor C. Coimbra da Silva – Aspirante
Rafael de Aquino Hernandes – Aspirante
Relato de visita de aspirantes à Academia Naval de Annapolis – Resumo histórico – a
rotina atual – o currículo escolar
- 195 **A RETOMADA DAS ILHAS MALVINAS**
Bruno Henrique Manfrim Cruz – Aspirante
Planejamento da operação argentina para a retomada do arquipélago. Preparação da
defensiva inglesa. Desembarque dos argentinos – rendição dos ingleses
- 201 **CARTAS DOS LEITORES**
Correspondências do Almirante de Esquadra Eddy Sampaio Espellet e do Capitão de
Mar e Guerra Sergio Lima Ypiranga dos Guarany's a respeito do submarino de propulsão
nuclear
- 207 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 209 **NECROLÓGIO**

217 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

235 **REVISTA DE REVISTAS**

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

249 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil, de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

O Comando do 9º Distrito Naval realizou na Semana da Marinha um painel sobre a Amazônia.

Buscando contribuir para o êxito deste painel, a *Revista Marítima* editou uma Separata contendo artigos sobre o tema publicados na revista e selecionados entre os mais significativos dos últimos cinquenta anos. Abaixo é reproduzida a sua capa.

A Sociedade dos Amigos da Marinha patrocinou a impressão da Separata, com tiragem reduzida de 200 exemplares.



A apresentação, de autoria do Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, é transcrita a seguir:

“Esta Separata da *Revista Marítima Brasileira* tem como propósito contribuir para o fortalecimento da consciência da necessidade de se desenvolver uma capacidade nacional de defesa para a Amazônia. Não é possível imaginar como manter a soberania sobre essa região, sem que se tenha construído um forte substrato cultural militar, respaldado conscientemente pela sociedade brasileira.

A Estratégia Nacional de Defesa destaca a Amazônia, no conjunto das prioridades de defesa da Nação. A posse dessa região, rica em recursos naturais, em um mundo cada vez mais populoso e carente de recursos, traz consigo vulnerabilidades e desafios para o País. A postura defensiva tradicionalmente adotada pelo Brasil felizmente incentiva uma convivência pacífica com outras nações. Todas elas também desejam a paz, porém, a forma de paz que lhes é conveniente, de acordo com os interesses nacionais de cada uma delas. Existem, portanto, antagonismos latentes, que resultam de eventuais conflitos de interesses, que nem sempre poderão ser

resolvidos por simples negociações diplomáticas e poderão gerar agressões. Esse potencial de confronto entre nações deve ser desencorajado pela capacidade do poder militar de infligir danos insuportáveis para o possível agressor, ou seja, pelo exercício da dissuasão.

É necessário, portanto, que haja um perfeito entendimento por parte da sociedade brasileira, como um todo, para que possa ocorrer o esforço de construir e conservar uma capacidade de defesa suficiente para se opor às ameaças e, também, ter permanentemente credibilidade para os possíveis oponentes externos.

Espero que os artigos escolhidos para esta Separata sejam úteis para todos aqueles que se interessam pelo futuro da Amazônia. A maioria deles se refere ao Poder Naval. Acredito que a região, por ser preponderantemente aquática, pode ser mais bem entendida se a terra for observada das vias navegáveis.”

Os artigos selecionados foram os seguintes:

ESCOLA DE GUERRA NAVAL – A adequação da presença da MB na Amazônia e na área do Com6ºDN, à luz da Estratégia Nacional de Defesa – (Mapas de presença da Marinha – Situação atual e adequação para 2030) – CPEM 2009 – Grupo Charlie – Apresentação para o Almirantado em 12/11/2009

AMAZÔNIA: UMA VISÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA – *Hernani Goulart Fortuna* – Almirante de Esquadra (publicado no 3ºtrim./2003)

A INTERNACIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA – *Armando Amorim Ferreira Vidigal* – Vice-Almirante (publicado no 2ºtrim./2002)

A AMAZÔNIA E A MARINHA – Suas necessidades de meios para o Terceiro Milênio – Uma reflexão – *José Luiz Feio Obino* – Vice-Almirante (publicado no 2ºtrim./1998)

A MARINHA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL – *Rui da Fonseca Elia* – Vice-Almirante (publicado no 3ºtrim./2000)

A EPOPEIA DO ACRE; A AMAZÔNIA E A COBIÇA INTERNACIONAL; e ESTRATÉGIA DE DEFESA DA AMAZÔNIA BRASILEIRA – *Roberto Gama e Silva* – Contra-Almirante (publicados no 2ºtrim./2004; no 2ºtrim./2008; e no 2ºtrim./2009, respectivamente)

A MARINHA NA AMAZÔNIA, VISTA POR UM JORNALISTA – *Márcio Moreira Alves* – Jornalista (publicado no 3ºtrim./2000)

MISSÃO SILENCIOSA NA AMAZÔNIA – *Deolinda Oliveira Monteiro* – Jornalista (publicado no 4ºtrim./2003)

INCIDENTES NA AMAZÔNIA EM 1949 – *Aécio Pereira de Souza* – Capitão de Mar e Guerra (publicado no 2ºtrim./2003)

SISTEMA DE ARMAS FLUVIAL PARA A REGIÃO AMAZÔNICA – *Leonam dos Santos Guimarães* – Capitão de Fragata (EN) – *Osmar Conceição Jr.* – Primeiro-Tenente (EN) (publicado no 4ºtrim./2001)

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO DA MARINHA PARA A DEFESA DA AMAZÔNIA – *René Pacheco Filho* – Capitão de Corveta (publicado no 4ºtrim./2005)

ASAS DA MARINHA NA AMAZÔNIA – *Paulo Eduardo Petró* – Capitão de Corveta (FN) – *Gilberto Pereira Junior* – Capitão de Corveta (publicado no 4ºtrim./2005)

CISNE BRANCO – DIÁRIO DA COMISSÃO EURO-AMÉRICA 2009

FLÁVIO SOARES FERREIRA
Capitão de Mar e Guerra
Comandante do NVE *Cisne Branco*

Dia 30 de abril, 15h30, tarde ensolarada de vento fresco e maré de enchente que afastavam o navio do cais, como se ele quisesse suspender para a comissão, sendo apenas impedido pelas espias, prenúncio de bom trabalho a ser realizado. O contramestre toca guarnecer Detalhe Especial para o Mar (DEM); os familiares deixam o navio e se posicionam no cais para assistir à partida. O Contra-Almirante José Moraes Sinval Reis, comandante da Força de Superfície, desembarca, desejando boa comissão a todos (foto ao lado). O navio larga as espias e começa a se afastar do cais, ajudado pela corrente e pelo vento. É içado o sinal

de boa viagem pelos navios à nossa volta; o navio deixa a bacia de manobra disparando quatro vezes com o canhão de salva, saudando os familiares e colegas, que ficam para trás e não serão mais vistos pela tripulação nos próximos seis meses.





vegação, mas que não nos impediram de prosseguir.

Logo após cruzar a Ponte Rio-Niterói, o navio fundeou nas proximidades da Escola Naval e recebeu os aspirantes segundanistas que fariam a pernada até Salvador. Ainda sob claridade tênue, logo após o Cerimonial à Bandeira, a tripulação se reuniu no tomba-

Mas nem tudo são flores. Logo após o suspender, deparamo-nos com uma avaria na agulha giroscópica (irmã mais nova da agulha magnética, ou bússola, como é normalmente conhecida), impedindo que os sinais fossem transmitidos para a repetidora do timoneiro e para o radar. Problemas que dificultam a na-



dilho para tirar a foto que marcaria a presença de todos na comissão, momento em que o comandante se dirigiu à tripulação e transmitiu palavras de incentivo, lembrando as dificuldades do longo afastamento e os desafios das variadas e incomuns atividades com as quais lidaríamos nos próximos meses, reforçando a importância da comissão para a Marinha e para o Brasil e marcando o seu início.





Na manhã do dia 1º de maio, Dia do Trabalho, o navio foi convidado a participar das atividades idealizadas pelo Comitê Olímpico Brasileiro para apoiar a candidatura da cidade do Rio de Janeiro a sediar os Jogos Olímpicos de 2016, cuja avaliação foi feita por uma comitiva do Comitê Olímpico Internacional (COI). O navio fundeou próximo ao Forte de Copacabana, onde estava sendo realizada uma palestra ao COI. Ao deixar o Forte, a comitiva pôde apreciar tal apoio com a presença do Navio Veleiro (NVe) *Cisne Branco*, que, junto aos integrantes, posou, ainda que fundeado, para fotografia oficial da comitiva, tendo o Pão de Açúcar ao fundo. A manhã ficou ainda mais bonita com a apresentação aérea realizada pela Esquadilha da Fumaça, realizando manobras a poucos metros dos mastros do navio.

Ainda na manhã do dia 1º de maio, ao deixarmos Copacabana, identificamos o Buque Escuela *Simón Bolívar*, da Venezuela, fundeado nas proximidades das Ilhas

do Pai e da Mãe, em Niterói, esperando o horário para poder atracar no Rio de Janeiro. Assim como fizemos havia alguns dias com o Buque Escuela *Capitán Miranda*, do Uruguai, ajustamos o rumo para passar bem próximo do *Simón Bolívar*. Apesar de algumas tentativas malsucedidas de contato pelo VHF, iniciamos a aproximação sem nos comunicarmos. Diminuímos a distância com velocidade bem reduzida, para que o cumprimento que faríamos não o pegasse desprevenido. Mas eles entenderam muito bem, pois é muito comum que veleiros como esses se cumprimentem ao se encontrarem no mar. Percebemos a movimentação em seus conveses, e rapidamente estavam lá todos formados, como nós, para as Honras de Passagem (rito muito bonito previsto no Cerimonial da Marinha do Brasil). A velocidade era bem lenta, apenas 3 nós, permitindo-nos apreciar cada característica dos cumprimentos. Logo após as trocas dos apitos e continências, os venezuelanos içaram duas bandeiras pira-

ta e deflagraram chuvas de papéis picados ao beijarem os laises das vergas onde foram içadas. Cantaram o Hino de seu país e nos saudaram com tiros de canhão. Receberam em troca o caloroso “Iça e Caça” brasileiro em honra aos seus marinheiros. Com acenos de bonés dos dois lados, despedimo-nos em silenciosos “boa viagem” e “bom porto”.

Rumamos para Salvador. O vento era favorável. A fim de verificar o guarnecimento dos tripulantes, tocamos a primeira, de muitas outras que se seguiriam, Manobra Geral de Vela (MGV) para aproveitarmos o vento de través com o pano latino. À tarde o vento aumentou e foi iniciada a verificação de postos, quando quebrou o moitão da carregadeira da buja baixa, fazendo com que a vela se desprendesse e panejasse violentamente, rasgando a buja alta (uma das velas do gurupés, mastro horizontal localizado na proa do navio). Havia grande empenho em arriar a vela. O oficial de quarto arribou o navio (afastando-

o da linha do vento), fazendo com que o vento incidisse pela popa, reduzindo o esforço nas velas latinas. Assim, a manobra de arriar a vela é completada com facilidade, o rumo anterior é retomado e a pernada continua. A buja alta é desavenvergada (retirada do estai por onde corre) para reparos.

Ainda na pernada Rio-Salvador, em rápida visita à Ilha de Santa Bárbara, foi quebrada a rotina de trabalho dos militares que possuem a importante tarefa de manter em funcionamento o centenário Farol de Abrolhos. O Arquipélago de Abrolhos, situado no litoral do Estado da Bahia, um dos mais perigosos à navegação por esconder ao seu redor uma magnífica colônia de corais, de beleza inigualável, permanece impecavelmente bem tratado. O Farol de Abrolhos, considerado excelente ponto notável para auxílio aos navegantes, veio a pôr fim aos frequentes naufrágios que ocorriam nos séculos anteriores, fazendo jus a seu nome, Abrolhos – “abra os olhos”. Além de oferecer apoio aos moradores da ilha, apro-





veitou-se para verificar o crescimento do coqueiro plantado havia alguns anos. Porém nem sempre o navio navega no rumo ordenado, e um dos moradores nos informou que, por ainda ser bem tenro, o jovem coqueiro foi saboreado por uma cabrita. Em futuro próximo, vamos programar o replantio do coqueiro, desta vez com as devidas precauções...

Atracamos em Salvador acompanhados de reportagem e muita chuva. Mesmo com os problemas causados pelas chuvas à cidade, o período de atracação foi muito provei-

toso. Fomos recebidos pelo Vice-Almirante Arnon Lima Barbosa, comandante do 2º Distrito Naval (Com2ºDN), no cais, e pelos seus subordinados, que não mediram esforços em apoiar o navio em suas necessidades. Ponto alto da visita foi o coquetel oferecido pelo Com2ºDN à sociedade local, com a presença de autoridades civis e militares e da cantora Margareth Menezes, que cantou e encantou todos, interpretando algumas músicas acompanhada da banda do NVe *Cisne Branco*.

Sem que eles nos dessem trégua (a chuva e o radar), suspendemos de Salvador. Des-



pedindo-nos do primeiro porto da comissão debaixo de denso aguaceiro e sem o radar.

Dia 10, Dia das Mães no mar. Afastados de nossas famílias, logo cedo as mães foram lembradas pelo fonoclama (alto-falantes do navio). Pelo través, bem próxima, a cidade de Recife. O vento soprava do continente para o mar, entrando no navio pelo través de bombordo (BB). Aproveitamos a oportunidade de colocar o aparelho de gávea alta (é uma condição de navegação a vela, sem que todas as velas redondas sejam colocadas em funcionamento) e todas as velas latinas, exceto vela a ré. As vergas foram braceadas 4 quartas para boreste para melhor aproveitarmos o vento; o navio ganhou mais 1,5 nó de velocidade. Velejar significa ter atenção comple-

ta e durante todo tempo. As mudanças de vento repentinas por pirajás – pancadas de chuva localizadas e comuns nesta área – requerem rapidez de procedimentos para não se danificarem velas ou pôr em risco o pessoal. Em menos de 12 horas, o vento rondou, obrigando o navio a bracear as vergas de boreste para bombordo; posteriormente rondou para a proa, para o que tivemos que carregá-lo e, em seguida, menos de duas horas depois, já pela madrugada, como o vento aumentara de intensidade, foi prudente abafar o pano (abafar o pano é amarrar as velas de forma a apenas eliminar os bolsões de vela e impedir que batam em caso de vento forte) para que não se danificasse, seguindo apenas a motor.





Durante a travessia para Fortaleza, nas proximidades do Atol das Rocas, em contato estabelecido com pesquisadores que habitam a ilha, foi-nos solicitado auxílio para reparo do gerador. Golfinhos, tartarugas marinhas, cações, arraias, fragatas e atobás, animais que normalmente frequentam a ilha, rodeiam o navio, dando-nos as boas-vindas. O *NVe Cisne Branco* se aproximou do Atol e arriou o bote com técnicos e ferramentas. Na ilha, eles fizeram a instalação elétrica do gerador, estabelecendo a energia, o que impediu a perda de gêneros frigorificados por falta de refrigeração adequada.



Na véspera de chegar a Fortaleza, ainda pela manhã, nova *MGV* se fez necessária para ferrar o pano (amarrar as velas firmemente de encontro às vergas e aos mastros), que se encontrava abafado. O dia é de sol e o mar de almirante. Contamos com o valioso auxílio dos aspirantes na manobra, que, além de bem aprendida e bem realizada por eles, reduz o tempo da faina, diminuindo o desgaste de todos ao seu término. Durante a manobra, um grupo de golfinhos se aproxima e acompanha o navio, saltando e mergu-



lhando na roda de proa. À tarde, o navio é baldeado e limpo para a atracação.

Indo para Belém, na foz do Rio Pará, iniciamos o maior DEM da comissão, ao cruzarmos o Canal do Espadarte. Mais uma vez reconhecemos e valorizamos o trabalho incansável da Marinha, agora materializado pela Diretoria de Hidrogra-

fia e Navegação (DHN), ao balizar este canal, dando orientação segura para o navegante em uma região desprovida de auxílios e repleta de perigos à navegação, como é o caso do Baixo do Espadarte, alto-fundo de areia que aflora em baixa-mar, porém some em preamar. Piorando a situação, o radar, como já sabido, congelava algumas vezes por dia, e o tempo estava chuvoso, com muitos trechos de baixa visibilidade. Até o fundeio, em frente a Icoaraci, levamos longas sete horas de navegação. No dia seguinte atracamos em Belém.

Em Belém, o navio teve a honra de receber o Almirante de Esquadra Álvaro Luiz Pinto, comandante de Operações Navais, durante o coquetel oferecido pelo Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, comandante do 4º Distrito Naval. Além de diversas autoridades civis e militares, recebemos o vice-governador do Pará, Odair Santos Corrêa. Belém foi o último porto brasileiro antes de iniciarmos o trecho internacional da comissão.

Dia 23, o navio suspendeu em direção à cidade de San Juan, em Porto Rico, o primeiro porto do estrangeiro da comissão. Dois dias se passaram e, com ventos favoráveis, foram caçados (caçar a vela é pô-la em funcionamento) a gata, as gáveas alta e baixa e os velachos alto e baixo, mantendo ainda navegação mista com 9 nós de velocidade (navegação mista é navegar a vela e a motor ao mesmo tempo). A longa travessia nos foi muito proveitosa para adiantarmos a manutenção do navio e a preparação para embelezá-lo mais ainda, a fim de receber milhares de visitantes nos próximos portos.

O vento permanecia constante em direção e intensidade, dando-nos a oportunidade de pararmos o motor e manter os mesmos 9 nós, com a mesma configuração de velas do dia anterior. Essas condições de vento permaneceram imutáveis durante toda a travessia, bem como o braceio e a mareação das velas, fato raro quando se veleja, possibilitando que o navio cruzasse o Mar do Caribe quase todo a vela. Dos



Major-Brigadeiro Robson Ferreira Igreja, comandante do 1º Comando Aéreo Regional; Almirante de Esquadra Álvaro Luiz Pinto, comandante de Operações Navais; Desembargadora Raimunda do Carmo G. Noronha, vice-presidente do Tribunal de Justiça do Pará; Odair Santos Correa, vice-governador do Estado do Pará; José Maurício P. Oliveira, juiz-auditor da Justiça Militar da União; Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, comandante do 4º Distrito Naval; CMG Flávio



dez dias de travessia, o primeiro e o último foram a motor, o segundo foi com propulsão mista (vela e motor) e os outros sete dias só com propulsão a vela.

Nessa travessia, fizemos a primeira “descoberta”, faina em que todos os militares do navio, independentemente da habilitação, que não estão de serviço no momento incorporaram ao convés e ajudam na manutenção dos mastros. Essa oportunidade é aproveitada para realizar as manutenções mais trabalhosas e pesadas, que demandam maior número de pessoas e força física.

Na madrugada do dia 24 o navio cruzou a linha do equador, passando a navegar no Hemisfério Norte. Tradicionalmente, essa passagem, quando realizada pela primeira vez na vida de um marinheiro, merece ser celebrada por batismo, onde o Rei Netuno, encenado por um membro experiente da tripulação, aceita a entrada dos pagãos em seus domínios e os reconhece por nomes de peixes, normalmente associados às características físi-



cas de cada batizando. O Rei Netuno foi recebido a bordo e o batismo foi realizado com alegria e participação de todos os batizando e batizados.

A rápida estadia em Porto Rico, porto logístico, transcorreu normalmente, com visita à base da U. S. Coast Guard Sector San Juan, sendo o navio abastecido com gêneros e combustível para prosseguir viagem até a cidade de Hamilton, na Ilha de Bermudas, onde participaríamos do primeiro compromisso internacional.

A travessia até Hamilton foi tranquila, com mar calmo e vento fraco. O tempo, curto para tantos serviços a serem realizados, foi aproveitado para seguir com os reparos nos acabamentos de madeira do navio.

A chegada à Ilha de Bermudas, demandando o porto de Hamilton, é delicada, cercada de perigos submersos à navegação. Ali muitos navios já naufragaram, desde tempos remotos, atraídos por um oásis no meio do oceano. Navegando no canal que cerca a ilha, tivemos a oportunidade de admirar belas paisagens contrastando com o tom azul-claro



da água do mar, dando-nos a ideia dos belos recantos que a ilha oferece a seus visitantes. Para culminar a desafiadora passagem pelo canal até Hamilton, faltava enfrentar a estreita passagem chamada Two Rock Passage, um intervalo de 100 metros entre duas ilhotas, onde tivemos a nítida impressão de que não seria possível o navio passar. A preocupação dissipou-se ao verificarmos, ainda antes da passagem, grandes transatlânticos atracados no porto de Hamilton.

Adentrando a enseada de Hamilton, avistavam-se outros navios veleiros atracados, envergando suas garbosas bandeiras. O NVe *Cisne Branco* fez salvas com seus canhões, reverenciando o povo de Bermudas, e obteve como resposta apitos dos navios e aplausos dos transeuntes que circulavam na Front Street (rua principal de Hamilton, que se localiza em frente ao cais).

Hamilton foi o terceiro dos sete portos a serem visitados pelos navios inscritos

no maior evento náutico ocorrido no Oceano Atlântico esse ano. Sob organização da Sail Training International (STI), navios veleiros da Alemanha, das Bahamas, das Bermudas, do Brasil, do Canadá, dos Estados Unidos, da França, da Holanda, da Inglaterra, da Romênia, da Rússia e do Uruguai participaram das atividades programadas para as tripulações em Bermudas. A STI é uma organização europeia sem fins lucrativos, cuja finalidade é a formação de jovens na arte de velejar. Ainda como parte integrante de suas extensas agendas, os navios suspenderam do porto em belo desfile, chamado de Parada Naval de Velas, quando centenas de outras pequenas embarcações se aproximaram, em espetáculo ímpar de rara beleza. Assim, despedimo-nos de Bermudas.

Dia 17 de junho, a caminho de Baltimore, Estados Unidos, o navio recebeu o pedido de socorro, por meio da Guarda Costeira americana, do Veleiro *Infanta*, britânico de 50 pés, tripulado por três pes-





soas. Após contato com o centro da Guarda Costeira em Norfolk (EUA), foi passada a posição atualizada e, depois de algumas tentativas de busca, o veleiro finalmente foi encontrado. Já no visual, o barco a vela informou por rádio que precisaria de auxílio para reparar seu mastro, avariado em uma tempestade, impossibilitando o uso de sua vela principal. Por uma infeliz coincidência, o motor propulsor estava com vazamento de óleo lubrificante em local inacessível, impedindo seu uso. Uma equipe de militares, munidos de ferramentas especiais, foi enviada ao veleiro e conseguiu sanar a avaria no mastro, recompondo o estai partido e restabelecendo as condições de velejar. Após fornecidos alguns suprimentos e uma carta náutica, o *Infanta* pôde prosseguir viagem com segurança, velejando com a vela grande.

Baltimore fica no interior de uma grande baía chamada Chesapeake Bay. Nela também está localizada a Base Naval de Norfolk. Para facilitar o trânsito de veícu-

los entre os dois lados da baía, foi construída a ponte-túnel Chesapeake Bay. Esta ponte permanece sobre a baía até certo ponto, transformando-se em túnel na parte mais funda, para permitir a passagem de navios sobre o túnel. Uma ponte convencional exigiria complexa obra de engenharia para possibilitar a entrada de navios muito altos, como os navios-aeródromo, em Chesapeake Bay, em virtude dos fortes ventos reinantes na época dos furacões. Fundeamos a cerca de 10 milhas de Baltimore para recebermos óleo, já que não poderíamos recebê-lo atracados.

Baltimore é uma cidade portuária e, como tantas outras, sem atrativos para as pessoas visitarem-na, além do que já foi considerada a mais violenta cidade dos Estados Unidos. Há cerca de 25 anos, a cidade resolveu investir em um grande projeto, transformando uma pequena área do porto, chamada Inner Harbour, em local aprazível para receber visitantes. Fazendo parte do projeto, criou-se a organização Sail

Baltimore, responsável por trazer navios civis e militares de vários países, oferecendo-lhes facilidades portuárias e farta rede de lojas, museus, restaurantes, bares, cinemas e agradáveis atividades, a fim de entreter o navio visitante. Este abre seus conveses à visitação pública, que, neste ano, chegou a 15 mil pessoas. O projeto, além de oferecer bom e bonito porto aos navios convidados, auferir receita pelas atrações que coloca à disposição, recebendo frequentemente turistas americanos vindos de Washington, Filadélfia, Nova Iorque e outras cidades vizinhas. A média anual de visitantes é de 20 a 25 navios, sendo os navios brasileiros muito bem-vindos, como o Navio-Escola (NE) *Brasil*, já conhecido da organização, bem como todos os demais de nossa Esquadra. A presidente da organização nos confidenciou apreciar muito a Marinha do Brasil pela educação dos marinheiros, pelo respeito às orientações dadas para o porto e por sua simpática alegria.

Ao atracar, o navio foi recebido por membros da Sail Baltimore, Marinha americana, Guarda Costeira, polícia local e aduana. Após a cerimônia de abertura do evento, a presidente da Sail Baltimore ofereceu um almoço para integrantes da Adidância Naval Brasileira nos Estados Unidos e no Canadá, da Comissão Naval Brasileira em Washington, da Junta Interamericana de Defesa e do NVe *Cisne Branco* e para autoridades locais.

Durante a estadia no porto, a Adidância Naval do Brasil nos Estados Unidos e no Canadá ofereceu coquetel, seguido de almoço, a bordo do NVe *Cisne Branco*, para adidos militares brasileiros e estrangeiros acreditados nos EUA, contando com a presença de autoridades de Chile, Equador, Colômbia, Reino Unido, Austrália, Bélgica, Uruguai, Junta Interamericana de Defesa, Exército Brasileiro e Força Aérea Brasileira.

Ainda em Baltimore, o NVe *Cisne Branco* teve a satisfação de receber uma delegação da Escola Naval brasileira, compos-



Da esq/dir: CA (IM-RM1) Vasques Gomes; VA Autran; CMG Flávio; VA Oberg; e CA Dilermando



ta por 12 aspirantes quartanistas, que nos acompanharam pelos portos de Norfolk e Boston (EUA) e Halifax (Canadá), recebendo instruções de marinharia e navegação, realizando estágio profissional a bordo e participando dos eventos de confraternização e representação internacional com aspirantes e guardas-marinha de outros países.

O próximo porto foi Norfolk. Os ventos favoráveis permitiram o fundeio no dia anterior à data programada, facilitando a preparação do navio para os compromissos assumidos. Esta época do ano é propícia a *thunder storms*, tempestades rápidas com relâmpagos e fortes ventos. Após o jantar, o clima era agradável e o vento fraco, e o serviço corria tranquilo, como de costume. O continente é iluminado por uma tempestade de raios não muito distante, quando, de repente, às 21 horas, uma rajada de vento de 48 nós atinge o navio pelo través, sem nenhum aviso de que chegaria, adernando-o 25 graus. O susto foi propor-

cional à inclinação da banda. A tripulação, percebendo a incomum e súbita inclinação para o navio fundeado, subiu para ver o que estava acontecendo. O comandante determinou que fossem largados mais 2 quartéis de amarra, e o navio, que iniciava a garrar (soltar do fundo), unhou (prende-se ao fundo) novamente. Não só o receio de garrar nos acometeu, mas, e principalmente, o de outros navios também fundeados na área garrarem e virem em nossa direção. O motor foi aionado para qualquer eventualidade, mas não foi necessário usá-lo. Em meia hora o vento acalmou, e a noite seguiu tranquila como antes.

Em 2 de julho, o NVe *Cisne Branco* atracou, incorporando-se à tradicional festa da cidade de Norfolk, a 33ª Norfolk Harborfest, e participou das comemorações da independência americana. Esse evento náutico acontece todos os anos, desde 1976, quando o navio veleiro norueguês *Christian Radich* atracou na cidade e, em apenas um dia e meio, foi visitado por mais de 13 mil



mandantes de navios participantes do evento e autoridades da cidade de Norfolk.

Integrando-se às comemorações de 4 de julho, dia da independência dos Estados Unidos, o navio suspendeu para a Parada Naval no dia 3 de julho, tendo a honra de ser o primeiro navio da coluna, liderando cerca de 250 embarcações (veleiros, em sua maioria).

Desde então, locais para atracação e infraestrutura apropriados ao redor do cais foram criados para comportar mais navios e atrair público, formando o local hoje conhecido como Waterside.

Normalmente, o navio abre seus convés para a visitação pública, e neste porto foi quebrado o recorde diário de visitantes de toda a comissão até aquele momento, quando recebemos 8.483 pessoas. Ainda em Norfolk, o adido naval brasileiro nos Estados Unidos e no Canadá ofereceu coquetel às autoridades da organização do evento, em que compareceram o Deputy Fleet Forces Command,

o Naval Submarine Forces Commander, o Navy Region Mid-Atlantic Commander, a Coast Guard Atlantic Commander, autoridades da Embaixada Brasileira do Brasil nos Estados Unidos, adidos navais de Argentina, Canadá, Chile, Espanha, Equador, México, Peru e Uruguai, como também co-

os aspirantes da Escola Naval compuseram a delegação do navio, representando a Marinha e o Brasil, em desfile das tripulações nas ruas da cidade. O grande desfecho dos eventos que marcaram as comemorações do 4 de Julho foi a bonita e longa queima de fogos ao final da noite desse mesmo dia.

Em 7 de julho, o NVe *Cisne Branco* atracou em Boston, incorporando-se a mais uma das etapas do evento Tall Ships Atlantic Challenge 2009, reunindo 44 navios a vela e veleiros menores, que permaneceram atracados nos vários portos e marinas próxi-



mos ao centro da cidade. O evento atraiu milhares de pessoas, todas ávidas para conhecer os navios bem de perto. Ao longo dos cinco dias de visita, o NVe *Cisne Branco* foi visitado por 16.490 pessoas.

Os aspirantes embarcados somaram-se aos tripulantes nos eventos programados pela Sail Boston e acompanharam os oficiais a bordo e no porto, somando experiência à bela carreira que se iniciará em breve.

O adido naval brasileiro nos Estados Unidos e no Canadá ofereceu almoço, a bordo do NVe *Cisne Branco*, ao cônsul-geral do Brasil em Boston. Entre outras atividades, o adido naval e o comandante do NVe *Cisne Branco* atenderam aos convites para recepções no navio veleiro do Canadá, *Concordia*; no navio veleiro de Portugal, *Sagres*; e o navio veleiro da Argentina, *Libertad*. Interessante notar que o propósito do *Concordia* é diferente dos demais navios e veleiros atracados em Boston. Ele é um dos participantes do Programa Class Afloat – Passaporte para Educação, vinculado ao estabelecimento de ensino West Island College International, com porto-sede localizado na cidade de Lindenburg, no Canadá. O programa de ensino a bordo teve sua origem no ano de 1984. O público alvo é composto por jovens alunos do ensino médio ou recém-ingressados na universidade, com o propósito de estabelecer independência, responsabilidade, iniciativa, espírito de camaradagem e liderança como traços marcantes da personalidade. Desde a sua criação, o Class Afloat conferiu a graduação do ensino médio a cerca de mil estudantes, singrando

mares por mais de 600 mil milhas, propiciando a estes alunos a visita a 250 portos em seis continentes. As aulas ministradas a bordo durante a viagem, com duração média de seis meses a um ano, versam sobre temas como história, ciências políticas, oceanografia, biologia marinha, antropologia e línguas.

Deixando Boston, fomos para Halifax, Canadá, permanecendo atracados entre 16 e 20 de julho. No cais chamado Waterfront, navios a vela, modernos e de época, civis e militares, participaram das festividades em comemoração aos 250 anos de fundação do Royal Navy Dockyard, e dos primeiros passos para as comemorações do centésimo aniversário da Marinha canadense, que acontecerá em 2010. Os navios convidados permaneceram abertos à visitação pública, atraindo cerca de 800 mil turistas.

Neste período, o NVe *Cisne Branco* teve a honra de receber o embaixador do Brasil no Canadá, Paulo Cordeiro de Andrade Pinto (foto a seguir), que ofereceu coquetel para autoridades locais, em que compareceram membros do Senado canadense, embaixadores de nações amigas e autoridades militares, como o Rear-Admiral P. A. Maddison, Commander Maritime Forces Atlantic/Joint Task Force Atlantic.





No último dia, os navios participaram da Parada Naval de Velas, ao longo da Baía de Halifax, e navegaram rumo à linha de largada, já em mar aberto, para início da regata de Halifax para Belfast, na Irlanda do Norte.

Este ano, entre os compromissos assumidos pela Marinha do Brasil para o NVe *Cisne Branco*, houve a participação na quinta etapa da Tall Ships Atlantic Challenge 2009, que foi uma regata internacional entre navios veleiros clássicos, de época, saindo de Halifax, no Canadá, cruzando o Oceano Atlântico Norte, com linha de chegada na marcação verdadeira

320º do farol da Ilha Tory, a noroeste da Irlanda do Norte. Foram previstos 24 dias para a travessia, que se iniciou dia 20 de julho, terminando o prazo em 12 de agosto, sendo a atracação em Belfast até o dia 13 de agosto. Estavam inscritos na regata veleiros de Alemanha, Bélgica, França, Holanda, Portugal, Reino Unido, Rússia, Uruguai e o NVe *Cisne Branco*, da Marinha do Brasil, representando o nosso país. O navio veleiro russo *Kruzenshtern* participou apenas da largada, em virtude de séria avaria sofrida no mastro do traquete (mastro mais avante dos quatro que possui), ocorrida dias antes da largada.



A largada se deu em frente a Halifax, precisamente às 17 horas locais, imediatamente após a Parada Naval de Velas, que se realizou ao término do evento náutico Tall Ships Nova Scotia. Iniciada a regata, o comandante se dirigiu à tripulação pedindo entusiasmo e muita dedicação, visto que, neste tipo de navegação, o pessoal do navio pode ser mobilizado a qualquer hora, basta que o rumo não esteja adequado ao vento que sopra naquele momento, tornando por vezes muito cansativa a travessia para todos.

A regata começou morna, com ventos fracos em boa direção. Logo no segundo dia, um centro de baixa pressão atmosférica nos atingiu, pegando a todos os navios de surpresa. Era extenso e impediu que velejássemos no sentido desejado. A direção do vento era contrária à do rumo traçado e, sendo a intensidade do vento muito fraca, não houve escolha além de reduzir o pano para evitar andar para trás. Após umas 10 horas sendo “torturados” por fracos ventos nos levando de volta a Halifax, finalmente o vento rondou e ganhou força, permitindo ao navio seguir navegação rumo à primeira e única boia a ser montada.

A referida boia foi estabelecida pelos organizadores da regata, devido aos avisos de possibilidade de *icebergs* à deriva, nas proximidades da Nova Scotia e sul da Groenlândia, onde afundou o lendário *Titanic* (1912), evitando que os barcos pasassem próximo à área de perigo.

Apesar de relativamente próxima, essa boia foi um dos grandes desafios superados durante o período da regata. Inicialmente ocorreu o vento fraco já mencionado, posteriormente o vento tornou-se contra e dificultou muito a aproximação do NVe *Cisne Branco*, cuja capacidade de orça*

decididamente não é o seu melhor atributo. Foram cinco dias e cinco horas ziguezagueando infinitas vezes até montar essa boia, que, em situação favorável, poderia ter consumido apenas três dias. A interpretação da meteorologia indicava rumar para sul, na expectativa de que o vento rondasse para sudoeste, empurrando o navio favoravelmente para a derrota traçada. O dia seguinte foi de alegria. O vento soprou favoravelmente, conforme indicara a meteorologia. O navio desenvolveu velocidades entre 10 e 12 nós por todo o dia. E os dias foram-se passando.

Esse não é o tipo de regata em que os competidores se veem a todo momento. Ao contrário, raras são as vezes em que dois veleiros se encontram no oceano, durante o trajeto de aproximadamente 2.350 milhas náuticas. As características de cada barco são únicas, e fatores de correção de tempo (no inglês, TCF) para cada um são implementados de forma a poderem ser comparados os tempos finais a título de classificação.

Para controlar e acompanhar o desenvolvimento de cada barco, estabelece-se um sistema de comunicações entre os barcos e um centro de comunicações chamado de *Race Control*. Este ano, o serviço foi estabelecido a bordo do NVe *Cisne Branco* e era realizado por um senhor inglês, oficial da Royal Navy, que serviu como chefe de Máquinas da Fragata *Broadsword* (hoje, a Fragata *Greenhalgh* da Marinha do Brasil), logo após o conflito das Malvinas. Hoje, na reserva, é voluntário para trabalhar na Sail Training International.

Diariamente ele recebia as posições de cada barco, pontualmente, às 14 horas e, posteriormente, repassava para os demais barcos a classificação parcial na prova, le-

N.R.: Orçar – aproximar a proa do navio o mais possível da linha do vento (Dicionário Marítimo Brasileiro).

vando em consideração o TCF. Assim, os navios podiam acompanhar seu desenvolvimento na regata, comparando suas posições com as dos demais competidores.

Nos primeiros dias, o NVe *Cisne Branco* veio disputando as primeiras colocações com seus principais competidores, alternando a primeira colocação entre o holandês *Europa*, o português *Sagres* e o uruguaio *Capitán Miranda*. Em cada um desses dois últimos navios estava embarcado um segundo-tenente brasileiro, ambos convidados a fazer a comissão de 2009.

Ao montar a boia, esses navios estavam bem distantes uns dos outros, chegando a distâncias de 80 milhas. A maioria foi para o sul, levada pelos ventos que impediam os navios de rumarem para a Irlanda do Norte.

Montada a boia, o *Europa* e o *Sagres* foram perdendo terreno e ficando para trás. O *Capitán Miranda* passou a ser o competidor que oferecia o maior perigo, oscilando com o NVe *Cisne Branco* na primeira colocação dia a dia.

Nova calma surgiu na área onde estavam os dois primeiros colocados. Dois centros de baixa pressão se absorveram, formando uma grande área de instabilidade com características até então não experimentadas pelo NVe *Cisne Branco* nestes últimos dois anos. Arfadas de vento de intensidades entre 2 e 30 nós nos impactavam por períodos não maiores do que cinco minutos, inviabilizando qualquer tentativa de imprimir ritmo ao navio. Por várias vezes o navio se preparou, mobilizando

todo o pessoal, na esperança de que naquele momento o vento forte que soprava fosse firmar, retomando a derrota traçada. A essa altura, os navios estavam tão separados que os ventos que sopravam para uns não eram necessariamente os ventos que moviam outros. Assim, aqueles que havíamos deixado para trás, nos últimos dois dias de boa média diária, poderiam estar nos alcançando, fato que angustia mais ainda os competidores que caem

nestas armadilhas da natureza. Ao final do dia, pouco além das 21 horas, o vento começou a entrar timidamente e o navio começou a ganhar novamente o otimismo natural para velejar após outras dez horas de indefinição, parado ao sabor do Atlântico Norte.

O vento firmou e ganhou intensidade. Felizmente na direção certa, fomos a cada momento batendo o recorde da comissão. Chegamos a 13 nós. Posteriormente o navio atingiu a marca de 13,8 nós, avançando

para 14 e depois 14,8 nós. O NVe *Cisne Branco* é um veleiro espetacular e se comporta muito bem no mar, jogando pouco e apresentando estabilidade surpreendente, independentemente da constância do vento. No ano passado, chegamos à máxima de 15,2 nós, durante a Regata Bergen (Noruega) a Den Helder (Holanda). No dia 1º de agosto, o vento era perfeito e o navio atingiu a marca de 16,3 nós, máxima registrada a bordo. O vento não era tão forte, cerca de 30 nós, mas ao entrar pela alheta, próximo ao través, tornou-se perfeito para o bom desempenho do

O NVe *Cisne Branco* é um veleiro espetacular e se comporta muito bem no mar, jogando pouco e apresentando estabilidade surpreendente, independentemente da constância do vento. No ano passado, chegamos à máxima de 15,2 nós, (...) o vento era perfeito e o navio atingiu a marca de 16,3 nós, máxima registrada a bordo

navio. Que espetáculo emocionante é ver, sentir e ouvir a força do vento, unicamente do vento, movendo 1.038 toneladas de deslocamento, navegando serenamente a essa altíssima velocidade. As velas enfunadas ganham rigidez impressionante, assemelhando-se a verdadeiros painéis rígidos de plástico resistente, sem panejar. Não pareciam de dacron, tecido sintético, maleável e resistente que se utiliza atualmente na construção das velas.

Na véspera de completarmos o percurso, o vento era sul com cerca de 30 nós. Como nosso rumo era leste, o vento entrava firme pelo través de boreste, causando uma banda permanente oscilando

em torno de 15° a 20°. O mar, sob influência desse vento havia várias horas, estava alto e, conjugando com o vento pelo través, provocava esporadicamente uma banda que ultra-

passava 30°. Como todos sabemos, a Marinha não esquece dos aniversários do seu pessoal, e era aniversário do imediato. Estávamos na praça-d'armas quando aconteceu um dos fatos mais interessantes da travessia. O imediato já agradecia as palavras de congratulações a ele dirigidas, e preparávamos para lhe fazer um brinde. O taifeiro saía da copa de apoio com os copos ainda vazios nas mãos por segurança, devido ao jogo do navio. Ele os entregaria a cada um dos oficiais e também ao nosso ilustre convidado inglês que nos acompanhava nas atividades da praça-d'armas. Quando estava em frente à copa de apoio, entrou uma rajada forte de vento e o navio adernou mais um pouco, ganhando 37° de banda. Ele perdeu completamente o equilíbrio de seu corpo, tamanha foi a força que o impulsionou para bombordo, que

o jogou com os copos nas mãos na antepara de bombordo. Enquanto durou a rajada, cerca de três segundos, lá ficou ele, colado à antepara, impotente para se mexer e se livrar daquela incômoda posição, quebrando um dos copos com o impacto. Milagrosamente, ele sofreu apenas pequeno arranhão, e nenhum corte nas mãos ou no corpo.

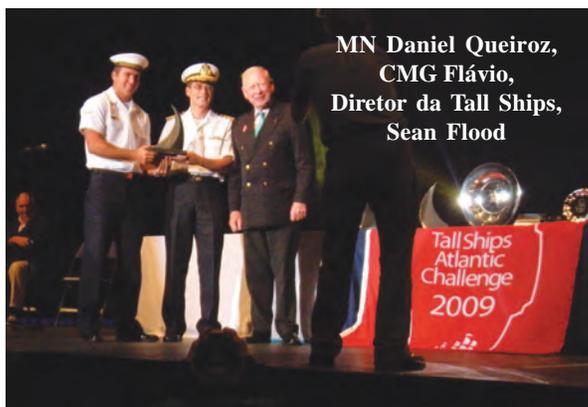
No dia seguinte, pontualmente às 14 horas, chegou a informação do posicionamento dos navios e a certeza de que dificilmente algum outro navio nos ultrapassaria. Às 21h08m39 do dia 4 de agosto de 2009, cruzamos a linha de chegada, exatos 15 dias e 39 segundos de travessia. Ainda

era dia, e o sol estava prestes a se pôr. Grande alegria tomou conta de todos. Começamos a contagem regressiva das últimas sete milhas, informando no fonoclama cada milha que deixávamos

para trás. Ao cruzar a linha da chegada, ouviu-se o Hino da Vitória, junto com todas as informações sobre o navio na regata. O comandante se dirigiu mais uma vez à tripulação, elogiando o belo trabalho da grande equipe *Cisne Branco*, pagando especial tributo aos três mastros (Traquete, Grande e Gata) com palavras de vibração, otimismo, valores e patriotismo. Imediatamente em seguida, cumprimos o Cerimonial à Bandeira, arriando o Pavilhão que nos acompanhou por todos esses dias.

Fomos o primeiro navio a cruzar a linha de chegada, merecendo, portanto, a Fita Azul (*Line of Honours*)

**MN Daniel Queiroz,
CMG Flávio,
Diretor da Tall Ships,
Sean Flood**





cerrarem o desfile, iam entrando e ocupando as posições demarcadas previamente. Os organizadores foram chamando os terceiros, depois os segundos e finalmente os primeiros lugares de todas as classes que participaram da regata. Foram receber os prêmios o comandante do NVe *Cisne Branco* e um marinheiro, o gajeiro do Traquete. A vitória do NVe *Cisne Branco* foi muito elogiada de-

Fomos o primeiro navio a cruzar a linha de chegada, merecendo, portanto, a Fita Azul (*Line of Honours*). Conquistamos a primeira colocação na Classe A e a segunda colocação geral entre os competidores, resultado considerado excelente pelos organizadores da regata, valendo ao Brasil muitas manifestações elogiosas e gerando incontido sentimento de orgulho no íntimo de cada tripulante.

A entrega dos prêmios foi realizada em Belfast, em uma bonita e alegre cerimônia iniciada logo após a Parada das Tripulações. A Odyssey Arena estava lotada de convidados e das tripulações que, ao en-

vido ao fato de o navio e sua tripulação serem inexperientes nessa atividade, principalmente pela substituição anual de 50% de sua tripulação. A maioria dos veleiros privados que participam dessas atividades possui tripulação fixa que neles permanecem durante muitos anos. Exceção é feita aos *trainees*, que embarcam por temporada a cada verão. Há comandantes com mais de 15 anos à frente de seus veleiros. O mais antigo com quem tivemos contato, comandante do Navio Veleiro *Shabab Oman*, do Sultanato de Oman, possui 21 anos como comandante e passou outros sete anos como imediato.

Ainda em Belfast, o NVe *Cisne Branco* teve a honra de receber o ex-primeiro ministro da Irlanda do Norte e conselheiro da rainha da Inglaterra, Ian R. K. Paisley. Paisley iniciou o processo de diálogo entre o governo da Irlanda do Norte e o Exército Republicano Irlandês (IRA), resultando no fim dos atentados terroristas, iniciando uma era de paz e diálogo entre as partes. Ele veio a bordo acompanhado por um ilustre “novo brasileiro”, Bill Woods, que, após trabalhar 30 anos no combate à hanseníase em Rio Branco, capital do Acre, foi agraciado com a cidadania brasileira pelo ministro da Justiça, pelos relevantes trabalhos realizados na erradicação da doença.

Deixando a cidade de Belfast, o NVe *Cisne Branco* rumou para Delfzijl, na Holanda,





para participar da DelfSail 2009, evento náutico consagrado na Europa, contando com centenas de embarcações inscritas, o maior evento náutico dentre os que participou o *Cisne Branco* este ano. Antes de chegarmos a Delfzijl, participamos de uma regata muito especial com o Navio Veleiro *Stad Amsterdam*, navio que possui o mesmo projeto do NVe *Cisne Branco*, sendo considerados navios irmãos.

Há dez anos, ainda durante a construção do NVe *Cisne Branco*, no estaleiro Damen, na Holanda, e já com o início da construção do navio veleiro irmão do *Cisne Branco*, batizado com o nome de *Stad Amsterdam (Cidade de Amsterdã)*, um dos construtores lançou o interessante desafio que deveria se materializar no futuro. O desafio previa que a primeira vez que os irmãos se encontrassem em regata, o vencedor receberia uma flâmula com as cores da Bandeira Nacional da Holanda (azul, vermelho e branco) e poderia ostentá-la eternamente em seu mastro grande. A flâmula foi entregue ao comandante do Navio Veleiro *Cisne Branco*, em 1999, e foi cuidadosamente guardada a bordo, esperando o dia em que a regata ocorresse.

No ano de 2008, os navios se encontraram nos portos de Rouen (França) e Den Helder (Holanda), porém sem possibilidade de haver uma competição. Passados dez anos da construção, houve a primeira oportunidade de os navios se encontrarem no Mar do Norte, entre a Inglaterra e a Holanda. Por acordos horizontais entre os comandantes, foram estabelecidas as regras e a derrota a ser percorrida, incluindo as linhas de partida e de chegada.

O tiro com o canhão de salva do NVe *Cisne Branco* marcou o momento da largada. O início se deu em 19 de agosto, às 17 horas locais (10 horas em Brasília), de forma muito emocionante e profissional, com ambos os navios, lado a lado, a todo pano, cruzando a linha de largada a 12 nós, exatamente no horário, fato raro para regatas de *tall ships* classe A, pela possibilidade de largar escapado (antes do horário), com pesada punição para o infrator (dar um giro de 360°).

O rumo era leste, e o vento sul, constante, com cerca de 28 nós de intensidade. O total a ser percorrido foi de apenas 215 milhas, bem diferente das 2.350 milhas da regata realizada na travessia do Atlântico

Norte, dias antes. Após 24 horas, os navios cruzavam a linha de chegada muito próximos, porém com pequena vantagem para o holandês.

Apesar de não havermos vencido a pequena prova, o clima foi de intensa alegria por haverem se encontrado no mar os navios irmãos com destinos e propósitos tão distintos.

A entrega da flâmula para o comandante do *Stad Amsterdam*, Captain Richard Slootweg (foto a seguir), se deu na cidade de Delfzijl, na Holanda, onde se realizava a quinta edição da tradicional DelfSail. Após as boas-vindas do prefeito da cidade aos comandantes convida-



dos, no salão da Prefeitura de Delfzijl, a organização do evento iniciou a cerimônia de passagem da flâmula, que ocorreu em clima esportivo e de festa, sendo proferidas palavras por ambos os comandantes.

O comandante do NVe *Cisne Branco* ressaltou o clima de expectativa gerado pelo desafio lançado havia dez anos, bem como a excelente atmosfera esportiva que envolveu ambas

as tripulações. Encerrou suas palavras enfatizando que atividades como essas estimulam cada vez mais o estreitamento de laços entre Brasil e Holanda, já cultivados há bem mais de uma década.

O Comandante Richard reiterou as palavras anteriormente ditas e, surpreendendo todos, informou que teria enorme satisfação em passar a flâmula ao vencedor da próxima regata entre os navios irmãos, quebrando de certa forma o estabelecido no lançamento do desafio e estimulando novos e belos encontros como o que acabara de ocorrer.

Na tarde do dia 24 de agosto, o comandante do NVe *Cisne Branco* teve a honra de comparecer, a convite da rainha da Holanda, à cerimônia de batismo do navio mercante, que levou seu nome, *Beatrix*. Nessa cerimônia compareceram apenas seis comandantes de navio, dos seguintes países: Brasil, Estados Unidos, Holanda (dois comandantes), Rússia e Uruguai. Em momento especial, eles tiveram a chance de dialogar com a Rainha Beatrix.

A DelfSail foi o último evento náutico do qual o NVe *Cisne Branco* participou nesse ano. Deixando Delfzijl, Oslo, na No-



ruega, era nosso próximo destino. Desta vez a tarefa do navio era bem diferente das normalmente realizadas. O navio seria o local para a realização do 1º Seminário sobre Atividades Polares Brasil-Noruega, em 1º de setembro.

O seminário foi uma iniciativa do embaixador do Brasil na Noruega, Sérgio Eduardo Moreira Lima, e contou com a participação do secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, Contra-Almirante Francisco Carlos de Ortiz Holanda Chaves; do subsecretário para o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), Capitão de Mar e Guerra José Robson de Oliveira Medeiros; e do navegador Amyr Klink. Da Noruega, participaram o assessor especial para Recursos das Áreas Nórdicas do Ministério dos Negócios Exteriores, embaixador Karsten Klepssvik; o diretor do Instituto Fridtjof Nansen, Peter Schei; o reitor da Universidade de Tromsø, Jarle Aarbakke; a diretora da Divisão para Prioridades Estratégicas do Conselho de Pesquisa da Noruega, Kirsten Broch Mathisen e a chefe do Setor de Meio Ambiente do Instituto Polar Norueguês, Birgit Njåstad.

O seminário teve por objetivo promover a troca de informações sobre as experiências dos dois países em temas relacionados às regiões polares, com vistas a identificar possíveis áreas de cooperação dentro da agenda bilateral. Partes do Tratado da Antártica, Brasil e Noruega possuem estações permanentes no continente e interação dentro daquele mecanismo consultivo. Cabe mencionar que a Noruega constitui um dos poucos países com atividades regulares em ambos os polos.

O processo iniciado com o seminário de Oslo deverá ter seguimento no primeiro semestre de 2010 com a ida ao Brasil de exposição itinerante norueguesa sobre atividades polares.

Ao agradecer à Marinha do Brasil, o Embaixador Moreira Lima (foto a seguir) ressaltou a importância da visita do NVe *Cisne Branco*, que se insere nas iniciativas para a elevação do perfil do País na Noruega, e o



simbolismo da realização do evento a bordo do navio da Marinha do Brasil.

O seminário em Oslo foi o último compromisso da agenda internacional em 2009. Desse porto iniciamos o regresso para o Brasil, passando ainda por Lisboa e Funchal (Portugal) e Mindelo (Cabo Verde), mas não sem abriremos o navio à visitação pública e recebermos profissionais da imprensa escrita e televisiva, que noticiaram a passagem do navio e suas atividades no Brasil e no exterior, divulgando a Marinha do Brasil. Em Lisboa, atracados na Doca de Alcântara, recebemos o Capitão de Fragata Marcelo Pereira da Costa, designado para assumir o cargo de imediato do navio. Seu embarque foi realizado





CMG Fernando A. Gomes da Costa, Adido em Portugal, e sua esposa; CMG Flávio; Embaixador Celso M. Vieira de Sousa, Embaixador em Portugal, e sua esposa; CA Paulo Cezar Q. Küster, Subchefe de Planejamento e Avaliação do EMA; CA (RM1) Reginaldo G. Garcia dos Reis, Chefe do Deptº de Ensino da EGN.

com antecedência compatível com a necessidade de conhecer bem o navio e suas especificidades, um pouco diferentes das dos navios em que já servira.

Também recebemos, em coquetel oferecido pelo adido de Defesa e Naval em Portugal, o embaixador do Brasil em Portugal, Celso Marcos Vieira de Souza; o subchefe de Planejamento e Avaliação do Estado-Maior da Armada; o chefe do Departamento de Ensino da Escola de Guerra Naval (EGN); representação de alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas da EGN; adidos militares e navais e autoridades da Marinha portuguesa, em excelente clima de conagração entre os dois povos irmãos (foto acima).

A confraternização portuguesa seguiu pelo Oceano Atlântico, indo até a Ilha da Madeira, onde o navio ofereceu um almoço às autoridades civis e militares locais, com excelente apoio do adido de Defesa e Naval do Brasil em Portugal e do cônsul honorário do Brasil em Funchal. Entre mui-

tas autoridades, recebemos o representante da República, juiz-conselheiro Antero Monteiro Diniz. O comandante do NVe *Cisne Branco* realizou várias visitas que são protocolares e feitas sempre que um navio de Estado faz visita oficial a um país amigo.

No período em que permaneceu atracado em Funchal, por coincidência, chegaram os veleiros participantes da Transat 650, regata internacional de travessia solitária (apenas um tripulante) em veleiro monocasco de 6,5 m de comprimento, que partiram da cidade de La Rochelle, na França, e atracaram no porto de Funchal, na Ilha da Madeira. O porto seguinte foi Salvador, Bahia. Nessa regata, o Brasil foi representado pela velejadora brasileira Izabel Pimentel, competindo no barco *Petit Bateau*, que fez questão de visitar o NVe *Cisne Branco*, durante a sua estadia em Funchal, quando recebeu de nossa tripulação efusivos votos de bons ventos e mares tranquilos.

Nas instalações do porto de Funchal, a tripulação do navio deu continuidade à antiga tradição existente em alguns portos de se desenhar na parede em frente ao cais a silhueta do navio visitante, imprimindo no porto, por alguns anos, os belos contornos do único navio veleiro da Marinha do Brasil.

Deixando Funchal, o navio rumou para Mindelo, na Ilha de São Vicente, em Cabo Verde, permanecendo ali de 1^o a 4 de outubro. O arquipélago de Cabo Verde se situa a 300 milhas da costa da África e serve como porto logístico para alguns navios que atravessam o Atlântico da Europa em direção à América do Sul e vice-versa.

Em Mindelo, o navio ofereceu almoço para a Embaixada do Brasil em Cabo Verde e autoridades locais, comparecendo a ministra conselheira Sônia Regina Guimarães Gomes; o presidente da Câmara Municipal de São Vicente, Benvindo Cruz; e outras

autoridades civis e militares de Mindelo. Muito se dialogou sobre as possibilidades de cooperação entre Brasil e Cabo Verde nas áreas comercial, industrial e militar. Algumas empresas brasileiras têm visitado o arquipélago e estudado como viabilizar a implantação de unidades ou filiais em solo cabo-verdiano.

Tal qual em Funchal, o cais do Porto Grande de Mindelo também adota a tradição de permitir à tripulação pintar a silhueta do seu navio, logo, brasão ou qualquer outra característica marcante. Na parede interna do cais, desde 2005, mantemos um bonito desenho do NVe *Cisne Branco*, reforçado em 2008 e nesta última passagem.

Na travessia para Natal (primeiro porto brasileiro ao regressar), o navio realizou as tradicionais Olimpíadas do Cisne Branco, em que as três equipes, compostas pelos mastros do Traquete, Grande e Gata, disputam a melhor posição em tarefas





Branco, agregando enorme estímulo para a vida no mar nos jovens escoteiros.

No segundo dia de estadia no porto, o comandante do 3º Distrito Naval, Vice-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, ofereceu coquetel a bordo do navio a autoridades civis, militares e membros da Sociedade dos Amigos da Marinha do

marinheiras cotidianas, como içamento de vergas, utilizando o cabrestante manualmente, lançamento de retinida, competição de nós, cabo de guerra e aduchamento de cabos em malaguetas, entre outras, estimulando a manutenção da higiene física e o resgate das tradições marinheiras.

Finalmente, após cinco meses e meio afastado do Rio de Janeiro, representando a Marinha e o Brasil pelo Caribe, América do Norte, Europa e África, o NVe *Cisne Branco* atracou em Natal no dia 13 de outubro.

Ávida para visitar o navio, a população local compareceu em massa, mostrando o interesse, o orgulho e o carinho que o povo brasileiro cultiva para com o navio e a Marinha. Foram aproximadamente 1.600 pessoas, expressiva marca para uma quinta-feira, em que permaneceu aberto à visitação pública. No mesmo dia, pela manhã, recebemos o Grupo de Escoteiros do Mar Almirante Barroso, oriundo de João Pessoa, que viajou cerca de 180 km para visitar o *Cisne*

Rio Grande do Norte (Soamar-RN), acompanhando, entre muitos outros convidados, o comandante da 1ª Força Aérea, Brigadeiro do Ar Raul Botelho; o comandante da 7ª Brigada de Infantaria Motorizada, General de Brigada Paulo Sérgio Melo de Carvalho; e a vice-presidente da Soamar-RN, Zélia Madruga.

Para realizar a travessia Natal-Maceió, o Comando do 3º Distrito Naval abriu voluntariado para embarque de até oito oficiais das Organizações Militares a ele subordinadas, boa prática para reforçar o conhecimento da antiga arte marinheira de navegar a vela entre os jovens oficiais. Em



virtude do número de oficiais femininas voluntárias ter sido muito superior ao de oficiais masculinos, optou-se pelo embarque de oito oficiais femininas.

Durante a curta travessia, apenas dois dias, as oficiais tiveram oportunidade de conhecer e participar da rotina do navio e realizar algumas atividades típicas, como a subida até a verga do sobrinho no mastro grande, o mais alto de bordo, com 46,4 m de altura. Para essa atividade, os recém-embarcados aprendem os procedimentos de segurança e se acostumam com o trabalho de manutenção na mastreação.

A passagem por Maceió também foi marcante. O navio recebeu número parecido de visitantes e pôde realizar agradável recepção a convite do capitão dos portos do Estado de Alagoas, Capitão de Fragata Carlos Henrique Vasconcellos Martins, quando teve a honra de receber o ex-governador Divaldo Suruagi e o presidente da Soamar-Alagoas, Eduardo Guimarães, entre outras autoridades.

A chegada ao Rio de Janeiro foi perfeita para uma comissão exitosa em muitos aspectos. Fomos convidados a participar da Parada Naval realizada em homenagem ao chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, que se despedia do serviço ativo após bonita e brilhante carreira. O NVe *Cisne Branco* navegou em rumo contrário à formatura de navios da Esquadra e do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste. O navio navegava com as velas latinas, a flâmula de fim de comissão içada pelos 181 dias de comissão, e ostentávamos nossa maior Bandeira Nacional, caprichosamente içada no penol da carangueja. Ao cruzarmos com o Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Garcia D'Ávila*, onde se encontrava o chefe do Estado-Maior da Armada, cumprimos as Honras de Passagem e em seguida, com os alto-falantes voltados para bombordo, bordo do cumprimento, o imediato fez a home-



nagem tradicional do navio: “Cisne Branco! Em honra ao chefe do Estado-Maior da Armada, a todo pano!” Todos bradamos com muito orgulho o brado “Iça e Caça” em sua homenagem. O brado em uníssono e alto retornou por eco aos nossos ouvidos após ser devolvido pelo enorme costado do NDCC *Garcia d’Ávila*, separado apenas por 200 jardas do NVe *Cisne Branco*. O brado é carregado de simbolismo, especialmente para navios veleiros de época, pois trata-se da ordem dada pelo comandante ao chefe do Convés para o navio navegar enfunando todas as velas, quando é necessário içar algumas vergas (as mais altas) e caçar as velas.



O dia estava chuvoso, mas o vento era favorável à entrada na Baía de Guanabara. Apesar de forte, sudeste com 18 nós, entramos a todo pano e também prestamos homenagem à Escola Naval, berço dos “Sentinelas dos Mares”. A cerca de 200 jardas do Farol de Villegagnon, disparamos quatro tiros com os canhões de salva, fizemos as Honras de Passagem e bradamos o “Iça e Caça”. Os aspirantes estavam formados no passadiço da Escola Naval e responderam ao cumprimento. Afastamo-nos ao som da Banda da Escola Naval entoando a canção *Cisne Branco*.



Durante a Comissão Euro-América 2009, a tripulação comentava com suas famílias, à distância, a beleza das paradas navais de velas das quais participamos e sobre o orgulho de podermos estar presentes nesses eventos, mostrando a outras Marinhas e comunidades marítimas a Bandeira Brasileira e o valor de tradições marinheiras seculares cultivadas pela Marinha do Brasil ainda nos dias de hoje. Para dar às famílias dos tripulantes o gostinho de ver e sentir a presença de um grande veleiro de época navegando com velas enfunadas, entramos a todo pano na Baía de Guanabara e cruzamos a Ponte Rio-

Niterói, posição privilegiada para os familiares apreciarem o navio e constatarem os comentários dos nossos tripulantes. Assim como em 2008, carregamos o pano apenas após cruzarmos a Ponte Rio-Niterói, quando seguimos para a atracação no cais sul interno da Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ).

Enfim, regressamos ao Rio de Janeiro em 28 de outubro. Na BNRJ, estavam nossos familiares, saudosos após longos 181 dias de afastamento. Foi momento raro de expectativa e emoção, acumulado prazerosamente durante esse período e potencializado nas últimas horas mal dor-



midas pela enorme excitação do reencontro. Rostos felizes e chorosos se encontraram, simbolizando o ponto final de mais uma linda comissão cumprida com sucesso.

Foram visitados cinco portos nacionais e 12 portos estrangeiros. Recebemos nos conveses do *Cisne Branco* o comandante de Operações Navais, comandantes de Distritos Navais, embaixadores e adidos militares do Brasil e de muitos outros países, personalidades importantes como o ex-primeiro-ministro da Irlanda do Norte e conselheiro da Rainha da Inglaterra, Ian R. K. Paisley, e a Rainha Beatrix, da Holanda. Compartilhamos nossa cultura e nossas tradições navais com muitos países, e com muito orgulho mostramos as capacidades da Marinha do Brasil. Comandantes e imediatos puderam apreciar nossa hospitalidade e desfrutar de bons momentos a bordo, estreitando laços entre as Marinhas contatadas. Foram 18.231,4 milhas

Rostos felizes e chorosos se encontraram, simbolizando o ponto final de mais uma linda comissão cumprida com sucesso

navegadas, 108,5 dias de mar e 79.456 visitantes. Participamos de cinco grandes eventos náuticos envolvendo muitos países e de duas regatas, com expressivos resulta-

dos para a Marinha e para o Brasil. Sediámos o 1º Seminário de Atividades Polares entre Brasil e Noruega. Foram diversas representações, eventos sociais, esportivos e de integração com marinheiros de vários países. A simpatia, a alegria

e a educação dos nossos marinheiros ganharam destaque positivo em todos os





portos por onde passamos, características retratadas em mídia escrita e televisiva.

Ao terminar a Comissão Euro-América 2009, deixo em meu nome e no de minha tripulação os nossos sinceros agradecimentos à Marinha do Brasil, por nos

possibilitar fazer o estimulante trabalho realizado a bordo do Navio Veleiro *Cisne Branco*.

“Dada por finda a nossa derrota, temos cumprida nossa missão.”

Cisne Branco! A todo pano! Iça e Caça!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Veleiro; Cisne Branco;



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

Assop de 15 de março de 1951

A Revista Maritima Brasileira completou 158 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 Maritima 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).

A INCORPORAÇÃO DA PROVÍNCIA CISPLATINA SOB O PONTO DE VISTA BRASILEIRO*

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref²)

SUMÁRIO

Fronteira do vai e vem
José Artigas
Invasão por tropas portuguesas
Tomada de Montevideú
Regência de D. Pedro I
A guerra entre o Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata
República Oriental do Uruguai

Desde que começou a ter interesses comerciais no Brasil, Portugal ambicionava atingir com sua colonização o Rio da Prata. A razão era clara. Nesta reentrância

do Atlântico desaguavam três caudalosos rios que alongavam seus percursos até o centro da América do Sul. Por tais estradas fluviais chegariam ao mar os produtos do

NOTA – Há no Brasil razoável documentação primária a respeito da questão cisplatina. Para este trabalho, como para outros anteriores sobre o mesmo tema, foram pesquisados o Arquivo Nacional, a Biblioteca Nacional, o Arquivo Histórico do Exército, os Anais do Congresso e a imprensa da época. Entretanto, os documentos mais importantes são transcritos nos textos das obras citadas na bibliografia. Citei-as no texto, indicando origens, datas etc. Em relação à bibliografia, referi-me apenas às obras nacionais que tratam do assunto com maior profundidade, embora haja outras, lidas, que não mostram o mesmo interesse. Como diz o título deste trabalho, os acontecimentos platinos são considerados sob o ponto de vista brasileiro. Assim, somente os fatos aceitos nas histórias oficiais desses países, Argentina e Uruguai, foram considerados.

interior das colônias e mesmo os que, vindos das regiões do Pacífico, iam para a Europa sem enfrentar o extenso e perigoso caminho do Estreito de Magalhães. Naturalmente, o Império espanhol opunha-se a que seu território fosse invadido. Diferentemente do que acontecia no Norte e no Nordeste, a resistência no Sul impedia o avanço expansionista português.

FRONTEIRA DO VAI E VEM

Por quase dois séculos, os limites entre as terras dos dois impérios permaneceram em ebulição, sem determinação definitiva, a fronteira denominada por um historiador de “fronteira do vai e vem”. A região que viria a ser o Uruguai e o Rio Grande do Sul via passar conquistadores nas duas direções, mas permanecia incólume, sem que tais conquistadores se fixassem em definitivo. O primeiro movimento de permanência partiu de Portugal, efetivando suas antigas ambições. Em 1680, enviou uma expedição militar com algumas famílias e lançou as fundações de feitoria na margem esquerda do Rio da Prata – a Colônia do Sacramento –, nela içando a bandeira das quininas, deixando para trás um hiato deserto até Santa Catarina, onde já haviam chegado. A colônia cresceu rapidamente, e, com ela, sua atividade comercial, legal e ilegal, o que despertou a atenção da Espanha, daí resultando, ao longo dos séculos XVII e XVIII, os ataques, as tomadas e retomadas de Sacramento, dependendo de ações militares ou tratados na Europa, e a ocupação da denominada Banda Oriental, com a fundação de povoações costeiras e a penetração da *espanidad*, língua, hábitos, cultura,

e, como reação, a invasão do Brasil até Santa Catarina, logo repelida.

Nos primeiros anos do século XIX, a Europa foi sacudida pelo “furacão napoleônico”, que se refletiu na América do Sul. O enfraquecimento da monarquia espanhola, destituída por Napoleão, alimentou em suas colônias anseios de liberdade adotados nos Estados Unidos e orientados pelas ideias clamadas na Revolução Francesa. No Brasil, refúgio do príncipe regente D. João e de sua Corte, a Monarquia portuguesa sobreviveu, continuando a reinar na América.

Esses dois fatos iriam ter profundas consequências na política e na estrutura nacional platenses. Com a confusa situação da Espanha e os ideais libertários existentes, formaram-se dois partidos no Vice-Reinado do Prata, ambos ainda vinculados

Nos primeiros anos do século XIX, a Europa foi sacudida pelo “furacão napoleônico”, que se refletiu na América do Sul

à metrópole: o Criollo – ou o nativo –, com a chefia do vice-rei Linier; e o Espanhol, obedecendo aos governadores Martin de Alzaga, em Buenos Aires, e D. Francisco Xavier Elio, em Montevidéu. Na confusão de autoridades, houve destituições, substituições e, por fim, dualidade de vice-reis – Baltar Cisneros, em Buenos Aires, e Francisco Xavier Elio, em Montevidéu, este obedecendo à uma Junta de Governo criada em Sevilha.

Com a notícia, em maio de 1810, de que Napoleão dominara inteiramente a Espanha, o Partido Criollo assumiu a direção das Províncias que se uniram e, como o primeiro grito de independência da futura Argentina, realizou a histórica Jornada de Maio. Cisneros voltou para a Europa, e a Junta que se formou em Buenos Aires, substituindo o Vice-Reinado (a denominação Provín-

cias Unidas do Rio da Prata só foi adotada em 1813), enviou expedições militares para tentar incorporar as Províncias recalcitrantes. Fracassaram no Paraguai e na Alto-Bolívia e se confrontaram com Elio na Banda Oriental. Esta última era a que mais desejavam, pela proximidade, por representar a posse completa do Rio da Prata, o acesso aos rios que aí desembocavam e por colocar obstáculo aos avanços portugueses.

JOSÉ ARTIGAS

A luta entre o que restava do Vice-Reinado do Prata seguia renhida, quando apareceu o personagem que iria ocupar o centro do quadro na Banda Oriental durante os próximos anos – José Artigas. Era de estirpe modesta, fazendeiro, mas não destituído de certa cultura. Na defesa de suas terras, combateu índios e contrabandistas, alistando-se no Regimento dos Blandengues (um tipo de milícia rural), chegando ao posto de capitão. Revoltava-o a situação dependente da Banda Oriental. Não a queria parte da Espanha, das Províncias Unidas ou de Portugal, e sim como nação independente. À concretização desse sonho dedicou sua vida. Foi o cristalizador do sentimento nacional que iria criar o futuro país soberano.

A Jornada de Maio mostrou-lhe um caminho para se livrar do domínio espanhol: apoiar-se nas já meio independentes Províncias Unidas para atingir o que realmente aspirava, ou seja, a emancipação de sua pátria. Revoltou-se contra o domínio espanhol e recorreu a Buenos Aires. Reconhecida sua rebelião, liderando um punhado de compatriotas, irrompeu a 28 de fevereiro de 1811 na Banda Oriental, nas margens do Arroio

Asencio (daí ser o episódio denominado Grito de Asencio). Em Buenos Aires, recebeu o posto de tenente-coronel e, apoiado por uma força de 3 mil homens, invadiu a Banda Oriental. Reforçado por tropas de camponeses, seguiu de vitória em vitória sobre os espanhóis de Elio e cercou Montevideú. Sentindo-se sem capacidade de reagir, Elio solicitou o auxílio do reinado português, já sediado no Rio de Janeiro.

Para as intenções portuguesas, nada era mais conveniente do que esse pedido, pois Portugal nunca deixara de aspirar levar suas fronteiras até as margens do Prata. Imediatamente, tropas do Rio Grande do Sul invadiram a Banda Oriental. Quando se aproximavam de Montevideú, foram surpreendidas pelo armistício assinado a 20 de outubro de 1811 entre a Junta de Buenos Aires e Elio, sem conhecimento de Portugal. Pelo Convênio, seria

Artigas foi o cristalizador do sentimento nacional que iria criar o futuro país soberano

levantado o cerco de Montevideú e extinto o vice-reinado, Elio regressaria à Europa (ficando em seu lugar o governador da cidade, General Vigonet) e retirar-se-iam da Banda Oriental as tropas portuguesas (que só vieram a fazê-lo em 1812).

Este desfecho foi resultado de um imbróglio do qual participavam, desconfiando uns dos outros, o embaixador da Inglaterra no Rio de Janeiro, que desejava a liberdade de comércio no Rio da Prata; o Conde de Linhares, primeiro-ministro português, aspirando à descolonização da Banda Oriental sendo anexada a Portugal; o embaixador espanhol, obedecendo a Sevilha; e a princesa Carlota Joaquina, irmã de Fernando VII. Esta havia tentado ser a imperatriz de um império espanhol da América, que substituiria o Vice-Reinado do Prata, o que foi dificultado pelo próprio

marido, D.João (que não a queria como vizinha), sendo suas aspirações encerradas com a Jornada de Maio. Contudo, esperava ela que a vitória de Elio lhe trouxesse de volta as esperanças.

Artigas não concordou com o Convênio, pois este impedia suas hostilidades contra o Império Espanhol. Acompanhado de grande número de compatriotas, 15 a 16 mil, retirou-se, acampando na margem direita do Rio Uruguai. A Junta que comandava Buenos Aires, apesar de ter assinado o Convênio de outubro, também não parecia ter acreditado no armistício. Foi reunido tropas perto do acampamento de Artigas. Tão logo se retiraram as forças portuguesas, o Exército platino cruzou o Rio Uruguai, acompanhado por Artigas. Cercaram Montevidéu. O General Vigodet tentou enfrentá-lo, mas foi derrotado em Cerrito.

No ano de 1813, uma série de acontecimentos provocou, direta e indiretamente, uma mudança radical na situação, a qual iria ter repercussões futuras. Nos primeiros dias do ano, o Triunvirato, que havia substituído a Junta em Buenos Aires, convocou uma Assembleia Geral, com representantes de todas as Províncias. Simultaneamente, Artigas decidiu criar instituições políticas próprias na Banda Oriental, dominadas por ele. Foi instalada uma Câmara de Deputados que elegeu Artigas governador, devendo enviar representantes à Assembleia Geral. Ao se apresentarem à Assembleia, os deputados de Artigas não foram nela admitidos. O pretexto apresentado foi que

Artigas não concordou com o Convênio, pois este impedia suas hostilidades contra o Império Espanhol. Acompanhado de grande número de compatriotas, 15 a 16 mil, retirou-se, acampando na margem direita do Rio Uruguai

tinham desobedecido a certas determinações burocráticas. Mas, na realidade, a recusa relacionava-se às propostas a serem por eles apresentadas, as quais negariam o que iria ser determinado na Assembleia e dariam demonstrações da vontade futura da Banda Oriental em desligar-se das Províncias Unidas. Exigiriam um governo na forma de federação. As Províncias teriam governo autônomo, além do governo nacional. A Província Oriental a ser criada manteria sua soberania e demais direitos não delegados expressamente em Assembleia. As autoridades nacionais não mais seriam

localizadas em Buenos Aires. A forma de governo republicana obrigatória e imutável deveria ser capaz de garantir para cada uma das Províncias a ausência de violências domésticas, a liberdade e a segurança de sua soberania, sem o perigo de intervenções das Forças Armadas. Artigas declarava claramente suas intenções, que não coinci-

diam com as das Províncias Unidas.

O cerco de Montevidéu continuava, chefiado pelo General Rondeau e por Artigas. Em dezembro de 1813, o primeiro recebeu ordens de Buenos Aires para convocar os habitantes da Banda Oriental para que, novamente, elessem deputados a fim de participarem da Assembleia Geral. Apesar das objeções de Artigas, dizendo serem os novos deputados ilegais, pois caberia a ele indicá-los, os quatro eleitos com a intervenção de Rondeau cruzaram o Rio da Prata. Sua participação na Assembleia foi, da mesma maneira, impedida. Os desentendimentos de Artigas com

o governo platense, que vinham crescendo, chegaram ao máximo. Concluiu ele que esta aliança não levaria à independência como almejava. A 20 de janeiro de 1814, abandonou o cerco de Montevidéu e retirou-se com suas tropas para o norte. O Triunvirato não se conformou. Em decreto, Artigas foi considerado “infame, traidor da Pátria”, e sua cabeça posta a prêmio de 6.000 pesos.

Artigas tinha novo inimigo – as Províncias Unidas do Rio da Prata –, que continuava o cerco de Montevidéu. Quando a 20 de junho a frente fluvial foi dominada pelo Almirante Brown com uma flotilha naval das Províncias Unidas, o comandante do cerco, agora Alvear, vitorioso, a 21 de junho de 1814 entrou na cidade.

Mas a luta contra Artigas continuou, este se avantajando, expandindo sua influência nas futuras Províncias de Corrientes e Entre Rios e na Província de Santa Fé. As Províncias Unidas, com problemas militares no norte e discordâncias políticas internas, quase levando a uma guerra civil, ressentiram o abandono de Artigas. O Triunvirato, que as governava, procurou atraí-lo, retirando as acusações feitas, declarando-o “bom servidor da Pátria” e restituindo-lhe o posto de tenente-coronel, naturalmente em troca da Banda Oriental voltar à sua posição anterior, mas Artigas recusou a oferta. Também foi decidida a entrega de Montevidéu, que recebeu go-

vernador oriental a 26 de fevereiro de 1815. Com todos esses embaraços, a 9 de julho, na Assembleia de Tucuman, as Províncias Unidas do Rio da Prata declararam sua total independência da Espanha.

Era esta a situação no início de 1815: as Províncias Unidas em grande desordem política, tendo abandonado a Banda Oriental, com operações militares no norte, sem capacidade de enfrentar Artigas, que estava com toda a força, influenciando mesmo em três províncias da União.

Artigas tinha novo inimigo – as Províncias Unidas do Rio da Prata –, que continuava o cerco de Montevidéu. Quando a 20 de junho a frente fluvial foi dominada pelo Almirante Brown com uma flotilha naval das Províncias Unidas, o comandante do cerco, agora Alvear, vitorioso, a 21 de junho de 1814 entrou na cidade

INVASÃO POR TROPAS PORTUGUESAS

Buenos Aires procurava um governo que assumisse quando a União tivesse independência total, o que se aproximava, aceitando mesmo um príncipe estrangeiro, até mesmo da Casa de Bragança (ou Inca!). Foi quando apareceu a notícia da possível invasão da Banda Oriental por tropas portuguesas. Há insinuações históricas de que o governo de Buenos

Aires tenha pedido a invasão à Corte no Rio de Janeiro. Não há evidência de tal pedido. Os argumentos que a apoiam são a de que seria uma jogada de Buenos Aires para, mantendo-se neutra (como se manteve), conseguir a destruição de Artigas, o maior impedimento da desejada conquista da Banda Oriental. Na verdade, esteve no Rio de Janeiro D. Manoel Garcia, um dos mais capazes elementos platinos, para solicitar ao ministro britânico que obtivesse a

interferência da Inglaterra para acabar com o caos que reinava ao sul do Rio da Prata, o que não conseguiu.

A invasão das tropas portuguesas, que realmente se seguiu, teria sido reflexo de acontecimentos na Europa. No Congresso de Viena, em 1814, quando Matternich rearrumou os países da Europa e seus interesses depois da “avalanche napoleônica”, Portugal, que, fiel à Inglaterra, sofreu por isso, sendo também o único que ludibriou Napoleão, foi esquecido. Mas D. João agora era um rei americano. Podia tomar decisões independentemente da vontade da Santa Aliança, criada em Viena. Aproveitaria a situação confusa para cumprir os antigos desígnios portugueses. Invadiria território oficialmente ainda pertencente a Fernando VII. Tinha o pretexto: a defesa de suas fronteiras ante a movimentação de Artigas. Seria uma ocupação provisória, como fora a de 1811.

Em maio de 1815, Portugal comunicou ao vizinho na Europa que, por esse motivo, deslocaria tropas para a América. O rei espanhol, por meio do ministro no Rio de Janeiro, apresentou seu protesto à Santa Aliança, mas que só teve efeito em 1817, quando os governos de Inglaterra, Rússia, Prússia, Áustria e França decidiram mediar o desajuste entre os dois países ibéricos. Cartas com os floreios complicados da diplomacia foram trocadas entre os representantes das potências mediadoras e os diplomatas portugueses. Nas primeiras, os mediadores justificavam terem aceito aquela missão devido às consequências que poderiam advir para a paz europeia, tão duramente conquistada, se aumentassem

de intensidade os moderados reclamos espanhóis, atingindo o estágio bélico.

A 26 de agosto de 1818, em uma reunião dos diplomatas em Paris, foi discutida a invasão e foram apresentados, para estudos, anteprojetos de Convênios que a impedissem. Pelo teor das notas trocadas, podem-se conhecer as cláusulas mais salientes, envolvendo medidas dificilmente concretizáveis em troca da retirada das tropas portuguesas. Consideravam uma indenização dos gastos portugueses com a invasão no valor de 7 milhões e meio de francos, pagos à vista ou em duas prestações; a

concordância de se estabelecer nova linha divisória entre Brasil e a Banda Oriental (sem haver referência a seu posicionamento); e a libertação de Montevideu para o comércio internacional. Nas notas e memorandos enviados pelos dois lados afloram as discor-

dâncias a qualquer solução aventada. Em relatório conclusivo, a diplomacia portuguesa acrescenta que os diálogos haviam-se encerrado. Houve a ameaça de uma forte expedição naval-militar espanhola, que nunca se efetivou. A invasão já durava três anos, e continuou. Em carta do ministro das Relações Exteriores do que já era o Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarves ao Lorde Castlereagh, novo ministro inglês, perguntava ele se o Reino podia contar com a Inglaterra em caso de guerra com a Espanha, sem obter resposta clara. Também nela aparece uma pergunta que trai as reais intenções portuguesas: qual seria a reação inglesa em caso de “ocupação total” (ou “permanente”), também sem resposta.

Embora não haja documentação que mostre claramente qual fosse a disposição

Há insinuações históricas de que o governo de Buenos Aires tenha pedido a invasão à Corte no Rio de Janeiro. Não há evidência de tal pedido

da Corte do Rio de Janeiro, “se ela pretendia que a invasão militar constituísse o primeiro passo para a absorção permanente da Banda Oriental”, isto pode se deduzir de alguns aspectos das medidas tomadas. Simplesmente para garantia das fronteiras, bastaria uma concentração das forças existentes no Rio Grande do Sul, não sendo necessário trazer da Europa os melhores e mais bem equipados e adestrados soldados de Portugal, de forma que, juntamente com as tropas locais, pudessem ser capazes de derrotar completamente Artigas, desencorajar as ambições das Províncias Unidas do Rio da Prata e conseguir aos poucos a aprovação dos habitantes da Banda Oriental à absorção da Província pelo Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarves.

São esclarecedoras as extensas e detalhadas instruções dadas, a 6 de junho de 1816, ao Marechal de Campo Carlos Frederico de Lecor, nomeado comandante da expedição. Em sua abertura lê-se: “Sua Majestade decidiu mandar ocupar a cidade de Montevideú e os territórios deste lado do Rio Uruguai e instalar capitania com um governo separado e interno enquanto convenha à segurança de nossas fronteiras”. E o nomeia governador e capitão-general, encarregado também das operações militares necessárias à ocu-

pação da cidade e territórios acima citados e o estabelecimento do dito governo. E deseja que siga as instruções, tendo a liberdade de proceder como convenha em casos que não tenham sido previstos ou que por sua natureza não permitam recorrer a Sua Majestade e aguardar a real solução. Os primeiros artigos eram de caráter militar, sobre movimentação da tropa, transportes, suprimentos, local de desembarque, aproximação, operações, objetivos a atingir. A seguir, capítulos denominados Administração, Alfândega e Rendas Reais, Câmara de Apelação, Tesouro, Comportamento dos Habitantes, Comércio, Comportamento com Artigas e Admissão dos Espanhóis nas Tropas, Relações com Buenos Aires e outras Potências frisavam que nada deveria ser mudado, e sim desenvolvido; que os habitantes deveriam ser tratados como se fossem portugueses, podendo ser empregados

na administração da Capitania e recrutados para as Forças Armadas; e que a Artigas, vencido, nada aconteceria se dissolvesse as tropas sob sua chefia e entregasse armas e munições. Poderia residir no Rio de Janeiro, ou onde quisesse, com permissão de Sua Majestade. Nessas condições, receberia soldo semelhante ao de um coronel português. Às instruções ajunta-

São esclarecedoras as extensas e detalhadas instruções dadas, a 6 de junho de 1816, ao Marechal de Campo Carlos Frederico de Lecor, nomeado comandante da expedição. Em sua abertura lê-se: “Sua Majestade decidiu mandar ocupar a cidade de Montevideú e os territórios deste lado do Rio Uruguai e instalar capitania com um governo separado e interno enquanto convenha à segurança de nossas fronteiras”

vam que se deveria manter estrita neutralidade com Buenos Aires e outras potências, dando-lhes as explicações que pedissem, garantindo que as tropas portuguesas não atravessariam o Rio da Prata, mas não se permitiria presença militar estrangeira na Banda Oriental nem qualquer outra interferência. Não seriam essas instruções cabíveis para uma ação militar provisória, e sim para a formação de um estado soberano ligado a Portugal.

A 7 de dezembro de 1814, foi expedida ordem em Portugal para a formação de um Corpo de Exército que se chamaria Divisão de Voluntários d'El Rei, a qual seguiria para a América. Constituíam-no os melhores oficiais e soldados das unidades do Exército português. Compuseram-na 4.831 homens e 800 cavalos, incorporando duas Brigadas de Infantaria, um Corpo de Artilharia e um Corpo de Cavalaria. A seleção foi fácil, pois houve bastante entusiasmo entre os militares para participarem do tentame. O seu comandante foi promovido de marechal de campo a tenente-general.

Não teria havido melhor escolha. O passado militar e pessoal de Lecor era de grande valor. Tenente-coronel quando da primeira invasão francesa, não aceitou aderir ao inimigo fazendo parte de uma Divisão portuguesa incorporada ao Exército de Napoleão. Preferiu exilar-se na Inglaterra. Quando começou a reação em Portugal, integrou-se em uma formação militar denominada Leal Legião Lusitana, as primeiras forças portuguesas que combateram os franceses. Com a chegada do general

inglês Wellington a Portugal e a formação de um novo exército português, a ele se juntou e fez toda a campanha peninsular, de 1808 a 1814, sendo promovido de tenente-coronel a marechal de campo e tomando parte na maioria das batalhas travadas nas três invasões francesas. Quando foi chamado para comandar os Voluntários d'El Rei, não consideraram só suas qualidades militares. Para ser o governador de um território conquistado – e, portanto, rebelde – que se queria transformar em português, e não destruí-lo, levaram-se em conta também outras qualidades, como definiu um historiador brasileiro, “sua

fidalgua, cultura, sociabilidade, o trato afável, capaz de conquistar os filhos da terra, incrustando-se no seio das famílias, buscando homens de valor para atraí-los à sua causa e, para tranquilizá-los, mantendo-os em seus lares”.

Naturalmente tais virtudes não foram reconhecidas entre os “dominados”, mas, de 1816 a 1825, ele conseguiu governar primeiro a Banda Oriental e, depois, a Província

Cisplatina, sem grandes atribulações, a não ser com seus próprios soldados. Apesar dos serviços anteriores, a sua atuação na rebelião que explodiu em 1825, bem como na guerra logo a seguir, foi muito criticada no Brasil pelo que julgaram falta de energia e iniciativa, permanecendo sitiado nas cidades litorâneas. Para isso muito contribuiu a falta de orientação estratégica que caracterizou nossa ação na rebelião e na guerra. A sua acomodação, diziam na época, também se devia a um casamento tardio com uma linda moça de 18 anos (tinha ele

**A 7 de dezembro de 1814,
foi expedida ordem em
Portugal para a formação
de um Corpo de Exército
que se chamaria Divisão de
Voluntários d'El Rei, a qual
seguiria para a América.
Constituíam-no os
melhores oficiais e
soldados das unidades do
Exército português**

54), Rosa Maria Josefa de Herrera Babilbaso, de família influente, o que mostra sua aceitação na sociedade. Afirmavam os maledicentes que Lecor não havia sido vencido pelos uruguaios, e sim por uma uruguaia.

Os Voluntários D'El Rei embarcaram em dois escalões, cavalaria e artilharia, em setembro de 1815, chegando ao Rio de Janeiro em novembro. Depois de curta estadia, seguiram nos mesmos navios para Santa Catarina, onde seria concentrada a Divisão. A infantaria largou a 25 de fevereiro de 1816 e aportou na Guanabara a 5 de abril. A 6 de junho, partiu o comboio que a levava para o Sul. A 28, deu-se a concentração em Santa Catarina, de onde partiria por mar para Maldonado, o local escolhido para desembarque. Mas o comboio de Lecor sofrera forte tempestade, sendo muito sentida, pelo que, prevendo os piores pampeiros que poderiam esperá-lo no Prata, decidiu seguir a pé pelas praias, só embarcando artilharia e

cavalaria. Isto não teve aprovação na Corte pelo que representava em termos de desgaste das tropas e atraso nas operações, que já se haviam desencadeado entre Artigas e as forças luso-brasileiras do Rio Grande do Sul, comandadas pelo Marquês de Alegrete e pelo Marechal Curado.

Em novembro, os Voluntários d'El Rei engajaram tropas da Banda Oriental, comandadas por Frutuoso Rivera. O avanço portu-

guês se impôs por sua organização, adestramento e disciplina. Maldonado foi ocupado. O Cabildo de Montevidéu, receoso, recorreu a Buenos Aires. O alcaide, D. Juan Jose Duran, reunindo-se com o diretor supremo platino Pueyrredon, a 6 de dezembro, assinou, em troca de ajuda, convênio pelo qual assegurava obediência da Banda Oriental ao Congresso das Províncias Unidas. Artigas, ao ter conhecimento do arranjo, enfureceu-se e anulou o Convênio, afirmando: "O chefe dos orientais tem manifestado em todos os tempos

que ama demasiadamente sua pátria para sacrificar este rico patrimônio ao baixo preço da necessidade."

Tomada de Montevidéu

A 20 de janeiro de 1817, Lecor entrava na cidade de Montevidéu, sendo recebido festivamente pelo síndico Blanquini, que lhe entregou as chaves da cidade, dizendo: "Entrego a cidade ao poderoso D. João VI, Rei do Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarves, evocando a proteção de suas armas para

esta infeliz Província, certo de que Sua Majestade Fidelíssima respeitará as nossas leis, usos e costumes, e esperando que, no caso de Sua Majestade resolver para o futuro a evacuação desta praça, devolverá ao Cabildo as chaves que dele recebe."

No mesmo dia, Lecor lançou a seguinte Proclamação: "Habitantes de Montevidéu – A segurança de vossas pessoas e propriedades é garantida pelo Exército português; e,

Os Voluntários D'El Rei embarcaram em dois escalões, cavalaria e artilharia, em setembro de 1815, chegando ao Rio de Janeiro em novembro



A 20 de janeiro de 1817, Lecor entrava na cidade de Montevidéu, sendo recebido festivamente pelo síndico Blanquini, que lhe entregou as chaves da cidade

de hoje em diante, aquelas agitações e anarquia que por tanto tempo vos têm afligido desaparecerão ante a influência da lei e da ordem. Voltai para o feliz sossego de vossos lares; reine novamente entre vós o contentamento e a afeição fraternal; e cubram com um véu eterno todas as desordens passadas. O Povo não sentirá o pesado jugo das contribuições; e um comércio livre com todas as nações, que vos foi concedido pela generosidade de SMF, vosso rei, o que reparará os danos ocasionados pela guerra civil, e restituirá à Província o antigo esplendor. Os diferentes ramos de minha autoridade perseguirão com rigor aqueles homens bárbaros que incendiam vossas searas e devastam os vossos campos; e, nesta grande obra de pacificação geral, conto com o auxílio de todos os homens bons”.

Em relatório ao Marquês de Aguiar, a 26 de janeiro, Lecor comunicou a tomada de Montevidéu, e que continuava a luta contra Rivera. A 28, já se dirigindo ao conde de Barca, que substituíra Aguiar, falecido dias antes, escreveu: “A situação de Montevidéu é lamentável. Os cofres públicos vazios, faltando mantimentos, o comércio paralisado, a exportação aniquilada. Assim, a necessidade de numerário para compras era urgente. A única reação encontrada era dos espanhóis, que não se conformavam com a ocupação portuguesa. Já o Cabildo, como represen-

tante desta Província, acaba de me pedir a faculdade de mandar uma representação a El Rei para rogar a Sua Majestade que haja conceder a Graça a estes Povos da incorporação deste território ao Reino Unido de Brasil e Portugal, a qual representação estou mandando na Nau Vasco da Gama”.

A neutralidade das Províncias Unidas era mantida por sua incapacidade de se mani-

festar militarmente, devido à difícil situação interna. Mas não queriam ficar ausentes ante a invasão portuguesa. Assim, Pueyrredon travou com Lecor uma batalha por correspondência. A 31 de outubro, protestou contra o avanço das forças portuguesas, que estavam desrespeitando o Tratado de 1812. Queria saber os motivos da invasão e as intenções futuras, a fim de ajustar de acordo seu procedimento. Haveria perigo de guerra se o avanço não fosse detido imediatamente.

A resposta veio a 27 de novembro. A ação militar destinava-se a defender as

fronteiras do Reino das atividades de uma Província mergulhada na anarquia e no caos. Quanto às intenções, estas seriam mais bem explicadas pela Declaração de 20 de janeiro, cuja cópia anexava. Nesta Declaração dizia que o Tratado de 1812 fora assinado entre Portugal e as Províncias Unidas, e a Banda Oriental não tinha, na época, vinculação oficial alguma com estas últimas.

A situação de Montevidéu é lamentável. Os cofres públicos vazios, faltando mantimentos, o comércio paralisado, a exportação aniquilada. Assim, a necessidade de numerário para compras era urgente

★ ★ ★

A resposta veio a 27 de novembro. A ação militar destinava-se a defender as fronteiras do Reino das atividades de uma Província mergulhada na anarquia e no caos

Uma deliberação de Lecor sobre as graves punições que seriam aplicadas aos ladrões e agressores, realmente de forma odiosa, determinava que, se o faltoso não fosse encontrado, sua família sofreria o castigo em seu lugar. Pueyrredon, a 1º de fevereiro, aproveitou para acusá-lo de falsidade em suas promessas de proteção e humanidade e comunicou que, como represália, mandaria para o interior, sob guarda, todos os portugueses que residissem nas Províncias Unidas. A 6 de fevereiro, Lecor encerrou a troca de cartas, dizendo não haver razões para guerra, que pretendia apenas defender as fronteiras do Reino e não podia deixar de cumprir ordens de seu soberano. Com isso, os chefes das Províncias Unidas decidiram deixar para momento mais oportuno qualquer intervenção, como fizeram.

Nos anos de 1818 e 1819, Lecor, com os Voluntários d'El Rei e as tropas do Rio Grande do Sul, combateu Artigas. O chefe revolucionário, dominando o interior, em ações de guerrilha para as quais tinha todo apoio, e auxiliado pelas províncias de Entre Rios e Corrientes, atacava em vários locais, invadia mesmo o Rio Grande do Sul, obrigando os portugueses a dividirem suas forças em pequenos encontros, sem haver um definitivo. Mas Artigas ia sendo desgastado. Entrementes, Lecor procurava administrar a Banda Oriental, tirando-a da difícil situação anterior, conquistando quem podia atrair para seu lado.

Em fins de 1819, acontecimentos internos em Portugal tiveram como uma de suas consequências enfraquecer a ocupação da Banda Oriental. Tendo Portugal ressurgido das invasões francesas e da guerra peninsular, os dirigentes que ficaram na Europa acharam que o Brasil devia voltar à situação anterior. Mesmo não se extinguindo o Reino tríplice, a Corte do Rio de Janeiro, com o rei D. João, voltaria para a Euro-

pa, levando a direção do Império para Portugal, e o Brasil perdia muitos de seus privilégios, passando novamente quase a colônia. Isto não agradou nem aos portugueses “brasílicos”, isto é, aos que haviam amado e se adaptado à vida nos trópicos, nem aos brasileiros natos que ocupavam posições elevadas, políticas e administrativas. Disso decorreram hostilidades que afetaram a disciplina dos Voluntários d'El Rei, que também se dividiram, querendo muitos regressar para a Europa. Motins tiveram que ser dominados, até sendo criado um Conselho Militar que usurpou muitas das prerrogativas de Lecor. A tensão entre os militares aumentou quando, pelo Decreto de 1º de dezembro de 1820, a Divisão passou a ser subordinada ao Exército brasileiro.

Com a derrota final de Artigas na Batalha de Taquarembó, a 21 de janeiro de 1820, obrigando-o a se refugiar na Província de Corrientes (mas deixando na história o título de *Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres*), e estando garantidas as nossas fronteiras, a rigor Lecor deveria se retirar. Mas o contrário aconteceu. E, à vista do enfraquecimento militar, D. João e sua Corte pensaram em dar legitimidade à situação.

Acontecimentos em Portugal apressaram a decisão. A tensão existente terminou por explodir na Revolução no Porto de 1821. Foi votada uma Constituição, a qual D. João foi obrigado a jurar, devendo regressar para a Europa. Houve reação dos “brasílicos”, tumultos, motins, mortes, mas chegou-se a um acordo quando deixou seu filho D. Pedro como regente. A 20 de abril, fez-se ao mar. O Brasil a ele muito deve. Antes de embarcar, assinou decretos e deixou ordens sobre tudo que lhe interessava ser executado ou mantido.

A 16 de abril, em carta escrita pelo ministro Silvestre Pinheiro a Lecor (já Barão de

Laguna), deu-lhe instruções sobre o futuro da Banda Oriental. Em um gesto de liberalismo inesperado, D. João determinou que convocasse uma Assembleia de deputados eleitos em todos os departamentos da Banda Oriental e lhes propusesse decidir, por eleição, qual governo prefeririam adotar: incorporar-se às Província Unidas, subordinar-se à Espanha, ficar independente ou passar a fazer parte do Reinado do Brasil, Portugal e Algarves. Nos três primeiros casos, as tropas de Lecor retirar-se-iam imediatamente. Caso se tornassem portugueses, constituir-se-iam em nova Província.

Lecor cumpriu rigorosamente o que lhe foi determinado. O síndico D. Juan José Duran (o mesmo que solicitara o auxílio platino quando da primeira invasão portuguesa) foi encarregado de promover a Assembleia. Convocou os Cabildos de todos os departamentos para que elessem deputados que os representassem, em número de acordo com sua população. Foram 12 os eleitos. Um deles, Frutuoso Rivera, que lutara quatro anos ao lado de Artigas. Explicou aos deputados, em duas dezenas de artigos, como deveriam proceder na eleição e escolher entre as alternativas que lhes seriam apresentadas. Lecor os recebeu dizendo que “SMF havia levado em consideração os repetidos pedidos de autoridades respeitáveis da Banda Oriental solicitando sua incorporação à Monarquia portuguesa, como o recurso único que poderia salvar o País dos males da guerra e da anarquia. Desejava, em assunto tão delicado, com o cuidado que exigia a dignidade, a liberalidade de seus princípios e o decoro da Nação portuguesa, que a Banda Oriental dissesse, através do Congresso Extraordinário de seus deputados, qual caminho desejaria seguir, como o mais útil e conveniente aos interesses dos Povos que a constituem”.

A 18 de julho, reuniu-se o Congresso em sua primeira seção plenária. Falaram os

deputados Bianqui, de Montevidéu; Llambi, de Extramuros; e Larrañaga, de Montevidéu. Disse o primeiro: “A Província Oriental precisa que se constitua em nação independente ou que se incorpore a outra que esteja constituída; veja-se, pois, se Montevidéu e sua campanha poderão se transformar em Nação e sustentar sua independência ou, se não pode, qual é aquela a que deve se incorporar com mais vantagem e menor perigo. Fazer dessa Província um Estado é coisa que parece impossível politicamente. Para ser uma Nação, não basta querê-lo; é preciso dispor-se de meios com que se possa sustentar sua independência”. Acrescentava: “Nada temos que permita governarmos com ordem e sossego, ou defendermos de uma invasão. Se não tivermos essa capacidade, em pouco cairemos sob o jugo de um atrevido ambicioso, e não evitaríamos o caos e a anarquia. Logo, é evidente que nos devemos incorporar a outro Estado que nos possa garantir segurança. Buenos Aires, em meio às suas guerras civis, não pode satisfazer esses objetivos, muito menos Entre Rios; e mais ainda a Espanha, porque sua dominação terá contra si os votos dos Povos e porque em seu estado atual nem pode nos socorrer nem evitar que esta Província seja o teatro sangrento das guerras de todas as demais que não reclamado sua independência. Não fica assim outro recurso do que a incorporação à Monarquia portuguesa, sob uma Constituição liberal. Deste modo se livra a Província da mais cruel das escravidões, que é a anarquia. Vivemos em ordem debaixo de um poder respeitável. O nosso comércio seguirá sustentado pelo progresso das pastagens, os fazendeiros recolherão o fruto de seu trabalho para compensar passados prejuízos”.

Llambi, o segundo a falar, assim iniciou: “Na alternativa que se nos apresenta ele-

ger, uma solução pouco circunspeta ou meditada com abstração das circunstâncias políticas da Província deve submergir-nos em uma desgraça e envolver as diferentes aspirações de cada uma das facções que compõem o País”. A seguir comenta o perigo das agressões dos vizinhos (especialmente Entre Rios) quando forem abandonados. O abandono fomentará o zelo das províncias limítrofes, atraindo o Partido que a favorece. E juntou: “Neste caso quais são as vantagens a que nos poderemos propor? Se a guerra é o maior mal de um país; o que, desgraçadamente, temos experimentado demais; se foi destruída metade de nossa população, aniquilada nossa economia, destruídas nossas fazendas e carecendo de alimentos, necessitaremos analisar seus efeitos para compreender os males que nos devem suceder? Tendo perdido o pouco armamento que tínhamos, também estamos sem renda e o comércio está quase em seu último grau. Um governo independente entre nós, portanto, seria tão insubsistente como o é aquele que não pode nem tem os meios necessários para sentar as primeiras bases de sua estabilidade. A Espanha está fora de cogitações. Se nos inclinarmos pelas Províncias Unidas, nada mudará, e ver-nos-emos novamente em contínuas guerras internas”. Concluiu: “De fato nosso país está em poder das tropas portuguesas e nós não podemos nem temos meios de evitá-lo. Quatro anos e meio são transcorridos, e, ao fim destes, qualquer resolução que seja a nossa, o primeiro que conte com cinquenta homens poderá desbaratar os melhores projetos e as melhores ideias. Ao aventurarmo-nos a esta contingência, seria uma imprudência pela qual sempre responderíamos aos povos, desde que seremos donos e árbitros de nossos destinos, a ninguém culparíamos de não haver calculado sobre nossa impor-

tância. Não nos salvariam quaisquer considerações dirigidas por outro princípio que não fosse o bem do país”.

Por fim, Larrañaga, que presidia o Congresso por moléstia de Duran, falou: “Nós nos achamos em estado de abandono; desamparados da Espanha. Desde o ano quatorze, apesar dos decididos esforços de muitos habitantes desta Província, Buenos Aires nos abandonou; e todas as demais Províncias fizeram outro tanto. A Banda Oriental sozinha tem sustentado uma guerra muito superior às suas forças. Qualquer Convênio anterior, qualquer Liga, ou qualquer Pacto, estão inteiramente dissolvidos por essa razão. No triste estado a que estamos reduzidos, colocados entre dois extremos diametralmente opostos de nossa ruína e nossa felicidade, de nossa ignomínia ou de nossa glória; todas as nossas considerações não se podem dirigir a outra coisa que a consultar nosso futuro bem-estar. O doce nome de Pátria deve nos enternecer; porém o patriota não é aquele que invoca seu nome, senão o que aspira livrá-la dos males que a ameaçam. Temos visto invocado este sagrado nome por diferentes facções que têm destruído e aniquilado o país; depois de anos de revoluções não estamos muito distantes do ponto do qual saímos. A nós nos toca agora conservar o que resta deste aniquilamento quase geral; se o conseguirmos, seremos verdadeiros patriotas. [...] Se, pois, pelo abandono em que temos ficado, nosso dever nos chama a consultar os interesses públicos da Província; somente esta consideração nos deve guiar porque a saúde da Pátria é a única e mais poderosa lei de nossas operações. Afastemos a guerra, desfrutemos a paz e a tranquilidade, que é o único caminho que nos deve conduzir ao bem público; consideremos este território como um Estado separado que deve se unir, conservando suas leis, seus foros, seus

privilégios e suas autoridades; peçamos a demarcação de seus limites como estavam quando fomos ocupados pelas tropas portuguesas; sejam os habitantes da Província naturais ou domiciliados os que devem optar os empregos na Província; sejam eles seus únicos juizes por quem os habitantes hão de sustentar e defender seus direitos; aspiremos à liberdade do comércio, indústria e pastagens; procuremos evitar todo gravame de contribuições; finalmente acordemos quando cremos ser mais útil e necessário para conseguir liberdade civil, a segurança individual e defender as propriedades da população. Então, por aclamação geral, os senhores deputados dirão: este é o único meio de salvar a Província; no presente estado a ninguém pode ocultar-se-lhe as vantagens que se seguirão à incorporação sob as condições que assegurem a liberdade civil de seus habitantes. Pelo mesmo, sem comprometer o caráter que representamos,

tampouco podemos pensar de outro modo. Neste estado, declarando-se suficientemente discutido o ponto, acordaremos em incorporar esta Província ao Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarves, e sob as precisas condições que se proporão e acordarão pelo mesmo Congresso em suas últimas seções como bases principais e essenciais deste Ato, que se reservará até que aquelas se propaguem às autoridade que correspondam”.

Todos os deputados assinaram a Ata lavrada. No dia seguinte, em sessão do Congresso, discutiu-se como dar conhecimento das Atas aos departamentos e a Lecor, que a Província, chamando-se agora Cisplatina, fazia parte do Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarves. E que uma Comissão de cinco membros, nomeada pelo Congresso, iria fixar os privilégios dos quais gozaria a nova Província.

**Afastemos a guerra,
desfrutemos a paz e a
tranquilidade, que é o único
caminho que nos deve
conduzir ao bem público;
consideremos este
território como um Estado
separado que deve se unir,
conservando suas leis, seus
foros, seus privilégios e
suas autoridades; peçamos
a demarcação de seus
limites como estavam
quando fomos ocupados
pelas tropas portuguesas**

A 31 de julho, foram aprovadas as seguintes condições para a incorporação: a) O território deve ser considerado como uma Província do Reino Unido, com tratamento diferente do das outras, chamada Cisplatina; b) Os limites com a Província do Rio Grande do Sul serão aqueles mesmos existentes no início das lutas da Banda Oriental; c) Sua representação no Congresso Nacional (do Reino) será como a das outras Províncias; d) Serão respeitadas as leis obedecidas na Província Cisplatina, desde que não se oponham às leis do Reinado; e) Serão mantidos todos os privilégios e prerrogativas das autoridades, pessoas e propriedades familiares; f) As autoridades civis serão mantidas acima das militares, e estas não poderão ingerir nos assuntos afetos às primeiras; g) Comércio, indústria e agricultura serão isentos de taxas; h) Todos os cargos civis serão ocupados por habitante ou domiciliado na Província, exceto, por hora, o cargo de capitão-general; i) Nenhum cidadão da Provín-

cia poderá ser compelido para serviço em terra ou no mar por recrutamento; j) As milícias, formadas nos departamentos, só poderão ser transferidas de seu departamento de origem em caso de guerra ou desordem pública; k) Serão fixadas as maneiras de se utilizarem os gastos públicos, determinando o que caberá às Províncias e o que caberá ao Banco do Rio de Janeiro; l) O Congresso estabelecerá as bases de uma Constituição provisória, até a definitiva ter sido votada; m) Continuará, por hora, na chefia desta Província o General Lecor e, enquanto não se adotar uma Constituição Geral, será indicado pelo Congresso um síndico procurador do Estado, para o qual serão levadas as reclamações de alguma autoridade, ou mesmo de habitante, que interpele seu Ministério com documento ou prova justificativa por qualquer violação das condições propostas. (Outros artigos estabeleciam detalhes de execução.)

Em análise histórica, um dos perigos conhecidos é haver interferência das circunstâncias vividas pelo historiador, de seus conceitos, princípios e desejos no cenário em que ocorreram os fatos ou acontecimentos de séculos atrás. Com isso, tendem a ser falhas as conclusões na busca da verdade histórica, que, por si mesma, é sempre meio confusa.

Na época, as Províncias Unidas do Rio da Prata não faziam jus ao nome. Havia os “unitaristas”, que desejavam serem elas unidas realmente, e os federalistas, que preconizavam maior independência para as Províncias. Ambos lutavam para ampliar o número das Províncias Unidas com ações militares ao norte e na Banda Oriental. Esta passara por nove anos de guerra em seu território, contra espanhóis, portugueses, platinos e elementos internos se digladiando, levando-a à miséria. A Monarquia espanhola submergira no *tsunami* napoleônico. O Reino Unido de Brasil, Por-

tugal e Algarves, inicialmente o mais estável, em virtude da vinda da Corte para o Rio de Janeiro, assistia a conflito entre “brasílicos” e portugueses, em um crescendo que levaria à independência do Brasil logo depois, acrescentando o Império brasileiro à confusão. Com os partidos diversos que dividiam esses países ou territórios, cada um tendo diferente solução para os próprios problemas, não seria de surpreender que houvesse atitudes antagônicas, que fogem à lógica atual, confrontando-se, sem seguir uma única direção.

O resultado da eleição preconizada por D. João VI não teve reações especiais no Reino Unido. Não havia opinião pública no imenso e atrasado Reino. A pequena elite dirigente estava preocupada com a Revolução pernambucana de 1817, a qual, embora vencida, deixara um rastro republicano perturbador, e com o conflito entre os que desejavam que o Brasil se mantivesse como a sede do Império e os portugueses na Europa querendo reaver sua posição anterior.

Naturalmente a votação de 18 de julho foi criticada como tendo sido encomendada, quase como uma farsa. De Portugal, o ministro Silvestre Pinheiro Ferreira – por pressão da Espanha, que não perdia as esperanças de recuperar seu Império, o que, em relação à Província Cisplatina, agora estaria mais difícil – interpelou Lecor, primeiramente em carta de 3 de dezembro de 1821 e, não tendo resposta, insistindo em 22 de dezembro. Queria saber detalhes de como Lecor acatara as ordens que, em nome de Sua Majestade, lhe enviara a 16 de abril, e cujo cumprimento “acarretara sobre a nossa já indecorosa situação o extraordinário embaraço de passarmos aos olhos de uma Potência, com a qual hoje, mais do que nunca, nos importa manter a mais leal e estreita amizade, como a Nação Espanhola e o Governo refalsado que, debaixo da aparência

de querermos respeitar o direito imprescritível dos Povos, deixando-lhes a liberdade de escolher o Governo e a Constituição por que se querem reger, havemos induzido a Banda Oriental a se unir ao Brasil, engrossando-nos assim astutamente com as perdas que não podem deixar de ser em si mesmas sensíveis aos nossos Aliados, agravadas muito mais pela falta de boa fé, como se figura ter influído neste negócio.”. Continuava, afirmando que, pelos boatos que corriam na Europa por diferentes vias, um simulacro teria feito com que os deputados eleitos tivessem unanimemente concordado que a Banda Oriental se tornasse uma Província do Brasil. Esperava, assim, que notícias urgentes desmentissem tal boato embaraçoso.

A situação do ministro era tão difícil, que, não atentando quanto ao tempo que levavam as correspondências, voltou a pedir explicações a Lecor 19 dias depois. Escreveu que havia recebido duas correspondências dele datadas de 25 de agosto, com toda a documentação relativa ao resultado da votação. Mas davam a aparência de ter havido instruções secretas paralelas às ordens de 16 de abril, falando dos desejos da Corte acerca dos resultados a serem obtidos. Não davam base para se concluir sobre a sinceridade dos discursos pronunciados no dia 18 de julho. A explicação do que realmente acontecera era extremamente importante, para satisfazer as implicações com a Espanha.

Uma clara exposição dos fatos demonstraria a lisura das ordens do governo de 16 de abril. A aprovação dos atos relativos à incorporação da Província Cisplatina ao Reino Unido dependeria dessas explicações (ou seja, a incorporação da Província não havia sido aprovada pelo Congresso em Portugal).

A figura de D. João VI tem sido apresentada pela história como a de um monarca tímido, hesitante e indeciso, sempre adiando uma solução. Um

A figura de D. João VI tem sido apresentada pela história como a de um monarca tímido, hesitante e indeciso, sempre adiando uma solução. Um revisionismo histórico, entretanto, toma corpo reconhecendo-o ser também sagaz e pragmático político que sabia levar os acontecimentos a tomarem a feição que ele desejava

revisão histórico, entretanto, toma corpo reconhecendo-o ser também sagaz e pragmático político que sabia levar os acontecimentos a tomarem a feição que ele desejava. Essas virtudes não era afetadas pela sua pouca aparência real, os seus hábitos de limpeza pessoal e alimentícios, adorando frangos assados, que guardava nos bolsos. É incontestável que sua vinda para o Brasil foi de grande benefício para este, sendo responsável, com as medidas

que tomou, pela transformação de uma colônia, cuja função era aumentar a riqueza de Portugal com açúcar, café e ouro, em um país soberano. Em 1816, julgou ter chegado o momento oportuno para implementar a antiga aspiração portuguesa de levar seus domínios até a margem do Rio da Prata. Os primeiros e importantes passos neste sentido foram dados com a ocupação militar. Mas a situação mudara. Com as cisões entre os interesses do reino sul-ame-

ricano e de Portugal, o qual renascia na Europa, a situação não era mais a mesma. A possibilidade de se estar criando no Sul um foco rebelde, em vez de anexar um território produtivo e com localização comercialmente favorável, e mais a carga financeira incomensurável do custeio da operação militar que parecia não ter fim, não mostrava ter sido a incorporação da Banda Oriental uma aquisição rendosa.

Em carta dirigida ao conselheiro Thomaz Vilanova Portugal, seu auxiliar predileto, datada de 21 de fevereiro de 1820, D. João já diz que despachara com o Conde dos Arcos, primeiro-ministro, para lhe falar dos negócios do Rio da Prata, pois achara a correspondência de Lecor muito incoerente. Não quisera opinar porque não estava muito seguro sobre situação tão séria. Pediu-lhe que conversasse com ele e comunicasse o que haviam decidido. A indignação, a surpresa e a preocupação de Silvestre Pinheiro mostram que o resultado da votação não fora exatamente o que desejava D. João VI. Esperava que optassem pela independência, ao jeito dele, o que daria ao Reino Unido uma saída airosa, livrando-o do que considerava agora uma carga pesada.

Acresce que a reação em Portugal, não ratificando a incorporação e havendo críticas no Congresso, não teve efeito sensível no Brasil. Não há reminiscência de entusiasmo, ou mesmo agrado, pelo fato de o País ter crescido. Havia mais interesse com as discordâncias que levaram à independência. A opinião pública naturalmente não existia. Apenas julgamentos da Corte e de uma pequena elite no Rio de Janeiro. A imprensa brasileira na época era representada, curiosamente, por um jornal impresso em Londres (!), o *Correio Brasiliense*, dirigido por Hipólito da Costa, merecidamente o patrono do jornalismo no Brasil, que acompanhava os acontecimentos sul-ame-

ricanos, especialmente os políticos. Nas edições de 1821 e 1822, arquivadas na Biblioteca Nacional, não se encontra qualquer referência à Província Cisplatina.

E como se teria dado a preferência pela junção com o Reino Unido? O prestígio de Lecor, desde 1819, havia caído bastante, o que se refletira no procedimento da Divisão dos Voluntários d'El Rei, dividindo-se do mesmo modo entre os que desejavam regressar a Portugal e os que ficariam no Brasil. A interpelação de Silvestre Pinheiro ainda piorou o ambiente. Motins explodiam nas diversas unidades da tropa, dirigidos por um coronel, Claudino Pimentel, que parecia ter apoio das Cortes. Lecor havia tido notícia da escolha do substituto. Sua permanência como capitão-general, função que era de seu gosto, e também a integração na sociedade, inclusive pelo casamento, dependeriam da continuidade da Província Cisplatina, o que tinha propugnadores no Brasil e mesmo na Banda Oriental. Estes últimos, assim, ao votarem pela anexação ao Reino Unido, teriam, a meu ver, agido sincera e honestamente, pois, sendo a libertação total, clamada por Artigas, desaconselhável no tempo, segundo eles afirmavam, por razões políticas e econômicas, a escolha pela vinculação ao Reino Unido seria a preferível, considerando sua estabilidade, sem as guerras, destruições, morticínios que os aterrorizava, ao contrário da ligação platina (lamentavelmente, essa tranquilidade iria durar poucos anos, sendo seguida por rebelião e guerras). E o número e a quantidade de condições impostas levariam a Província a situação próxima de conseguir da liberdade.

Lecor pode ter tido influência na decisão dos deputados, mas creio que ela não tenha sido “comprada”, ou coisa parecida. Se a liberal concessão de D. João fosse uma farsa, constituindo, assim, ato desairoso do Reino Unido, seria também desai-

roso para as tradições uruguaias elementos responsáveis escolherem um governo não por acreditarem fosse tal escolha a melhor para o futuro da pátria, e sim por pressão externa, em troca de interesses particulares. Tanto mais que os deputados apresentaram razões para a sua decisão. Se realmente criam não haver ainda possibilidades econômicas e políticas para a independência da Banda Oriental, como desejavam, e se a Província necessitava de um interregno de tranquilidade e paz, a opção pelas Províncias Unidas, na situação de caos em que estas se achavam, não traria tal interregno, apesar das afinidades históricas. E, para o Congresso convocado, restava apenas o Reino Unido como escolha naquele momento, certamente patriótica, não obedecendo a pressões, especialmente com a liberdade de decisão que D. João VI lhes havia dado.

REGÊNCIA DE D. PEDRO I

Lecor não saberia das reais intenções de D. João. E a lealdade brasileira era agora devida ao regente D. Pedro, em atrito constante com Portugal a favor do Brasil, e cuja próxima autoridade nacional fora prevista pelo pai, ao lhe dizer na despedida, ao regressar para a Europa: “Se o Brasil se separar de Portugal, ponha a coroa em sua cabeça antes que um aventureiro o faça”. E Lecor desde logo pôs-se do lado de D. Pedro, aprovando o entusiasmo do imperador de 22 anos em manter a Província Cisplatina como parte integrante do grande Império que recebera.

Logo apareceu uma primeira prova das dificuldades que seriam enfrentadas com a anexação da Província. Com a independência do Brasil, em 1822, o segundo de Lecor, Álvaro Macedo Costa, liderou as unidades da guarnição cisplatina que não concordaram em se separar de Portugal e lutaram con-

tra Lecor. Muitos orientais dividiram-se, juntando-se a uma ou outra facção. Parecendo ser a contenda entre as tropas de ocupação um momento oportuno, patriotas radicais tiveram ânimo para tentar a liberdade apelando pela ajuda do governador de Buenos Aires, que fez nova investida sobre o que ainda chamavam Banda Oriental, desta vez diplomaticamente. Enviaram ao Brasil um emissário especial, D. Valentim Gomes, que apresentou credenciais em 28 de agosto de 1823, exigindo que o Brasil retirasse as tropas “que ocupavam parte de seu território”. A resposta foi demorada e firmemente negativa, dizendo que a Banda Oriental se desligara do Vice-Reinado do Prata antes da formação das Províncias Unidas, e que com ela nada tinha a ver.

Com o envio de Força Naval a Montevideu, os brasileiros venceram, e Álvaro Costa e os portugueses fizeram vela para a Europa a 8 de março de 1824. Lecor, privilegiado, continuou seus esforços para integrar a Cisplatina ao Império. Grande número de orientais foi admitido na administração e mesmo na tropa, com a criação do Regimento de Dragões Orientais, comandado por Frutuoso Rivera, tendo como subcomandante Juan Antonio Lavalleja, o primeiro, combatente ao lado de Lecor, e o segundo, com Álvaro Costa. Um fator de integração, independente de qualquer intervenção governamental, motivado por questões sentimentais, foi o casamento de oficiais brasileiros e portugueses com as senhoritas nativas. Merece ser transcrita a observação de um historiador inglês, John Armitage, pela explicação clara que dá à questão. Escreveu Armitage que “no Brasil havia muito poucas relações sociais ainda mesmo que entre amigos íntimos. As mulheres eram retidas em reclusão claustral e tomavam muito pequena parte nas conversações da sociedade. Em Montevideu e Buenos Aires se dava o contrário, as noi-

tes eram dedicadas ao teatro, aos bailes, ou tertúlias e partidas; nem a guerra, nem a revolução, nem a fome mudariam a inclinação nacional a este respeito; assim nascia a superior atração às senhoritas espanholas e às suas maneiras encantadoras. Ainda que imperfeitamente educadas, a sua conversação era cheia de espírito e variada. Não era, portanto, de admirar que esse contraste fizesse os oficiais brasileiros acharem nas senhoras espanholas muitos atrativos e mais acessível sociabilidade do que jamais tinham experimentado com suas patrícias, de forma que muitos casamentos se efetuaram, mesmo na expectativa de próximas campanhas”.

O entusiasmo de D. Pedro I pela Província Cisplatina não foi acompanhado pelos cuidados que ela requeria. O ano de 1824 assistiu ao seu declínio. As forças portuguesas que haviam ido para Portugal não foram substituídas. A atenção política e militar do Império foi absorvida pela reação

à revolução em Pernambuco, que levantou quase todo o Nordeste, formando a Confederação do Equador. A fraqueza percebida em Montevidéu estimulou o espírito “artiguista”, que não morrera. Seus seguidores, no balanço habitual, apoiaram-se nas Províncias Unidas, visto que, tendo melhorado a situação interna com a vitória de Ayacuicho sobre os últimos espanhóis da

América e conseguido a lealdade da totalidade das províncias, seu mais importante objetivo nacional passou a ser a recuperação da Banda Oriental. O ano de 1824 foi ocupado pelas conspirações, não muito ocultas. Caberia aos Cabaleros Orientales, grupo formado na Cisplatina e em Buenos Aires, o primeiro movimento. A 19 de abril de 1825, um barco com 33 patriotas vindos

das Províncias Unidas, sob a chefia de Juan Antonio Lavalleja (que havia desertado do Regimento de Dragões), cruzou o Rio Uruguai, embicando na margem cisplatina e empunhando a bandeira de Artigas. Avançaram, recebendo adesões, uma delas a do Regimento de Dragões Oriental, enviado para interceptá-los, com seu comandante Frutuoso Rivera.

Duas colunas do Exército do Rio Grande do Sul, comandadas pelo Marechal de Campo José de Abreu e pelo Tenente-Coronel Mena Barreto, enviadas para combater o Exército popular de Lavalleja, desta vez foram derrotadas nas batalhas de Galinhas e Sarandi.

Toda a campanha ficou dominada pela rebelião. Uma assembleia realizada na povoação de Florida, a 23 de novembro de 1825, declarou nulos, dissolvidos e sem nenhum valor todos os Atos que formalizaram a anexação da Banda Oriental ao Império do Brasil. A Província Cisplatina limitou-se às cidades do litoral, cercadas por terra e supridas pelo mar.

Com o envio de Força Naval a Montevidéu, os brasileiros venceram, e Álvaro Costa e os portugueses fizeram vela para a Europa a 8 de março de 1824

★ ★ ★

O entusiasmo de D. Pedro I pela Província Cisplatina não foi acompanhado pelos cuidados que ela requeria. O ano de 1824 assistiu ao seu declínio. As forças portuguesas que haviam ido para Portugal não foram substituídas

A GUERRA ENTRE O BRASIL E AS PROVÍNCIAS UNIDAS DO RIO DA PRATA

Em Buenos Aires, a invasão despertou enorme entusiasmo nacional e bélico. Aguardando a oportunidade de tomar parte na pendência, as Províncias Unidas armavam-se, abasteciam Lavalleja, mantinham um “Exército de Observação” na margem direita do Rio Uruguai e travavam guerra não muito fria com o Brasil no Rio da Prata. Esse conflito passou a ser “questão de honra” dos dois países envolvidos. A 10 de dezembro de 1825, foi declarada a guerra entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata. Durou a guerra dois anos e meio, sem muita expressão, exaurindo as finanças dos adversários, duas nações recém-formadas e despreparadas. A indecisão da luta foi “decidida” pela Inglaterra, que, vendo seu comércio prejudicado pelo ambiente bélico no Rio da Prata, com bloqueio, corsários indo e vindo, interveio, sugerindo um Convênio Preliminar – aceito com alguma dificuldade a 27 de agosto de 1828 (em 1827, houve uma primeira tentativa de acordo, repelida pelos combatentes), mas nunca transformado em Tratado – que firmava a paz, sendo a vitória concedida ao objeto da disputa – a República Oriental do Uruguai.

REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

O carisma obtido junto aos brasileiros por D. Pedro I, como o “Príncipe da Independência”, foi diminuindo com suas preferências pelos portugueses que o rodeavam

e com as dificuldades que a guerra estava causando. Os partidos da oposição utilizavam a questão cisplatina para impopularizar o imperador. No Congresso eram frequentes as violentas exprobrações, as frases amargas e candentes, verberando a alta administração do Império e a responsabilizando pelos graves problemas que afetavam o País. A imprensa os secundava. Confundiam a crítica a D. Pedro I com a crítica à guerra e ao seu entusiasmo com a Província Cisplatina. Esta teria sido ocupada e incorporada como fruto de antigas ambições portuguesas, com fins comerciais, sem se ter

A 10 de dezembro de 1825, foi declarada a guerra entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata. Durou a guerra dois anos e meio, exaurindo as finanças dos adversários

levado em conta que era território espanhol em razão de seus costumes, sua língua etc. Relativamente às operações guerreiras, as ofensas atingiam principalmente os chefes que a conduziam e os seus resultados. A ignorância e as injustiças caracterizavam as críticas que explodiam no Congresso e na imprensa.

A Marinha era o alvo preferido, exatamente por ter o papel mais saliente. Infelizmente, alguns historiadores fizeram causa comum com o que diziam os políticos.

O Uruguai e a Argentina comemoram como fastos nacionais a luta pela Banda Oriental. Têm razão. Para o primeiro, representou ela os esforços e sacrifícios que construíram uma nação independente. A segunda queria completar a herança do Vice-Reinado do Prata, e com a Província que mais lhe interessava, dando-lhe o domínio de todo o Rio da Prata, além das vantagens climáticas e terras produtivas.

Para o Brasil, a incorporação da Província Cisplatina não teve tanto significado. A ambição portuguesa havia sido esqueci-

da, sendo apenas herdada pelo entusiasmo juvenil de D. Pedro. A anexação da Banda Oriental fora obtida por meio de invasão militar e conquista territorial difíceis, quando ainda não éramos capazes de manter a posse do imenso continente que recebemos de Portugal. A expansão geográfica portuguesa para o norte e para o oeste foi também fruto de invasão, passando por cima do Meridiano de Tordesilhas. Mas atravessavam espaços desertos, virgens, o que não era o caso da Banda Oriental, onde já havia uma civilização, um sentimento nacional e uma cultura diferente da nossa, não constituindo sua posse para o Brasil aspiração ou necessidade. Foi simplesmente por iniciativa da realeza, e não nacional. Nos 12 anos de existência da Província Cisplatina, não há me-

A expansão geográfica portuguesa para o norte e para o oeste foi também fruto de invasão, passando por cima do Meridiano de Tordesilhas

mória de uma vantagem para o Brasil. Somente luta, despesas, sacrifícios. Além das críticas, percebe-se nos Anais do Congresso, durante a guerra, exclamações patrióticas retumbantes, mas, nitidamente, exterioridades. Mas quando da “Fala do Trono”, em 1828, comunicou o fim da guerra, a reação na Câmara foi “esperemos que com honra” e, no Senado, mudez. D. João VI mais uma vez mostrou que a boca mole, com palavras pouco inteligíveis, tartamudeando, não correspondia à sagacidade do cérebro. A ter uma Província diferente em tudo das outras, na administração, nos privilégios, nos sentimentos, na cultura, na língua, ansiosa pela independência sempre que houvesse oportunidade, foi, com certeza, preferível ter um vizinho amistoso e fraterno.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História do Brasil; História do Uruguai; História da Argentina; História de Portugal; Artigas, José; D. Pedro I;

BIBLIOGRAFIA

- ACEVEDO, Eduardo. Jose Artigas. Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres. Alegato Historico. Edition Oficial. Tomos I, II, III. Montevidéo: Imp. Atena, 1950.
- ACEVEDO, Pablo Blanco. Historia de la Republica Oriental del Uruguai. Montevidéo: Barreiro y Ramos, 1906.
- ARMITAGE, John. História do Brasil desde a chegada da família Bragança em 1808 até a abdicação de D. Pedro I em 1831. Rio de Janeiro: Edições Ouro, 1965.
- CALOGERAS, João Pandiá. A Política Exterior do Império. São Paulo: Ed. Nacional, 1927.
- DUARTE, Paulo de Queiroz. Lecor e a Cisplatina 1816 – 1828. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.
- PELLIZA, Mariano. Historia Argentina. Buenos Aires: Ed. Feliz Cacouane, 1889.
- SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. História Naval Brasileira. Vol. 2, tomo II Rio de Janeiro: SDGM, 1979.
- SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. História Naval Brasileira. Vol. 3, tomo I. Rio de Janeiro: SDM, 2002.
- SILVA, João M. Pereira. História da Fundação do Império Brasileiro. Rio de Janeiro. Ed. Garnier 1965



A Família Real não saía sem ela



Ela navegava soberana pela Baía de Guanabara. Viveu dias de glória e pompa. A Família Real não passeava sem ela – a *Galeota Imperial*. Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

Modelo sem similar em toda a América, ainda conserva a sua realeza. A *Galeota Imperial* foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha.

Av. Alfred Agache, s/nº Centro.

Aberto de terça a domingo, de 12 às 17h. Entrada franca.

AS EXPEDIÇÕES AO RIO MANDUVIRÁ*

A Marinha Imperial após a ocupação de Assunção

*A Marinha Imperial na Guerra do Paraguai
não foi só Riachuelo*

LUIZ EDMUNDO BRÍGIDO BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
Primeira expedição naval ao Manduvirá
Segunda expedição naval ao Manduvirá
Terceira expedição naval ao Manduvirá

INTRODUÇÃO**

Após quatro anos de conflito, os aliados chegaram, afinal, a Assunção, uma cidade abandonada. Nela Caxias entrou no **primeiro dia do ano de 1869**.

Nesse estágio da guerra, o Paraguai, como uma nação, estava completamente derrotado: praticamente sem Exército, sem Marinha, sem comunicações, sem sistema de

abastecimento, nada funcionando. Somente a persistência (ou vaidade?) de López em resistir até a morte, não importando o mal que ele próprio estava causando ao seu país, fez prolongar essa guerra por mais 15 meses, até finalmente ser morto por um lanceiro brasileiro em lugar ermo da cordilheira andina – Cerro Corá –, a **1º de março de 1870**.

Seu carisma era tanto que, mesmo nessas precárias condições, conseguiu al-

* Este artigo é parte de um trabalho maior sobre as ações bélicas de toda a Guerra do Paraguai, com o propósito de dar à massa da oficialidade uma visão geral, fácil de ser lida, ressaltando a participação da Marinha naqueles longos anos de beligerância, com a esperança de que os mais jovens se motivem para empreender novas pesquisas.

** Um resumo de todas as ações até a queda de Assunção encontra-se no artigo “O Segundo Dia D da Guerra do Paraguai”, na RMB do 1º trimestre de 2009, páginas 107 a 114.

guns milhares de soldados – a maioria de pouca idade e nenhuma experiência bélica – prontos para vender caro os últimos pedaços de terra paraguaia sob seu controle e a vida de seu chefe. Eram verdadeiros fanáticos!

Em linhas gerais, os aliados ocupavam uma larga faixa de terreno da margem esquerda do Rio Paraguai, de sua foz no Paraná até o paralelo de Assunção. Os paraguaios ainda resistiam no interior até a sua fronteira norte, dando lugar a alguns combates, como os de Rosário, São Pedro (ambos ao sul de Assunção), Tupi-hú, Peribubuí, Campo Grande ou Nhuguassu, Santo Estanislau, Naranjá, Tapitanguá, Rio Verde, Lamas-Ruguá e outros menores (a caminho da ou na cordilheira propriamente dita).

Da Marinha paraguaia, restava uma meia dúzia de embarcações escondidas nas entranhas do território, no Rio Manduvirá, que corre na direção geral de leste para oeste, indo desaguar na margem esquerda do Rio Paraguai, a cerca de 80 km acima de Assunção.

A Marinha Imperial engajou-se na operação de destruir os navios paraguaios por três vezes, dando lugar ao que eu chamei de “expedições navais ao Manduvirá”. Em todas elas, os navios brasileiros entraram pelo rio em pleno território ainda ocupado pelo inimigo, até não haver mais água para a navegação, ou seu curso obstruído, ficando os navios remanescentes de López, após uma fuga de qualquer maneira, além do alcance dos canhões navais brasileiros, mas também bloqueados.

PRIMEIRA EXPEDIÇÃO NAVAL AO MANDUVIRÁ

Ao pressentir a queda de Assunção, López mandou seus poucos navios restantes refugiarem-se no Rio Manduvirá.

Sabedor desse fato, Caxias determinou a Inhaúma que providenciasse uma expedição naval ao Manduvirá para eliminar de vez qualquer manifestação bélica de López no rio, por menor que fosse.

Às 5 horas do dia **5 de janeiro de 1869**, o chefe Delphim Carlos de Carvalho, o Barão da Passagem, herói de Humaitá, suspendeu de Assunção, chegando às 17 horas à foz daquele rio.

Sua força era constituída do Encouraçado *Baía* (capitânia), dos monitores *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piauí* e *Santa Catarina* e das canhoneiras *Ivaí* e *Mearim*.

No reconhecimento que fez, Passagem considerou não ser prudente a entrada no rio com o encouraçado e com as canhoneiras, pois o rio era muito estreito, bem como as canhoneiras não eram encouraçadas e tinham o casco de madeira, e o território ainda estava sob o controle paraguaio.

No dia seguinte, Passagem transferiu-se para o *Santa Catarina* e com os outros monitores entrou no rio e começou a subi-lo – o chefe tinha que liderar seus comandados!

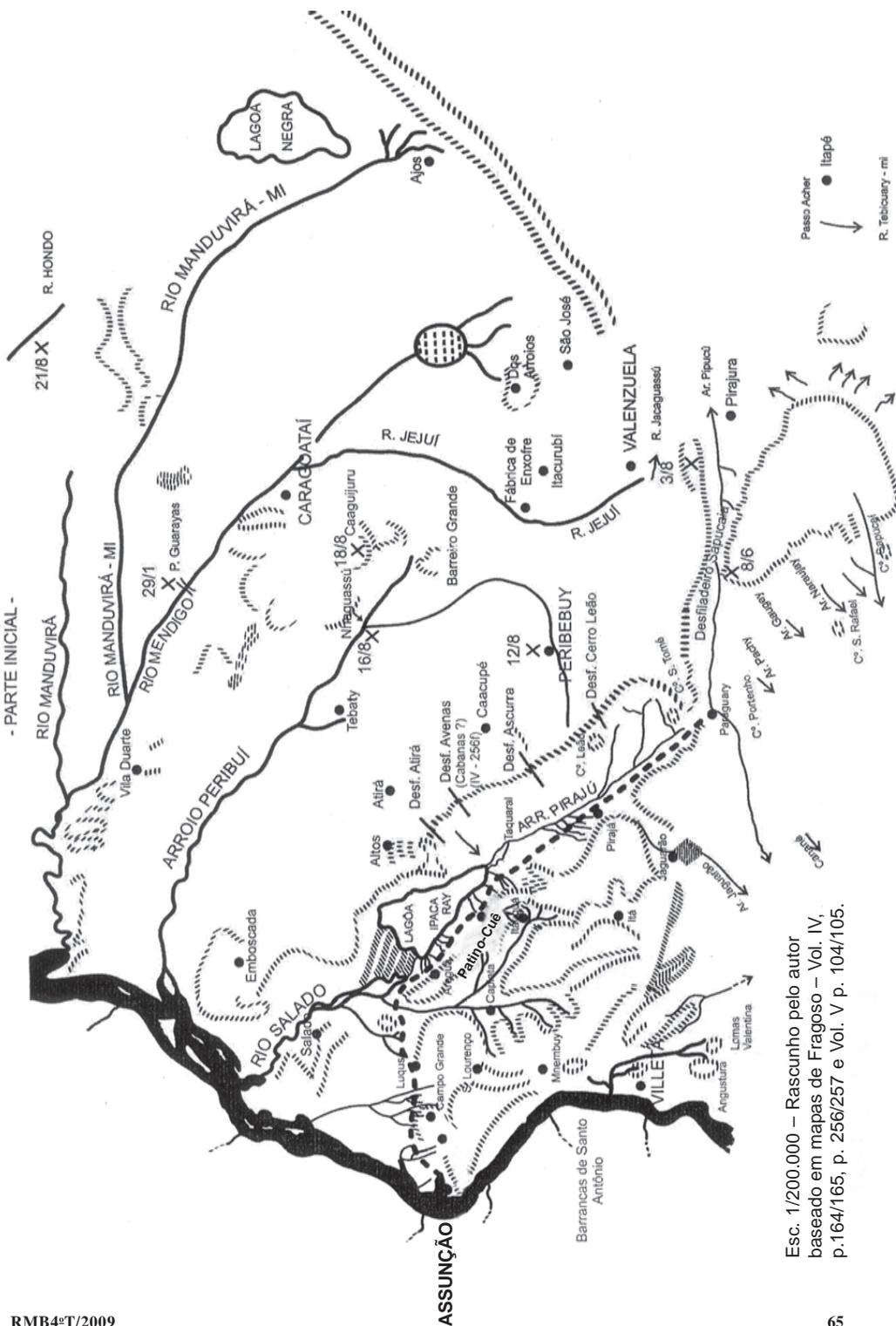
“Navegou com muita dificuldade mais de 140 km até o escurecer, batendo, por vezes, de encontro a árvores e barrancas. Às 16 horas, avistou, a grande distância, os vapores inimigos. Pareciam ser seis navios. Deu-lhes caça, mas eles fugiram a toda força, abandonando chalanas e escaleres (que foram metidos a pique), bem como três dos navios que levavam a reboque; dentre eles, um vapor novo, o *Coitéi*, e o patacho *Rosário*.”¹ (Fragoso)

Às 19 horas, já estava escurecendo e o inimigo entrou por um afluente mais estreito ainda; Passagem decidiu fundear para passar a noite.

Às 7 horas do dia seguinte – **7 de janeiro** –, Passagem e seus monitores reiniciaram a caça. Por três horas (30 km) os navios de Passagem subiram o afluente atrás dos

PLANTA DA CAMPANHA DA CORDILHEIRA

- PARTE INICIAL -



Esc. 1/200.000 – Rascunho pelo autor baseado em mapas de Fragozo – Vol. IV, p.164/165, p. 256/257 e Vol. V p. 104/105.

paraguaios, que iam deixando obstáculos para dificultar a navegação dos brasileiros que, marinheiramente, iam se esquivando de todos eles, até que se apresentou um navio afundado transversalmente ao rio, fechando completamente a passagem.

Com isso, os paraguaios evitaram a sua destruição, mas também eles próprios ficaram bloqueados, sem significar, daí em diante, a mais leve ameaça aos aliados.

Como retroceder se não havia largura suficiente para a manobra? Restou descer o afluente com máquinas dando atrás e com elas manobrando o navio.

Todos chegaram de volta à foz, no Manduvirá, à 17 horas do **dia 8**.

SEGUNDA EXPEDIÇÃO NAVAL AO MANDUVIRÁ

Em **janeiro** de 1869, por se acharem doentes, Caxias foi substituído pelo Conde D’Eu e Inhaúma pelo chefe de esquadra Elisiário Antônio dos Santos, o Barão de Cotegipe.

Inhaúma, ao chegar ao Rio de Janeiro, faleceu (em 18 de março de 1869).

Em **abril de 1869**, o Conde d’Eu, já no comando das forças aliadas, determinou a Elisiário que organizasse uma segunda expedição naval ao Manduvirá para destruir os navios restantes de que López ainda dispunha.

A expedição reuniu os monitores *Ceará*, *Piauí* e *Santa Catarina* e as lanchas a vapor *Jansen Müller*, *João das Botas* e *Couto*. Comandava a expedição o Capitão de Fragata Jerônimo Francisco Gonçalves*, embarcado no *Santa Catarina*, e os navios, respectivamente, Primeiro-Tenente Antônio Machado Dutra, Primeiro-Tenente Carlos Balthazar da Silveira, Primeiro-Tenente Severiano Nunes, Segundo-Tenente Afonso Rodrigues de Vasconcelos e Pri-

meiro-Tenente Gregório de Paiva (o da *Couto* não temos o nome).

A flotilha partiu na madrugada de **18 de abril de 1869** rio acima. Nas águas do Manduvirá seguiram-se 60 a 70 léguas (360 a 420 km) “até divisar, a duas milhas de distância, os vapores e o patacho que em janeiro tinha sido metido a pique para obstruir o canal e a entrada do Rio Caraguataí”² (Diário do Exército), [que dava acesso à cidade de mesmo nome, ainda em mãos paraguaias].

Para verificar pessoalmente, Jerônimo Gonçalves passou para uma lancha, aproximou-se e verificou que o *Paraguari* fechava completamente o Rio Caraguataí.

Prosseguiu então Manduvirá acima com sua flotilha. “A navegação foi franca, e de sol a sol, até o **dia 25**, às 16 horas, quando se reconheceu não ser possível prosseguir mais pela fraca profundidade do leito, estrutura e brusca sinuosidade do canal”³ (Relatório do Ministro da Marinha de 1870).

Desde o **dia 21**, foi a expedição “acompanhada a distância por forças da cavalaria inimiga”.⁴ (Fragoso)

No **dia 24**, a expedição passou pela retaguarda de um acampamento paraguaio.

Como o rio baixasse diariamente de um a dois pés, Jerônimo Gonçalves decidiu retroceder, no **dia 25**, até a um passo que atravessara naquela manhã. De lá avistava-se perfeitamente, a cerca de uma légua, a vila de Caraguataí e os mastros dos vapores inimigos.⁵ (Furlan)

Destacou as duas primeiras lanchas para levar as notícias ao seu chefe imediato, Capitão de Mar e Guerra Vitorio José Barbosa da Lomba – comandante da 1ª Divisão –, e pedir carvão e outros recursos para seus navios.⁶ (Fragoso)

Tendo ouvido barulho de golpes de machado e sinais de derrubada no mato, e receando ser cortado pela retaguarda, reti-

* N.A.: Nome que terá bastante importância nacional no início do período republicano.

rou-se na **noite de 26**. Os monitores e a *Couto* **desceram de popa**, visto a estreiteza do rio.⁷ (Fragoso)

“Desde logo embaraços foram-se apresentando: ora grossas vigas atravancavam o rio, ora eram árvores possantes cuja rama achava-se entressachada de cipós e ervas para enredarem as hélices e pearem o seu movimento. O *Ceará* ia, porém, na vanguarda, e sua maruja limpava a corrente, traçando o caminho aos vapores que lhe seguiam a esteira. Em todo o **dia 28** navegou-se a jusante com toda a força a ver se ficava transposto o Passo de Quaraió, onde as lanchas, na sua volta, haviam sofrido fogo de entrincheiramento; contudo, a noite caiu, e só no dia seguinte pela manhã é que se efetuou a passagem. O passo fortificado com uma bateria a barbete de duas peças, uma grande trincheira guarnecida por 1.100 homens*, três cabos de manilha sustentados por carretas com vigas e árvores atravessadas formavam aí uma defesa respeitável. Ainda é o *Ceará* que abre caminho, avança a todo vapor, estanca por momentos pela resistência dos cabos, rompe-os, porém, corta com seu choque as ramas enredadas e mais abaixo espera sobre rodas os seus companheiros de penosa viagem. Esses, debaixo de fuzilaria, não se fazem esperados; dois torpedos, que o inimigo lança, não arrebentam, e toda esquadilha se reúne, deixando longe as fortificações de terra.”⁸ (Diário do Exército)

Em seguida, a esquadilha subiu novamente o rio e bombardeou a trincheira inimiga. Jerônimo Gonçalves desembarcou um contingente de 80 homens que conseguiu cercar um grupo de paraguaios e fez cinco prisioneiros (dois oficiais).

Tendo em vista a grande diferença numérica em favor dos paraguaios e a possibilidade de o inimigo cortar a retirada (lem-

brete: a região ainda estava dominada pelos paraguaios), Jerônimo Gonçalves mandou recuar o destacamento e o reembarcou; em seguida reiniciou a descida do rio, o que ocorreu sem incidentes.⁹ (Fragoso)

Resquin conta que López, sabedor da audaciosa expedição, mandou um capitão de fragata à frente de um batalhão de Marinha, juntamente com um regimento de cavalaria, para cortar a retirada dos brasileiros no Passo de Jecaió (ou Geraio)¹⁰. Não conseguiu seu intento.

“Por aviso da Secretaria de Estado da Marinha de 14 de maio de 1869, de nº 3.061, foi mandado louvado por sua Majestade o Imperador como comandante da Expedição de Manduvirá pelo acerto e valor que demonstrou.” (Da Caderneta Histórica do Comandante Jerônimo Gonçalves)

TERCEIRA EXPEDIÇÃO NAVAL AO MANDUVIRÁ

Como pensava-se que pelo Manduvirá navios podiam chegar a Caraguataí, onde poderiam apoiar os esforços terrestres, foi decidido enviar navios até lá.

A **17 de agosto**, o comandante em chefe Elisiário Antônio dos Santos mandou que a Canhoneira *Iguatemi* com três lanchas a vapor (*Inhaúma*, *Juquiri* e *Tebicuari*) subissem o Manduvirá; no Passo Orqueta ficou a *Iguatemi*, continuando as três lanchas até o local onde o vapor paraguaio *Paraguari* encontrava-se afundado, a 90 km da foz. Passaram a noite junto à *Iguatemi*. No dia seguinte, vão mais além, até o Passo Garaio, bloqueado por um muro de pedra de três metros de espessura. Conseguiram abrir uma passagem e prosseguiram até perto do passo Gonzalez. Já aí encontrava-se o pequeno vapor *Lindoia*, de cujo mastro podiam-se avistar seis navios paraguaios.

* N.R.: Lembrar que o rio era estreito e, portanto, os navios estavam ao alcance daquele milhar de fuzis.

Vendo-se atacados e perseguidos pelos brasileiros, os paraguaios “lançaram fogo aos vapores que se achavam por perto para não ficarem em nosso poder”¹¹. (Parte de Elisiário dos Santos)

Estava assim destruído o último resquício da Marinha paraguaia.

Essa foi a participação final da Marinha Imperial na Guerra do Paraguai.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Guerra do Paraguai ;

NOTAS

- (1) FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*, Imprensa do Estado-Maior do Exército. Rio de Janeiro, Brasil, 1934, v. IV, p. 149.
- (2) DIÁRIO DO EXÉRCITO in FRAGOSO ib, v. IV, p. 180 e 181.
- (3) RELATÓRIO DO MINISTRO DA MARINHA in FRAGOSO ib, v. IV, p. 181.
- (4) FRAGOSO ib, v. IV, p. 181.
- (5) Ib, ib.
- (6) Ib, ib.
- (7) Ib, ib.
- (8) DIÁRIO DO EXÉRCITO in FRAGOSO ib, v. IV, p. 182.
- (9) FRAGOSO ib, v. IV, p. 182.
- (10) RESQUIN in FRAGOSO ib, v. IV, p. 182.
- (11) SANTOS, Elisiário dos in FRAGOSO ib, v. IV, p. 318.

BIBLIOGRAFIA

- (1) FRAGOSO, Augusto Tasso (General de Divisão). *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro, Brasil: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934 (5 volumes com 1.873 páginas).
- (2) THOMPSON, George. *La Guerra del Paraguay*. Assuncion, Paraguay: [s.n.], 1869 (1ª edição em Buenos Aires), 266 páginas.

A EVOLUÇÃO DA ENGENHARIA NAVAL NO BRASIL*

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT
Vice-Almirante (EN-Ref²)

SUMÁRIO

Introdução

O transporte aquaviário e a necessidade da construção naval no país

Primeiro ciclo – dos tempos coloniais até meados do século XIX

Segundo ciclo – de meados do século XIX ao início do século XX

Terceiro ciclo – das décadas de 1930 e 1940

Quarto ciclo – das décadas de 1960, 1970 e 1980

A fase atual

Conclusão

INTRODUÇÃO

O futuro do Brasil depende do mar e de suas hidrovias interiores. A maior parte do comércio internacional brasileiro se faz por via marítima; o petróleo é principalmente extraído do fundo do mar; o interior do País produz enormes safras agrícolas,

que precisam escoar pelas hidrovias interiores para chegarem aos portos para se transformar em riqueza; ocorre, no mundo, um grande incremento na produção de alimentos, por meio da piscicultura e de outras culturas aquáticas; e existe atualmente à disposição dos brasileiros uma área submersa do porte de uma nova Amazônia,

* Reprodução da aula magna do curso de especialização em Engenharia Naval, realizada na Universidade Federal da Bahia em outubro de 2009.

na Zona de Econômica Exclusiva e na plataforma continental do Brasil. A Marinha terminou o levantamento desta área, chamada de “Amazônia Azul”, e já apresentou o resultado de seus estudos à Organização das Nações Unidas (ONU).

Muito precisa ser feito para que o País possa alcançar seu destino no mar e em suas vias interiores navegáveis. Acredito que não faltarão oportunidades de participar dessa grande aventura para quem se dedicar à especialização em Engenharia Naval.

Bem-vindos, portanto, a este maravilhoso mundo novo, que está chegando para ser usufruído, em benefício de todos os brasileiros. Transformar, no entanto, essa oportunidade em riqueza somente se tornará possível com muito empenho, mas também com competência para obter resultados dos esforços empreendidos. Daí a importância das universidades, como a Universidade Federal da Bahia, que forma profissionais, dando-lhes a oportunidade de adquirir os conhecimentos necessários para produzir esses resultados. Mas cada um dos senhores tem a responsabilidade de aprender e se tornar capaz de gerar prosperidade, para si próprio e para os outros brasileiros. Aproveitem esta magnífica oportunidade que têm na vida e, mais tarde, realizem-se com a experiência profissional e os resultados obtidos.

O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E A NECESSIDADE DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO PAÍS

Não há dúvida de que o comércio brasileiro, principalmente o internacional, devido a

seus produtos mais importantes necessita de uma parcela considerável de transporte aquaviário eficiente, corretamente integrada às outras modalidades de transporte.

Nada pode ser analisado isoladamente nesse sistema, pois os componentes dependem um do outro. São de grande importância para o bom êxito do transporte aquaviário a existência de:

- portos e terminais devidamente equipados e operados;
- vias navegáveis, marítimas e interiores, bem sinalizadas e seguras;
- um sistema logístico eficiente, para que os materiais estejam disponíveis onde e quando se deseja;

• um sistema multimodal de transporte adequado, para que as cargas cheguem rápido e eficientemente a seus destinos; e

• uma boa legislação, correta e eficazmente aplicada, para que não ocorram conflitos sem solução e demoras desnecessárias.

Além dessas condicionantes, existe um

ambiente econômico internacional, cada vez mais influente, que não pode ser ignorado, pois desempenha papel importante.

Como consequência dessa complexidade, em que o transporte aquaviário é apenas um dos componentes de um grande sistema, imerso num ambiente econômico internacional “globalizado”, é imprescindível a intervenção do Governo, para planejar e propiciar seu desenvolvimento. Há bons motivos para que o Governo se interesse por seu bom funcionamento, como veremos a seguir.

No Brasil, existia um total de despesas em fretes da ordem de 6 bilhões de dólares

Aumentar, modernizar e dar rentabilidade à frota mercante nacional, para que ela tenha uma participação maior no transporte de mercadorias, precisa ser uma prioridade brasileira

americanos, no qual os navios brasileiros tinham uma participação de menos de 4% em 2004. Agora, essa despesa já alcança aproximadamente 16 bilhões, e a participação brasileira continua a ser pequena.

Existe, portanto, um *deficit* que é crescente. Aumentar, modernizar e dar rentabilidade à frota mercante nacional, para que ela tenha uma participação maior no transporte de mercadorias, precisa ser uma prioridade brasileira. A construção naval no País poderá contribuir para esta meta, com as vantagens de gerar empregos, inclusive para os senhores, e trazer desenvolvimento tecnológico, que também servirá para que os senhores se desenvolvam profissionalmente, realizando-se como pessoas e passando a valer mais como profissionais.

É verdadeiramente incrível como se chegou a essa situação. Na década de 1980, a capacidade de transporte da frota brasileira atingiu 9,2 milhões de toneladas de porte bruto, e a participação de navios brasileiros na geração de fretes chegou a mais de 20%, passando, depois, a regredir, praticamente até os dias de hoje. Os empregos no setor, evidentemente, foram minguando. Foram mais de 20 anos de descaço, que somente começa a ter atenção governamental renovada mais recentemente.

A existência de uma Marinha Mercante nacional de porte, no entanto, não seria essencial para a eficiência do transporte aquaviário no Brasil, na opinião de algumas pessoas. Isto até poderia ser verdade, considerando a existência de uma economia mundial “globalizada”. Alguns países escolheram outras estratégias para realizar seu transporte aquaviário. Os Estados Unidos da América, por exemplo, possuem relativamente poucos navios com sua bandeira, preferindo utilizar navios de “bandeira de conveniência”, principalmente de países como o Panamá e a Libéria, em sua Marinha Mercante. Os navios de bandeira

americana que possuem, em geral no serviço de cabotagem, têm em seus projetos muitas características que visam à sua mobilização para emprego em guerras e crises em tempos de paz. Mas nações desenvolvidas sabem e podem defender seus interesses também em tempos de paz.

As “bandeiras de conveniência” são outro complicador no transporte marítimo. São países que aceitam o registro de navios, que passam a utilizar não apenas suas bandeiras, mas também a legislação neles em vigor. Evidentemente, ter navios gera receitas para eles. Por outro lado, os navios de “bandeira de conveniência” ficam sujeitos a legislações trabalhistas menos rigorosas e a impostos e outras exigências mais brandos, tornando-se mais competitivos. É claro que tudo isso tem seus inconvenientes, e a Organização Marítima Internacional (IMO) vem, aos poucos, disciplinando a situação, por meio de recomendações de segurança e treinamento que são, depois, incorporadas à legislação de todos os países.

Manter uma Marinha Mercante de certo porte, seguindo um planejamento nacional, é, porém, uma estratégia sensata para um país como o Brasil. Isto, além de reduzir a evasão de divisas com fretes, permite estabelecer estratégias comerciais independentes. Não sei se lembram, há alguns anos, que, quando o Brasil aumentou seu volume de exportações, faltaram contêineres. Não adiantava fabricar contêineres, porque não eram eles que estavam faltando, mas sim navios estrangeiros interessados em vir ao País, com espaços vazios para levar o volume de exportação superior ao de importação, tendo em vista outros interesses que tinham naquela época. O Brasil havia perdido o controle do transporte marítimo integrado a seu comércio internacional.

A construção naval e a existência de uma Marinha Mercante nacional contribu-

em para que essa situação possa ser evitada, permitindo a disponibilidade de navios e embarcações adequados às cargas a serem transportadas e às vias navegáveis a serem utilizadas. Obter os navios necessários por meio de uma construção naval nacional não é uma opção obrigatória, mas apresenta vantagens no caso brasileiro, em que criar empregos e desenvolvimento tecnológico é muito importante.

A construção naval é subsidiada, de formas diversas, na maioria dos países que a possuem, por saber que seus resultados, mesmo quando são financeiramente desfavoráveis, são apenas parcelas de um resultado total, que, em termos econômicos e sociais, pode ser mais importante para a nação. Algumas até mesmo escolheram a construção naval própria como parte de sua estratégia de desenvolvimento industrial. Trata-se de uma atividade que, em termos de geração de empregos, pode-se estimar uma proporção de cerca de 5:1, ou seja, para cada operário no estaleiro tem-se cinco empregos na indústria de navieças e outros setores envolvidos. Além disso, é uma excelente geradora de mão de obra qualificada. Um bom encanador da construção naval, por exemplo, é um excelente encanador para obras de construção de prédios. Um bom técnico da construção naval pode ter, também, aplicação em outras áreas. Conheço um que se dedicou, com bom êxito, ao projeto de mobiliário sob medida para ambientes com restrições de espaço, que se assemelham aos compartimentos de bordo.

Não cabe, aqui, discutir as dificuldades e complicações que levaram ao declínio da Marinha Mercante nacional e da construção naval no País nos últimos 20 anos.

A consciência da importância de um Poder Marítimo nacional forte – o Poder Naval é uma parcela, a militar, deste Poder Marítimo – ainda é pouco compreendida

pela maioria dos brasileiros. Quanto a isso, muito pode ser feito, e acredito que meu propósito mais importante, como diretor, na Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, é difundir a consciência marítima no País.

Paradoxalmente ao fato de que a prosperidade dos cidadãos brasileiros sempre dependeu de um sistema de transportes eficiente, do qual a modalidade aquaviária é imprescindível, o País não deu, em sua história, uma atenção persistente ao desenvolvimento de sua Marinha Mercante e construção naval. Alternaram-se fases de incentivo e progresso com fases de abandono e decadência, formando ciclos de desenvolvimento. Como o desenvolvimento tecnológico mundial é contínuo, após cada fase de decadência, foi necessário um esforço e uma despesa em investimentos e treinamento para voltar a progredir.

Identificam-se, no passado, quatro desses ciclos completos de desenvolvimento da construção naval no País:

- Primeiro: dos tempos coloniais até meados do século XIX, quando se construíram navios veleiros de madeira, com tecnologia inicialmente portuguesa, a qual foi superada pelos desenvolvimentos que redundaram das “revoluções”, chamadas “Científica” (séculos XVII e XVIII) e “Industrial” (séculos XVIII e XIX).

- Segundo: da segunda metade do século XIX ao início do século XX – cujo apogeu ocorreu no terceiro quarto desse século –, quando construíram nos estaleiros nacionais navios parcialmente de ferro, muitos projetados por brasileiros, alguns com máquinas a vapor também construídas no País.

- Terceiro: as décadas de 1920, 1930 e 1940, quando a Segunda Guerra Mundial estimulou a construção de navios de guerra nacionais, sendo depois a atividade paralisada.

• Quarto: as décadas de 1960, 1970 e 1980, quando diversos incentivos governamentais permitiram o crescimento da Marinha Mercante nacional e o desenvolvimento de uma indústria naval – que chegou a ocupar o sétimo lugar entre os principais construtores navais do mundo, com 7% da produção total, sendo a segunda em capacidade de processamento de aço, tendo também ocorrido a construção e o projeto de navios de guerra no País – sendo, depois, descontinuados os incentivos.

Atualmente, a demanda do serviço *offshore* do transporte de petróleo e do transporte de cabotagem exige navios modernos e eficazes. Iniciou-se, conseqüentemente, uma nova fase de construção naval no Brasil, em que se tem esperança de continuidade.

PRIMEIRO CICLO – DOS TEMPOS COLONIAIS ATÉ MEADOS DO SÉCULO XIX

A construção naval europeia no Brasil data do início da colonização portuguesa. As primeiras embarcações de tradição europeia construídas em território brasileiro foram, muito provavelmente, os dois bergantins feitos no Rio de Janeiro, por ocasião da primeira expedição colonizadora, de Martim Afonso de Souza. Nessa viagem também vieram das ilhas oceânicas portuguesas os colonos que se instalaram em São Vicente em 1531, conhecedores da tecnologia da agroindústria açucareira, que tornou economicamente viável a colonização.

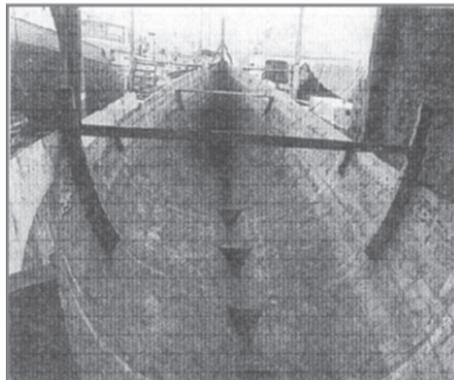
O primeiro estaleiro em território brasileiro, a Ribeira das Naus de Salvador, foi fundado oficialmente pelo governador-geral D. Francisco de Souza, no final do século XVI. Mas este estabelecimento industrial já existia desde o governo de Tomé de Souza, que trouxe, em 1549, um mestre, carpinteiros navais, calafates e um ferreiro.

As três indústrias pioneiras no Brasil são a açucareira, com seus engenhos; a naval, com seus estaleiros; e a da fabricação de telhas, com suas olarias. Consta que os senhores de engenho reclamaram do novo estaleiro, que competia pela escassa mão de obra disponível na região. O estaleiro de Salvador, depois Arsenal de Marinha da Bahia, no entanto, progrediu e foi o principal estabelecimento de construção naval no Brasil até meados do século XIX, tendo construído muitos grandes navios veleiros de madeira.

Evidentemente, já existia a construção de embarcações indígenas, mas são construções muito primitivas, de um só tronco escavado – igara em tupi –, ou da casca de uma árvore – ubá. A embarcação composta de vários componentes e a embarcação construída pelo método de “esqueleto rígido”, ou seja, da construção dos componentes da estrutura interna – quilha, cavernas, vaus e outros – antes do costado – o que permite o controle completo da forma do casco – são de origem europeia.

Nesse período, diversos estaleiros também construíram embarcações ao longo da costa brasileira – algumas importantes, como, no Rio de Janeiro, no século XVII, o famoso Galeão *Padre Eterno*.

Dos vários arsenais de Marinha que se desenvolveram no Brasil, destaca-se o do Rio de Janeiro, fundado pelo vice-rei Con-



Costado rígido



Esqueleto rígido – Primeiro é construída a estrutura, depois se acrescenta o costado

de da Cunha, em 1763. O Rio ganhara importância com a descoberta, em 1692, do ouro de Minas Gerais, por ser o principal porto da Colônia próximo da região aurífera. Esse arsenal construiu apenas uma nau (navio de linha), no século XVIII, a *São Sebastião*, e dedicou-se principalmente à reparação naval, após a chegada da corte portuguesa, em 1808. Ele, porém, ganhou importância crescente a partir da Independência, inicialmente por estar o Arsenal da Bahia nas mãos dos portugueses e por ser o Arsenal da Corte na capital do Império.

Um feito notável dos portugueses na construção naval foi a experimentação que realizaram para utilizar as madeiras. Existiam excelentes madeiras nas matas brasileiras, como o tapinhoã, a peroba, a massaranduba, os ipês, o angelim, o vinhático, a sucupira e o pau-d'arco. Elas eram adequadas para partes diferentes dos navios. Havia também a época e a hora certa de cortar a árvore e a forma correta de secar e armazenar. Sem dúvida, toda uma tecnologia de emprego de materiais, que foi cuidadosamente desenvolvida.

Nessa época, o projeto dos navios obedecia a métodos empíricos. No século XVI e boa parte do XVII, seguia princípios de harmonia de proporções típicas do Renascimento europeu, com origem na Antiguidade Clássica. Os portugueses, no entanto, padronizaram seus navios. Essa padronização era feita por meio de regimentos, com regras relativamente simples, destinados aos mestres e carpinteiros navais,

que, portanto, não precisavam conhecer o método de projeto, bastando utilizar as regras para construir o navio do tipo e do porte desejados.

Ainda se constroem embarcações típicas no Brasil sem desenhos, utilizando, como na Bahia, “graminhos” – que não têm a ver com os graminhos de origem medieval empregados pelos portugueses –, que são riscos em um pedaço de madeira que permitem reproduzir projetos empíricos dessas embarcações.

Cabe, no entanto, observar que muitas dessas embarcações típicas brasileiras, desenvolvidas empiricamente, têm comportamento complexo, cuja análise teórica, quanto à hidrodinâmica e à estabilidade dinâmica, é muito interessante e difícil. Um bom exemplo é a jangada de paus nordestina, cujos toros são arrançados em uma disposição que favorece o escoamento, quando se movimenta, e em que o jangadeiro, que tem seu corpo incorporado ao veículo, pode também alterar a posição do mastro, deformá-lo e molhar a vela, para melhor aproveitar o vento.

No século XVIII, passou-se a utilizar desenhos de planos de linha para construir o casco das embarcações construídas pelos estaleiros. As regras empíricas de construção se mantiveram praticamente inalteradas, apesar da “Revolução Científica”.

O século XIX é um período de grandes mudanças tecnológicas. Nele a tecnologia começou a evoluir de forma cada vez mais acelerada. No seu início, a totalidade dos navios era constituída por veleiros, cujo principal material de construção era a madeira. Em meados desse século, muitos dos navios já eram propulsionados por hélices acionadas por máquinas a vapor. Os navios de guerra passaram também a proteger o costado com couraças de ferro e depois foram construídos com cascos de ferro. As velas foram mantidas por precaução e economia de carvão combustível até seu total desaparecimento, mais tarde, com a maior confiabilidade nas máquinas. Ocorreram também modificações nos estaleiros, e a construção no Brasil, onde não se desenvolveu tecnologia para acompanhar a “Revolução Tecnológica”, que ocorria em países do Hemisfério Norte, tornou-se obsoleta.

SEGUNDO CICLO – DE MEADOS DO SÉCULO XIX AO INÍCIO DO SÉCULO XX

Foi preciso importar tecnologia da Europa. Isso ocorreu principalmente trazendo técnicos e engenheiros estrangeiros e enviando brasileiros para aprenderem as novas tecnologias necessárias à construção de navios no País.



Arsenal de Marinha da Corte, ou do Rio de Janeiro

Entre 1840 e 1865, dois principais estaleiros se modernizaram. Um foi o Arsenal de Marinha da Corte, no Rio de Janeiro, e o outro, o Estaleiro da Ponta d’Areia, em Niterói, este de capital privado, controlado pelo futuro Visconde de Mauá.

A modernização do Arsenal de Marinha da Corte se iniciou principalmente com a contratação do engenheiro alemão Guilherme Weinschenk, em 1840. Começaram a adquirir novos equipamentos. Seguiram-se outros estrangeiros. Em 1852, assumiu a Diretoria de Construções Navais o engenheiro naval brasileiro Napoleão Level, que se formara na Europa. Em 1865 outros engenheiros brasileiros, também formados na Europa, especializados em mecânica, co-



Jangada de paus, com mastro móvel

meçaram a assumir as oficinas, como os oficiais de Marinha Carlos Braconnot e Antônio Gomes de Matos. Muitos dos navios construídos passaram a ter máquinas alternativas projetadas e construídas no Arsenal.

Napoleão Level foi o maior engenheiro naval brasileiro de seu tempo. Projetou e gerenciou a construção de vários navios, inclusive os encouraçados (*ironclads*) para a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1865-1870). Sem eles seria impossível ultrapassar as fortificações paraguaias das margens dos rios. Destes, os monitores foram os mais notáveis, pois eram o que havia de mais moderno na tecnologia naval para a guerra. O engenheiro sueco Ericsson inventara e construíra o USS *Monitor* para a Marinha dos Estados Unidos, na Guerra Civil Americana (1861-1865). Seu navio enfrentara o Encouraçado CSS *Virginia*, ex-*Merrimack*, em Hampton Roads. Os resultados desse combate e dos acontecimentos anteriores tornaram obsoletos os principais navios de guerra que constituíam as esquadras existentes. Cinco anos depois Level se inspirou nesse projeto de Ericsson para criar os seis monitores brasileiros da classe *Pará*, que contribuíram significativamente para ven-

cer essa guerra, onde os rios eram as principais vias de comunicação.

O Estabelecimento de Fundação e Estaleiro da Ponta d'Areia foi uma iniciativa do futuro Visconde de Mauá. Foi o maior estaleiro da América do Sul, com aproximadamente mil operários em 1857. Construiu 72 navios de 1846 a 1857. No início, a maioria de seus engenheiros e especialistas era estrangeira. O engenheiro inglês Thomas Dodgson foi o projetista de vários dos navios.

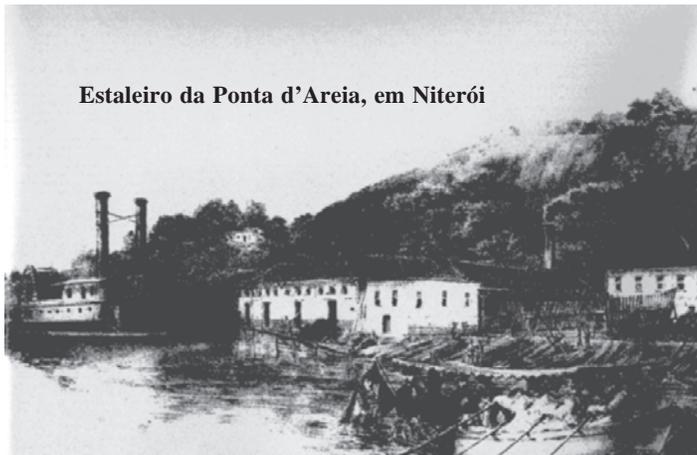
Havia também vários estaleiros menores, no Rio de Janeiro, na Bahia e em outras cidades, além de vários arsenais de Marinha de menor importância tecnológica.

Ocorreu um desenvolvimento tecnológico brasileiro interessante em 1869, que teve repercussão no exterior. O engenheiro Trajano de Carvalho criou uma forma de carena que dava à parte submersa do navio melhor eficiência, possivelmente para certas relações de comprimento e velocidade, usuais na época. As formas de casco inventadas por Trajano foram utilizadas na construção de navios no Brasil e na Grã-Bretanha e figuraram em destaque na Exposição de Viena, em 1873.

O Arsenal de Marinha da Corte, ou do Rio de Janeiro, foi notável entre 1865 e 1890,

tendo, inclusive, lançado ao mar, em 1890, o Cruzador *Tamandaré*, com 4.537 toneladas de deslocamento e aproximadamente 96 metros de comprimento, o maior navio de guerra construído no Brasil até hoje, e cujo porte somente foi ultrapassado por um navio mercante construído no País, na década de 1960. Já era, porém, um navio com-

Estaleiro da Ponta d'Areia, em Niterói



pletamente obsoleto para a guerra no mar. O Arsenal sofreu seriamente com a crise financeira do início da República e mais ainda com a Revolta da Armada de 1893.

Os desenvolvimentos tecnológicos do final do século XIX e início do XX acumularam uma grande quantidade de inovações, como a utilização de aço para o casco e outras. Nos primeiros anos do século XX, os britânicos lançaram ao mar o Encouraçado HMS *Dreadnought*, um projeto tão inovador que criou a classificação de *dreadnought* para todos os encouraçados que seguiam seus critérios de projeto e que classificou todos os grandes navios de guerra anteriores como *pré-dreadnoughts*. Foi o tipo de encouraçado (*battleship*) que participou da Primeira Guerra Mundial e, com modernizações, do início da Segunda Guerra, até ser substituído como navio capital das esquadras pelo porta-aviões, na Campanha do Pacífico.

Os estaleiros brasileiros estavam novamente ultrapassados tecnologicamente, e não havia uma indústria nacional para respaldá-los, pois o Brasil tinha economia quase totalmente agrícola nessa época.

TERCEIRO CICLO – DAS DÉCADAS DE 1930 E 1940

Antes de 1930, foram construídos alguns navios no País, como os grandes veleiros (*clippers*) *Brasil* e *Itália*, de 3.200 t de deslocamento, para a Marinha Mercante (Lloyd Nacional). Foram entregues em 1919 e 1920, respectivamente. Os cascos eram de madeira e o projeto de um oficial de Marinha, Enge-

neiro Naval Júlio Regis Bittencourt, que havia cursado na Grã-Bretanha e que veio a ser o construtor mais importante desse período.

Alguns estaleiros privados, dos quais se destaca o da Ilha do Viana, da Companhia Nacional de Navegação Costeira, também construíram. Os dois navios da Costeira, lançados em 1919 e 1922, tinham casco de aço e deslocavam 3.500 t. A falta de siderúrgicas no País e a política tarifária, porém, tornavam a alternativa de importação de navios mais vantajosa.

O velho Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro estava obsoleto e não tinha capacidade para fazer a manutenção dos navios mais modernos da própria Marinha. Já havia projeto para um novo arsenal desde o início do século XX. O local escolhido foi a Ilha das Cobras, na Baía de Guanabara, próximo ao Centro do Rio de Janeiro. As obras de engenharia civil tiveram início na década de 1920 e foram consideradas como concluídas em 1938. A instalação industrial que resultou desse empreendimento ainda é, neste início do século XXI, a mais importante da Marinha do Brasil. Sua força de trabalho chegou a 8 mil homens, entre civis e militares, durante a Segunda Guerra Mundial.



Cruzador *Tamandaré*, maior navio de guerra construído no Brasil

Em 1935, resolveu-se iniciar a atividade de construção naval no novo Arsenal de Marinha, que, depois, com a extinção do velho arsenal, passou a se denominar Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Seu primeiro diretor foi o Almirante Júlio Regis Bittencourt, que permaneceu nesse cargo por muitos anos. O primeiro navio construído foi o Monitor *Parnaíba*, lançado ao mar e entregue em 1937 e que, após modernizações, continua em serviço no século XXI, na Flotilha de Mato Grosso, da Marinha.

A Segunda Guerra Mundial motivou a construção de navios de guerra. Ao *Parnaíba* seguiu-se, em 1937, o início da construção de seis navios mineiros da classe *Carioca*, de projeto nacional, que depois foram convertidos em corvetas para guerra antissubmarino e participaram ativamente da escolta de comboios na guerra, durante a Batalha do Atlântico. Após a obtenção dos planos dos navios da classe norte-americana *Mahan*, foram construídos os contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Greenhalgh* e *Mariz e Barros*, lançados ao mar em 1940 e 1941. Em 1940, iniciou-se a construção dos seis contratorpedeiros da classe A, que não ficaram prontos antes do fim da guerra.

Nesse período, os estaleiros privados construíram pequenos navios. Seis navios pesqueiros de alto-mar, que estavam em construção no Estaleiro da Ilha do Viana, das Organizações Laje, entre 1941 e 1943, foram convertidos em corvetas e incorporados à Marinha. Também participaram da escolta de comboios durante o conflito.

Terminada a guerra, em 1945, seguiu-se uma fase de desincentivo à construção naval no País.

O último contratorpedeiro da classe A só foi entregue em 1960, 20 anos após o início da construção do primeiro dessa classe. Para a Marinha, era mais econômico receber navios excedentes do material de guerra da Marinha dos Estados Unidos, por preços simbólicos.

Na realidade, não existia praticamente indústria nacional. O material necessário à construção ainda era importado, e não havia base para dar sustentabilidade ao empreendimento. Mesmo assim, a dependência no sistema logístico norte-americano atrofiara a capacidade da Marinha do Brasil em saber obter e avaliar a eficácia do material militar de que necessita para a defesa do País.

QUARTO CICLO – DAS DÉCADAS DE 1960, 1970 E 1980

Constavam do plano de metas do Presidente Kubitschek a renovação da Marinha Mercante e a implantação da construção naval no Brasil. Para isso e outras realizações desse período foi muito importante a atuação do Almirante Lúcio Meira no Ministério da Viação e Obras Públicas.

A Lei nº 3.381 de 1958 criou o Fundo de Marinha Mercante (FMM), a Taxa de Re-



Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro



**Monitor Parnaíba, primeiro navio
construído no Rio de Janeiro**

navios construídos fossem de tipos já em operação no exterior.

O primeiro navio construído, o pequeno *Ponta d'Areia*, foi lançado no final de 1960 pelo Estaleiro Mauá.

Com o crescimento econômico do País, o Governo lançou, em 1970, o Primeiro Plano de Construção Naval,

prevendo a encomenda de 116 embarcações, somando 1,7 milhão de toneladas de porte bruto (tpb). Em 1973, foram acrescentadas mais 84 embarcações e já havia uma capacidade anual de produção dos estaleiros de 300 mil tpb.

novação da Marinha Mercante e deu novas atribuições à Comissão de Marinha Mercante (CMM), que mais tarde foi reformulada e passou a se denominar Superintendência Nacional de Marinha Mercante (Sunamam). No mesmo ano, criou-se o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (Geicon), presidido pelo ministro de Viação e Obras Públicas e com representantes do Ministério da Marinha, do Ministério da Fazenda, da Sunamam e do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE).

A certeza de encomendas possibilitou investimentos nos estaleiros e o incentivo à instalação no País de novas indústrias de componentes para a construção naval, inclusive de fabricação de hélices, de motores, de escotilhas e de muitos outros itens.

Em 1974, o Governo lançou o Segundo Plano de Construção Naval, prevendo que seriam construídas 765 embarcações. O propósito era alcançar o total de 10 milhões de toneladas de porte bruto na Marinha Mercante nacional.

Coube ao Geicon aprovar os planos para construção, ampliação e modernização de estaleiros nacionais. Foram aprovados os estaleiros de grande porte Mauá, da Companhia Comércio e Navegação; Inhaúma, da Ishibras e Verolme e os estaleiros de porte médio Emaq, Caneco e Só – este era o único fora do Estado do Rio de Janeiro, no Rio Grande do Sul.

Isso possibilitou que o Estaleiro da Ishibras investisse em um dique, com capacidade suficiente para construir navios de 400 mil tpb, e que outros estaleiros tam-

Foi necessário um grande esforço para formar mão de obra especializada, e os estaleiros se assessoraram de tecnologia estrangeira. Os projetos foram importados, pois a Sunamam exigiu que os primeiros



**Contratorpedeiro
Classe "A"**

bém fizessem investimentos, inclusive em métodos de construção mais eficientes, como o de “acabamento avançado”, por exemplo.

A capacidade instalada dos estaleiros nacionais atingiu 2 milhões de tpb por ano, tornando a indústria naval brasileira a terceira do mundo, dando empregos diretos para cerca de 39 mil pessoas, o que significava, considerando o índice de cinco empregos na atividade para cada emprego direto, que havia aproximadamente 195 mil pessoas envolvidas na atividade. Essa era a situação em 1979, quando os estaleiros entregaram navios construídos somando um total de aproximadamente 1,4 milhão de tpb.

O ano de 1979 foi também o do início da crise econômica que afetou profundamente a indústria naval. O problema foi complexo, repercutiu nos prazos de entrega e no mercado. A partir de então, entrou em uma longa fase de declínio, de mais de 20 anos.

A construção naval de navios de guerra também teve seu ciclo de desenvolvimento nesse período. Verificando a excessiva dependência da Marinha dos Estados Unidos e com a oferta de bons financiamentos na Europa, a Marinha assinou na Grã-Bretanha um contrato para a construção de quatro navios de escolta modernos, fragatas, com transferência de tecnologia e

aquisição de materiais para construir mais duas no Arsenal do Rio de Janeiro. A obra foi iniciada no Arsenal em 1972.

Quando o Arsenal lançou ao mar a Fragata *Independência*, em 1974, já haviam se passado 28 anos que ele lançara um navio de escolta, o Contratorpedeiro *Ajuricaba*. Havia, portanto, uma considerável perda de experiência.

Essas fragatas da classe *Niterói* eram navios modernos e complexos, que, após modernização recente, estão em serviço neste século XXI.

Seguiram-se o projeto e a construção do Navio-Escola *Brasil* e, depois, o projeto, no País, de uma nova classe de navios de escolta, este iniciado em 1978. Quatro corvetas da classe *Inhaúma* foram construídas, duas no Arsenal e duas no Estaleiro da Verolme, em Angra dos Reis. O primeiro navio foi entregue em 1989. Os resultados foram excelentes, havendo um considerável índice de nacionalização no

caso do *Brasil*, que é um navio mais simples, e de cerca de 45% do custo total de obtenção para as corvetas, que são bem mais complexas.

A experiência obtida possibilitou também que a Marinha assinasse, na Alemanha, um contrato para obtenção de submarinos modernos de propulsão diesel-elétrica. O primeiro, o *Tupi*, foi construído na Alemanha e entregue em 1988. Os outros

Em 1979, a capacidade instalada dos estaleiros nacionais atingiu 2 milhões de tpb por ano, tornando a indústria naval brasileira a terceira do mundo, dando empregos diretos para cerca de 39 mil pessoas

★ ★ ★

Quando o Arsenal lançou ao mar a Fragata *Independência*, em 1974, já haviam se passado 28 anos que ele lançara um navio de escolta, o Contratorpedeiro *Ajuricaba*

três foram construídos no Arsenal, que contratou a fabricação das seções de casco resistente na Nuclep.

Ainda nesse período, a Marinha construiu no Brasil diversos navios menores e também mais uma corveta e mais um submarino. Esta corveta e este novo submarino resultaram de projetos que se basearam nas avaliações realizadas, respectivamente nos navios da classe *Inhaúma* e nos submarinos da classe *Tupi*. São a Corveta *Barroso* e o Submarino *Tikuna*. O projeto do novo submarino foi principalmente desenvolvido no exterior; o da corveta, inteiramente no Brasil.

A Marinha também encontrou dificuldade de recursos financeiros para prosseguir suas construções. Por cerca de uma década, não se iniciou uma obra nova de navio de porte e complexidade no País.



Petroleiro-graneleiro construído pela Ishibras

A FASE ATUAL

De lá para cá, o mundo progrediu e as técnicas de transportes marítimos e da construção naval se alteraram. Existe também uma forte competitividade internacional. Parece, porém, haver espaço para a construção naval brasileira, se ela reagir com tecnologia e com competitividade. A concretização deste cenário otimista depende muito da participação de todos os senhores, do que vão aprender nesta universidade, do estaleiro em que forem trabalhar e do desenvolvimento profissional que conseguirem alcançar.

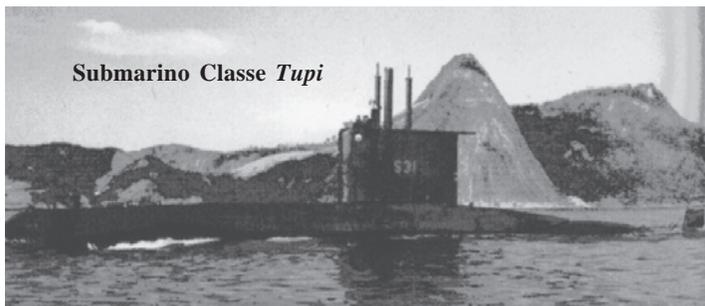
O transporte marítimo internacional se caracteriza, atualmente, pela formação de enormes empresas, concentradoras de poder, por meio de fusões de empresas menores. Os navios dessas empresas são cada vez maiores. Os portos são cada vez mais eficientes. No Brasil, a Transpetro possui porte, re-



Navio-tanque, construído pela Ishibras, incorporado em junho de 1979

cursos e mercado para participar, de fato, desse comércio internacional.

A Transpetro transporta, atualmente, para a Petrobras, operando com valores de frete internacionais. A empresa é obrigada a dimensionar seus custos para ter rentabilidade nessas condições de operação. Em 2008 ela movimentou uma carga de 59 milhões de toneladas por via marítima. Ela necessita, de fato, de dezenas de navios para renovar sua frota e prosperar. Consequentemente, a Transpetro criou, em 2003, o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef). Nas duas fases do programa serão construídos 49 navios. Na primeira fase serão 26 navios de grande porte, com investimentos da ordem de US\$ 1,1 bilhão. Iniciou-se, assim, um período de grandes expectativas para a construção naval no País. O primeiro navio deverá ser entregue em 2010 e o último, em 2014. Na segunda fase serão 23 navios, com prazos de entrega entre 2012 e 2014. Segundo a Transpetro o Promef deverá gerar 40 mil empregos dire-



Submarino Classe *Tupi*

tos e 160 mil indiretos, num total de 200 mil postos de trabalho.

Até recentemente, os estaleiros nacionais estavam ativos com encomendas da área da exploração do petróleo *offshore*, de embarcações para o apoio portuário e de alguns navios para cabotagem. Vários estaleiros vêm produzindo uma boa quantidade de bons resultados e são um exemplo notável do potencial existente para o desenvolvimento de postos de trabalho.

Aliás, é principalmente na área da

cabotagem que a Marinha Mercante nacional pode se desenvolver mais facilmente. Existe demanda para navios de cabotagem.

Os grandes navios do transporte internacional, principalmente os porta-contêineres, deverão utilizar poucos portos, com capacidade para seus grandes calados, muito eficientes e altamente mecanizados, chamados de *hub ports*. Esses grandes portos concentradores de cargas abrirão espaço para uma navegação de cabotagem, em que empresas brasileiras distribuiriam as cargas para os portos secundários e as trariam para os principais. Mas esses portos secundários também têm gran-

É principalmente na área da cabotagem que a Marinha Mercante nacional pode se desenvolver mais facilmente



Corveta Classe *Inhaúma*

de importância nesse sistema de transporte aquaviário.

A navegação de cabotagem, para ser uma transportadora de carga em contêineres confiável, necessita da existência de uma rede de transportes multimodal eficiente, respaldada por uma legislação que contemple a intermodalidade. As hidrovias deverão fazer parte desse contexto e, em minha opinião, são, no momento, os melhores investimentos em transportes que se poderiam fazer no País, principalmente para aumentar a lucratividade da exportação de produtos agrícolas produzidos no interior, como a soja, por exemplo. O desenvolvimento de hidrovias vem ocorrendo, porém encontrando sérios óbices, movidos por ambientalistas, e nos investimentos para construção de eclusas – comportas que permitem aos navios passarem de um para outro nível de água nas hidrovias. Elas são especialmente importantes quando existem barragens, como a de Tucuruí, por exemplo, que represa o Rio Tocantins.

A interferência humana sempre causa alterações no meio ambiente. No caso das hidrovias é preciso muito cuidado. Não há dúvida de que aplicando uma boa engenharia é possível minimizar os danos. A hidrovia pode e deve ser a via de comunicação que menos mal causa ao ambiente. Além disso, ela pode se tornar um fator de desenvolvimento para as populações ribeirinhas, trazendo uma considerável contribuição para o aspecto social de populações do interior.

Existe no Brasil uma enorme produção agrícola no interior, principalmente de soja, cujo caminho natural para a comercialização é por hidrovia. Atualmente, a maior parte da produção é transportada em caminhões para os portos exportadores. Mesmo assim ela é lucrativa, considerando preços estabelecidos pelo mercado internacional.

Seria melhor se o custo do transporte fosse menor, e o transporte hidroviário é sabidamente o de menor custo. Os produtores estrangeiros de soja podem até receber o impacto que pode ocorrer nos preços se a soja brasileira, que é de excelente qualidade em teor de óleo, for bastante lucrativa a preços menores.

Caso as hidrovias se desenvolvam, além do benefício para as exportações agrícolas brasileiras, elas precisarão de uma grande quantidade de chatas, empurradores e outras embarcações, que, em geral, são construídas em estaleiros regionais. Isso também representa novos empregos para o setor naval e ampliação do mercado de trabalho para os engenheiros navais.

CONCLUSÃO

Voltamos ao tema da necessidade de desenvolver uma consciência marítima no Brasil. Espero que esta palestra tenha contribuído para isso, pois as universidades que formam engenheiros navais são de enorme importância para que se obtenham bons resultados e a construção naval brasileira possa evoluir.

Além das universidades, é também importante a atuação da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), que realiza seu congresso de engenharia naval, transporte marítimo e *offshore* nos anos pares. E, nos anos ímpares, seminários, como o já tradicional Seminário de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior. Ela procura fazer esse conclave nas principais regiões com hidrovias no País. Após um primeiro evento no Rio de Janeiro, em 1999, seguiu-se um em 2001 em Jahu, próximo à hidrovia do Tietê; depois, em 2003, em Corumbá, às margens do Rio Paraguai; em agosto de 2005, em Belém, na Amazônia; e em 2007, no auditório do Congresso Nacional, em Brasília. Esses

congressos e seminários serviram para reunir uma comunidade de profissionais e estudiosos, brasileiros e estrangeiros, inclusive alguns especialistas trazidos pela

Sobena. Essas pessoas passaram a se comunicar, por iniciativa própria, por meio da internet, e vai se formando um consenso sobre diversos assuntos.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Engenharia naval; História do Brasil; Poder Marítimo;

PATRULHA NAVAL E AS ÁREAS SENSÍVEIS DA PLATAFORMA CONTINENTAL

JOSÉ LUIZ FEIO **OBINO**
Vice-Almirante (Ref²)

SUMÁRIO

Introdução
Acordos internacionais
Defesa de plataformas
Patrulha naval
Estratégia Nacional de Defesa
Ação política e conclusão

INTRODUÇÃO

A Patrulha Naval requer meios dos mais variados, conforme indicado pelo exame corrente da situação. A Patrulha Naval, a cargo dos Comandos dos Distritos Navais, é uma tarefa permanente da Marinha.

É claro que ela sempre foi feita com os meios distritais disponíveis. A fiscalização do Mar Territorial e da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) era feita, há cerca de 40 anos, por corvetas da classe *Imperial Marinheiro* e rebocadores da classe *Tritão*, visando registrar a passagem inocente de navios

N.R.: O autor foi comandante da Força de Submarinos, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, comandante do 4º Distrito Naval e diretor de Portos e Costas.

N.A.: O artigo, publicado no site <http://www.mphp.org/>, foi atualizado para publicação na *RMB*.

mercantes e impedir a presença da pesca estrangeira, não autorizada, como de navios de pesquisa. Quando os Distritos Navais necessitavam de meios com maior armamento e velocidade, recorriam ao escalão superior para disporem de meios da Esquadra. Quando se tratava de uma questão mais séria, como foi a da Pesca da Lagosta, em 1963, a Marinha mobilizou a Esquadra, deslocando para o Saliente Nordeste o cruzador, contratorpedeiros, submarino e outros navios de apoio.

ACORDOS INTERNACIONAIS

Com a nossa adesão à Convenção da Jamaica, o Brasil passou a se preocupar mais com a fiscalização do Mar Territorial, da Zona Contígua e da Zona Econômica Exclusiva. A destinação dos *royalties* do petróleo para a Marinha decorreu da ampliação das tarefas de patrulha que exigiam maior quantidade de meios, tanto para patrulha como para combate.

Uma preocupação da Marinha, mesmo antes da aprovação da Convenção da Jamaica, era com os campos marítimos de produção de petróleo, que a cada ano se ampliavam. Esses campos passaram, então, a ser patrulhados por navios-patrulha, corvetas e fragatas, cuja frequência dependia da disponibilidade de combustível. Com o orçamento da Marinha reduzido pelos últimos governos, não havia como fazer patrulhas frequentes nas áreas mais sensíveis do Mar Territorial e da Zona Econômica Exclusiva. Somente recentemente o governo começou a mudar as coisas, por causa do Pré-Sal.

DEFESA DE PLATAFORMAS

Outro ponto que mereceu atenção da Marinha do Brasil (MB) foi a defesa de plataformas. Desde meados da década de 70, a MB, por meio dos Distritos Navais, vem estudando a questão e realizando exercícios, a fim de estabelecer uma doutrina de emprego de meios para a defesa de plataformas.

A Naval Postgraduate School, da Marinha americana, em Monterey, Califórnia, tem estudos da década de 70 tratando da defesa de plataformas do Golfo do México. Entretanto, o quadro de lá é bastante diferente do nosso. Lá, os campos ficam em águas rasas,

como os do Mar do Norte, enquanto que a maioria dos nossos fica em águas profundas e os do Pré-Sal no limite da margem externa da Plataforma Continental Brasileira.

PATRULHA NAVAL

A Patrulha Naval, diante da vastidão das águas jurisdicionais brasileiras, precisaria de

todos os meios: aeronaves de patrulha e ataque; navios de superfície pesados e leves, rápidos, com autonomia (de 30 dias); submarinos convencionais e com propulsão nuclear. Não podemos esquecer que a mobilidade de um submarino com propulsão nuclear possibilita cobrir, por tempo ilimitado, uma área patrulhada por até quatro submarinos convencionais. Também é bom lembrar que a taxa de indiscrição de um submarino com propulsão nuclear é praticamente zero, o que não poderá ser dito dos quatro convencionais, que, na melhor das hipóteses, terão cada um, uma taxa de 12 a 14%, sem falarmos no tempo de patrulha, que é limitado pelo combustível.

Não podemos esquecer que a mobilidade de um submarino com propulsão nuclear possibilita cobrir, por tempo ilimitado, uma área patrulhada por até quatro submarinos convencionais

Um bom exemplo que se aplica à patrulha da Amazônia Azul é o caso do afundamento do Cruzador *Belgrano*, em 1982, pelo submarino com propulsão nuclear HMS *Conqueror*, inglês. O afundamento do maior navio da Armada Argentina a obrigou a retornar ao porto, de onde não mais saiu. Os submarinos convencionais argentinos, um *Fleet Type* americano e dois IKL 209 1200, pouco fizeram. Apenas um deles (IKL 209) tentou atacar a Força Naval inglesa, mas sem sucesso, por problemas no sistema de combate e nos torpedos, que não funcionaram. Foram problemas de manutenção e treinamento.

O submarino é, no presente, a maior arma de dissuasão que um país pode ter. Caso seja com propulsão nuclear, essa dissuasão é potencializada e sua capacidade é, ao meu ver, bem maior que a de uma força de patrulha de superfície.

O submarino é uma arma “puramente” ofensiva, porque foi concebido desde a sua origem como tal. Ademais, é diferente dos outros meios, porque opera oculto. Sua vulnerabilidade é baixíssima, ao passo que a dos meios de superfície é altíssima. Não podemos nos esquecer que a ocultação é a sua autodefesa.

Assim, vejo o submarino com propulsão nuclear como uma arma indispensável para a defesa da nossa Amazônia Azul.

É sempre bom lembrar que a melhor defesa é o ataque

Enquanto esperamos pelas construções de submarinos, bem como pela de navios-

patrulha de 500 e 1.800 toneladas, com maior autonomia, e de novas fragatas (substitutas das classes *Niterói* e *Greenhalgh*), a MB e, portanto, o País, terá que prover a patrulha com os meios que o Brasil nos deu até hoje. Se a manutenção melhorar e a modernização dos submarinos *Tupi*, das corvetas classe *Inhaúma* (projeto nacional) e das fragatas 22 deslançar, com recursos dos *Royalties*, que sempre foram “confiscados” da Marinha pelo Governo Federal para pagar a dívida da União, po-

deremos aumentar a disponibilidade de meios, com armamento moderno, para a patrulha de nossa ZEE. Por enquanto, só nos cabe empregar a Força Naval que a sociedade civil nos permitiu ter.

As opções para a obtenção de meios, diante dos desafios de custo e tecnológico, são algo complicado, depois do atraso que o governo, desde

1990, nos impôs. A construção de navios-patrulha é de cerca de dois anos, a de submarinos de 4/5 anos e a de fragatas de 4/5 anos. As modernizações podem ser de 6 a 36 meses. Hoje, a MB terminou a modernização das fragatas MK 10 e a construção da Corveta *Barroso*. Há que se considerar que o Submarino *Tupi* vai dar baixa em 2014, o *Tamoio* em 2019, o *Timbira* em 2021 e o *Tapajó* em 2023. Quando o primeiro *Scorpene BR* ficar pronto, estará na hora de o Submarino *Tupi* dar baixa do serviço ativo da Marinha. Logo, o pacote de construção dos quatro submarinos convencionais franco-brasileiro não é nada absurdo, como parece para a imprensa, já que eles

**O submarino é,
no presente, a maior arma
de dissuasão que um país
pode ter**

★ ★ ★

**Vejo o submarino com
propulsão nuclear como
uma arma indispensável
para a defesa da nossa
Amazônia Azul**

irão substituir os quatro submarinos da classe *Tupi*, em final de vida.

Desse modo, a opção mais adequada para a MB foi começar pela compra de helicópteros A/S, SH-60 americanos (os SH-3 estão em fim de vida), helicópteros de emprego geral franceses, revitalização das aeronaves A-4 (problemas de aviônica e turbinas) e construção dos submarinos concomitantemente com a construção de navios-patrolha, cuja ênfase, no meu entender, deve ser para os de 1.800 com plataforma para helicópteros (maior autonomia e varredura de horizonte), modernização das corvetas, fragatas 22 e do Navio-Aeródromo *São Paulo*.

No momento, a defesa da Amazônia Azul só poderá ser feita com vários navios de superfície leves (os navios-patrolha *Grajaú* de 250 têm uma autonomia de sete dias; logo, 4/5 dias na zona de patrulha – não os considero adequados) e submarinos convencionais. Mas a Marinha tem empregado, aleatoriamente, fragatas e corvetas com seus helicópteros orgânicos. A questão é estabelecer as áreas prioritárias. Certamente, a Baía de Campos é a mais prioritária de todas, e a Marinha tem procurado fazer a sua patrulha com navios de superfície, dentro da disponibilidade de combustível, que é o elemento crítico da patrulha naval. Número de navios, frequência e duração das patrulhas, nos campos petrolíferos marítimos, são função desse elemento vital.

ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

A Estratégia Nacional de Defesa (END) não fala em ameaças, só em hipóteses de emprego,

e não as explícita. Mas quando falamos em Defesa, temos que pensar em ameaça. Temos que ser claros nas nossas posições. Sem falar em ameaças, não temos como determinar as nossas necessidades de meios. Logo, a END é omissa, pois só fala em meios necessários. Mas qual deve ser a quantidade deles?

As minhas reflexões sobre as necessidades de meios da Marinha passam pela avaliação das possíveis ameaças existentes, ou passíveis de ocorrência. Atualmente, as ameaças, dentre as mais factíveis, ao meu ver, assim podem ser resumidas:

- contencioso com as grandes potências, por razões econômicas, comerciais e políticas;

- intervenção na Amazônia por países não pertencentes à América do Sul ou por

- organismos internacionais;

- invasão da Amazônia por países fronteiriços;

- pirataria (uma realidade na Amazônia, por *gangs* nacionais);
- narcotráfico, con-

- trabando, descaminho e violação das leis federais; e

- convulsão interna.

O Governo – Ministério da Defesa – hoje pensa em conceder ao Exército e à Marinha o poder de Polícia, a exemplo do que foi concedido à Aeronáutica com a Lei do Abate, para se contrapor a certas ameaças.

AÇÃO POLÍTICA E CONCLUSÃO

O comandante da Marinha tem sido incansável na defesa dos interesses da Força, se engajando pessoalmente no trato das questões de seu Comando. Ele não tem recusado dar entrevistas a jornais e televisões sobre os assuntos da Marinha, prin-

Sem falar em ameaças, não temos como determinar as nossas necessidades de meios

principalmente os mais polêmicos. Tem comparecido a todas as audiências públicas no Congresso e tem feito palestras com debates na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e em outras entidades privadas. Quando ausente, sempre se faz representar pelo chefe do Estado-Maior da Armada, ou por um de seus diretores-gerais. Assim sendo, há um diálogo com a sociedade, de forma franca e corajosa, e a defesa das posições da Marinha com profissionalismo, determinação e entusiasmo. A Marinha, na sua Administração, sempre se adiantou aos acontecimentos. Um

bom exemplo foi a END. A Marinha participou de todas as discussões. O único ponto que não atendeu às pretensões da MB foi a questão do navio-aeródromo *versus* navio de propósitos múltiplos.

A END, de certa forma, colocou bem as necessidades de meios da Marinha para o cumprimento das suas tarefas básicas, de modo a permitir a Patrulha Naval indispensável à fiscalização do Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental brasileira. Resta à Marinha do Brasil, agora, quantificar os meios para atender à sua missão constitucional.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Patrulha; Estratégia; Relações Internacionais; Defesa;

Av. Alfred Agache, s/nº – Centro.
Aberto de terça a domingo, de 12h às 17h.
Entrada franca.



Lutei na 2ª Guerra, e hoje dou testemunho da participação do Brasil

Eu sempre gostei de aventuras. Singrar os mares foi o meu destino. Particpei de acontecimentos históricos. Estive em ambientes hostis, onde realizei várias missões – de apoio no transporte de tropas e patrulhamento em zona de guerra; também participei de comboios. Tive uma vida repleta de emoções.

Sou um imigrante, mas hoje posso dizer que sou brasileiro. Era um garoto quando cheguei no Brasil, e aqui ajudei a fazer a história desse imenso país em mares distantes. Eu era da Marinha americana, mas em agosto de 1944 vim transferido para a Marinha do Brasil, e com ela lutei na Segunda Guerra Mundial. Quando terminou o conflito, fui trabalhar na Flotilha de Contratorpedeiros, depois no Esquadrão de Avisos Oceânicos, onde continuei a cumprir importantes e diversificadas missões.

O tempo passou, foram 40 anos de atividade. Naveguei 295.405 milhas, 1.423 dias de mar. Mas me sinto ainda jovem, com muito por fazer. Por isso decidi não parar. Claro, tive que me adaptar aos novos tempos, fazer algumas mudanças.

Como bom marinheiro, gosto de contar histórias. E esta é a minha atividade hoje. Dou testemunho da contribuição brasileira à vitória dos Aliados. Se você quiser saber mais sobre mim e daquele que foi um dos mais importantes eventos do século XX, venha me visitar. Estou atracado no Espaço Cultural, esperando por você.



**Navio-Museu Bauru – uma Exposição Permanente sobre a
participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial.**

DEFESA NACIONAL E FORÇAS ARMADAS NO SISTEMA PRESIDENCIALISTA^(*)

“Uma sociedade que esquece o seu passado fica exposta ao risco de não ser capaz de enfrentar o presente.”

(João Paulo II)

EDUARDO ITALO PESCE

Professor^(**)

IBERÊ MARIANO DA SILVA

General de Brigada^(***)

SUMÁRIO

Introdução
Crise do Estado
Ausência de um projeto
Elite dirigente
Estado e Forças Armadas
Estrutura de defesa
Políticas de Estado
Presidencialismo no Brasil
Presidencialismo reformulado
Conclusão
Organograma

INTRODUÇÃO

Em 1968, o cientista político norte-americano Samuel P. Huntington afirmou que a mais importante distinção política entre os países não se referia à *forma* de

governo, mas ao *grau* de governo.¹ Segundo tal critério, os Estados Unidos, a Grã-Bretanha e a antiga União Soviética teriam mais em comum entre si do que com a maioria dos países do então denominado Terceiro Mundo.

^(*) Trabalho submetido à *Revista Marítima Brasileira* em maio de 2009.

^(**) Pós-graduado 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*.

^(***) General de brigada, engenheiro militar na reserva, pós-graduado pelo Instituto Militar de Engenharia (IME) e pela École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et l'Espace (França) e diplomado pelo Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército (CPEAEx).

¹ Cf. Samuel P. Huntington, *A ordem política nas sociedades em mudança*. Rio de Janeiro/São Paulo: Forense-Universitária/Ed. USP, 1975), p. 13.

Atualmente existe uma grave crise em gestação no Brasil. Esta crise não é econômica, política ou social, mas de Estado. De repente, parece que o Estado sumiu, restando apenas o governo em seu lugar. Ou restaura-se o Estado soberano no Brasil ou, em menos tempo do que se imagina, o território nacional poderá entrar em processo de fragmentação.²

O presente artigo defende a necessidade de se fortalecer a soberania do Estado brasileiro, dando ênfase especial ao reforço da autoridade do Presidente da República, como chefe de Estado e comandante supremo das Forças Armadas. As opiniões e os conceitos emitidos são reflexões pessoais dos autores e não refletem pontos de vista oficiais.

CRISE DO ESTADO

Aparentemente, nosso país tornou-se rém da retórica anti-imperialista e do discurso “politicamente correto”. Segundo este discurso, haveria no Brasil vários “povos”, cada qual com os seus direitos. Tal afirmativa opõe-se à visão nacional, que identifica apenas o povo brasileiro, resultado da progressiva mistura de muitas etnias e culturas.³

No Brasil e em muitos outros países, as forças transnacionais pró-globalização representam grave risco para a sobrevivên-

cia do Estado nacional.⁴ Tais forças incluem “novas ameaças” à segurança internacional, como o terrorismo e o narcotráfico. Os conflitos irregulares e assimétricos, sobre os quais os Estados não detêm necessariamente controle, constituem a guerra de quarta geração (G4G).

A G4G é caracterizada pela perda do monopólio do Estado sobre os conflitos armados, que fora estabelecido pelo Tratado de Westfália em 1648. As guerras do século XXI tendem a ser conflitos “não westfalianos” – podendo incluir a participação de atores não estatais, como grupos

terroristas ou organizações criminosas transnacionais.⁵

O advento da G4G, assim como a globalização financeira, contribuiu para enfraquecer os Estados nacionais – espe-

cialmente os localizados na periferia do sistema internacional. Apesar disso, os Estados mais fortes continuam a dispor de um “excedente de poder” suficiente para impor sua vontade aos mais fracos.⁶

Um sistema internacional que incluísse muitos Estados enfraquecidos seria um ambiente favorável à disseminação de conflitos irregulares e assimétricos – mormente em países situados na área de instabilidade do “novo mapa do Pentágono”, que

A Guerra de 4ª Geração é caracterizada pela perda do monopólio do Estado sobre conflitos armados

² Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “Presidencialismo e Forças Armadas”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 1 a 4/5/2009, p. 2 (Opinião).

³ Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “Jus esperneandi”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 12/9/2008, p. 2 (Opinião).

⁴ *Ibidem*.

⁵ Cf. Eduardo Italo Pesce, “Guerra de quarta geração: implicações para a Marinha do Brasil”, *Revista Marítima Brasileira* 128 (1/3): 113-132 – Rio de Janeiro, jan./mar. 2008. Cf. também William S. Lind, “Compreendendo a Guerra de Quarta Geração”, *Military Review* (Ed. em português): 12-17 – Washington, jan./fev. 2005.

⁶ Cf. Pesce, *Op. cit.* Cf. também Lind, *Op. cit.* Cf. ainda Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “O Brasil e a tripolaridade de poder no século XXI”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 12/1/2008, p. 2 (Opinião). Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Estados soberanos e defesa nacional”, *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 5, 6 e 7/11/2004, p. 1 (Fim de Semana).

se estende do Noroeste da América do Sul à África, ao Oriente Médio, à Ásia Central e Meridional e ao Sudeste Asiático.⁷

Em algumas regiões do mundo, o Estado praticamente deixou de existir, e o território dos países aí localizados serve de santuário para grupos armados engajados em atividades ilícitas. É o caso, por exemplo, do litoral da Somália, no “Chifre da África”, onde a pirataria tornou-se uma séria ameaça à navegação marítima internacional.⁸

O risco de colapso de um Estado é uma ameaça a todos os demais, assim como à sobrevivência do sistema internacional. Localizado à beira do “fosso” onde poderão ocorrer os conflitos do século XXI, o Brasil não está imune a tal risco. Nesta era de incertezas, a soberania é um bem precioso, o qual deve ser preservado.⁹

A crise de legitimidade do Estado nacional, no início do século XXI, afeta o Brasil. Esta crise compromete todas as funções de Estado, das mais básicas às mais complexas. Contudo, afeta de modo particular as Forças Armadas, criando grave risco para a soberania e a segurança nacionais.

AUSÊNCIA DE UM PROJETO

Segundo o professor Oliveiros S. Ferreira, a crise do Estado brasileiro viria

O risco de colapso de um Estado é uma ameaça a todos os demais, assim como à sobrevivência do sistema internacional

da constatação de que o “núcleo de poder” desse Estado já não tem um projeto para oferecer à sociedade nem tampouco às Forças Armadas – que só sustentam o Estado quando este tem um projeto.¹⁰

Por sua vez, a falta de tal projeto – que não seria simplesmente um conjunto de ações do governo – estaria ocorrendo porque o grupo que pensa a nação não tem a força necessária para afirmar a sua ideia sobre as tendências antissistêmicas atuais.

“O projeto do Estado brasileiro de 1964 foi construir uma potência emergente capaz

de impor-se à América Latina e contrapor-se, enquanto expressão regional de poder, aos Estados Unidos”, esclarece.¹¹ Na falta de um grupo social que encarnasse e viabilizasse tal aspiração, essa tarefa foi con-

fiada às Forças Armadas e ao Serviço Diplomático.

Naquele período, o Brasil desenvolveu uma doutrina militar autônoma e uma indústria nacional de defesa. Sua diplomacia buscou manter certa liberdade de ação em relação às posições defendidas pelos EUA – em substituição ao “alinhamento automático” anterior.¹²

No entender do Prof. Oliveiros, o acordo nuclear Brasil-Alemanha e o “terceiro-mundismo” do Itamaraty – além do rompimento do acordo militar com os Estados

⁷ Cf. Pesce, Op. cit. Cf. também Thomas P. M. Barnett, *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century* (New York: Putnam, 2004), passim. Mapa disponível em <http://www.thomaspmbarnett.com/>.

⁸ Cf. Thomaz Favaro, “A nova era da pirataria”, *Veja* 42 (16/2.109): 78-82 – São Paulo, 22 abr. 2009. Cf. também Henrique Peyroteo Portela Guedes, “Pirataria marítima – uma ameaça em escala global”, *Revista Marítima Brasileira* 128 (10/12): 159-179 – Rio de Janeiro, out./dez. 2008.

⁹ Cf. Pesce & Da Silva, “Jus esperneandi”, Op. cit.

¹⁰ Cf. Oliveiros S. Ferreira, *Os militares e a sociedade civil* – Palestra proferida na USP em 17/5/08. Texto disponibilizado em <http://www.oliveiros.com.br>.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

Unidos em 1977 e do desenvolvimento de uma indústria local de defesa – criaram uma percepção errônea, pelos EUA, das intenções do Estado brasileiro.

Disso podem ter resultado, a partir de 1985, as pressões externas (apoiadas por grupos políticos internos) contra os programas de reaparelhamento das três forças singulares – assim como contra os programas nuclear e espacial brasileiros.

A ideia de que as Forças Armadas sustentam o Estado tampouco teria sido bem compreendida pelos militares. Os governos pós-1964 abriram mão de fortalecer a expressão militar do Poder Nacional. A parcimônia com relação aos orçamentos militares contrastava com a prioridade conferida ao desenvolvimento econômico e científico-tecnológico.¹³

O problema orçamentário da defesa agravou-se após 1985, com o retorno dos civis à Presidência da República. Hoje, reflete-se no percentual elevado (até 80%) dos recursos orçamentários que corresponde à folha de pagamento do pessoal militar e civil (inclusive inativos e pensionistas) das Forças Armadas.¹⁴

ELITE DIRIGENTE

A teoria das elites, também conhecida como elitismo, foi desenvolvida pelos pensadores italianos Valfrido Pareto e Gaetano Mosca, em fins do século XIX e início do XX. Essa teoria visa a demonstrar que qualquer sistema políti-

co, inclusive o democrático, é dirigido por minorias. A democracia distingue-se por ter no poder uma elite aberta, renovada periodicamente pelo voto do eleitorado.¹⁵

Sem dúvida, ao longo da história de uma nação, há bons e maus governos. Os danos causados por estes últimos podem ser revertidos, desde que os fundamentos do Estado sejam preservados. No século XIX, o Brasil teve êxito em manter unidos o seu povo e o seu território – ao contrário da América Hispânica, que se fragmentou em diversos países.

A obra unificadora do Império foi completada no início da República, pela demarcação definitiva de nossas fronteiras. Durante o século XX, o Brasil não teve problemas sérios com seus vizinhos, nem foi envolvido em conflitos armados na América do Sul. As guerras externas do Brasil no século passado ocorreram no mar ou em outros continentes.

Na política externa e interna, vinha atuando uma elite dirigente, cujas composição e características evoluíram ao longo do tempo. Apesar das críticas constantes que recebeu, tal elite conseguiu manter o Brasil unido e fazê-lo progredir, mesmo com limitações. Entre os segmentos que a compunham, o militar sempre esteve presente.¹⁶

Esta última afirmação pode provocar arrepios nos liberais ou na esquerda, mas é característica da evolução institucional do Brasil. Dotados de visão estratégica de longo prazo,

Qualquer sistema político, inclusive o democrático, é dirigido por minorias. A democracia distingue-se por ter no poder uma elite aberta, renovada periodicamente pelo voto do eleitorado

¹³ Ibidem.

¹⁴ Cf. Eduardo Italo Pesce, “As Forças Armadas e o Orçamento da União em 2005”, *Revista Marítima Brasileira* 126 (4/6): 103-112 – Rio de Janeiro, abr./jun. 2006.

¹⁵ Cf. Mário Grynszpan, *Ciência política e trajetórias sociais: uma sociologia histórica da teoria das elites* (Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999), pp.11-12 et seq.

¹⁶ Cf. Pesce & Da Silva, Op. cit.

os militares – assim como os diplomatas – constituem um segmento de elite no serviço público brasileiro. O Brasil nada ganharia se estes fossem afastados das decisões vitais para a segurança e a soberania nacionais.

Talvez o grande pecado de nossa elite dirigente, ao longo da história, tenha sido o fracasso sistemático em reduzir as desigualdades econômicas e sociais, assim como em incorporar à política as classes menos favorecidas. Desse fracasso – que impediu o País de migrar da periferia para o centro do sistema mundial de distribuição de poder – resulta, em larga medida, nossa atual crise.¹⁷

ESTADO E FORÇAS ARMADAS

A expressão “controle civil das Forças Armadas” deve ser

entendida não como o controle dos civis sobre as atividades militares, mas como o efetivo controle do Estado nacional sobre suas Forças Armadas. Segundo Huntington, a neutralidade política e o profissionalismo das Forças Armadas estão ligados ao reconhecimento de uma esfera profissional autônoma.¹⁸

A ética profissional militar é realista e conservadora.¹⁹ O liberalismo, o marxismo e o nazifascismo, por diferentes razões, são ideologias antimilitares. A ideologia pró-militar por excelência é denominada *realismo*

conservador. Este realismo inspira-se em pensadores como Maquiavel e Clausewitz, enquanto que o conservadorismo assemelha-se ao de Edmund Burke.²⁰

Huntington faz distinção entre duas modalidades de controle civil. O controle civil *subjetivo* visaria à maximização do poder dos civis, ainda que ao custo da redução da eficácia militar. O controle civil *objetivo*, por sua vez, visaria à maximização do profissionalismo dos militares, a fim de obter a desejada segurança militar.²¹

Um fator decisivo, que possibilita o desenvolvimento desse profissionalismo, é a existência de uma única fonte legítima de autoridade sobre as Forças Armadas. Nas sociedades onde existe conflito de ideologias constitucionais ou de lealdade gover-

nemental, o profissionalismo militar torna-se difícil ou impossível de alcançar.²²

Na Monarquia parlamentar britânica (que não possui Constituição escrita), o soberano é um símbolo do Estado e uma fonte legítima de autoridade. Nos EUA, tais papéis simbólicos cabem à Declaração de Independência e à Constituição. Uma Constituição (escrita ou não) delimita o poder do governo e define as bases da organização e do funcionamento do Estado.

O Brasil não atingiu o estágio do controle civil objetivo sobre as Forças Arma-

A obra unificadora do Império foi completada no início da República, pela demarcação definitiva de nossas fronteiras

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Cf. Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations* (Cambridge/London: Belknap/Harvard, 1985), p. 83.

¹⁹ Ibidem, p. 79.

²⁰ Ibidem, pp. 89-94. Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Forças Armadas, Estado e sociedade”, *Revista Marítima Brasileira* 119 (1/3): 93-108 – Rio de Janeiro, jan./mar. 1999. Cf. ainda Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “Ideologias antimilitares”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 23/2/2007, p. 2 (Opinião).

²¹ Cf. Huntington, Op. cit., p. 83. Cf. também Pesce, “Forças Armadas, Estado e sociedade”, Op. cit.

²² Cf. Huntington, Op. cit., p. 35. Cf. também Pesce, Op. cit.

das, apesar da criação do Ministério da Defesa (MD) em 1999. Há quem diga até que a criação daquela pasta visava à maximização do “poder civil”, atendendo às pressões dos EUA e de organizações não governamentais (ONG) estrangeiras.²³

ESTRUTURA DE DEFESA

No Império, os cargos de ministro da Marinha e ministro da Guerra, em nosso país, eram ocupados indistintamente por militares ou por civis. Já no período republicano, apenas cinco civis ocuparam pastas militares antes da criação do Ministério da Defesa. Nos EUA e em diversos países ocidentais, a nomeação de civis para tais cargos sempre foi prática comum.

Depois da Segunda Guerra Mundial, foi criado o Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), como órgão de assessoramento permanente do Presidente da República. O Alto-Comando das Forças Armadas (ACFA), colegiado composto pelos ministros da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e pelos ministros-chefes do EMFA e da Casa Militar da Presidência da República, reunia-se quando convocado pelo Presidente.²⁴

Na ocasião em que a pasta da Defesa foi criada em nosso país, foi sugerido pelos próprios chefes militares que, a fim de consolidar o novo ministério e valorizar sua importância, o vice-presidente da República fos-

se designado para o cargo de ministro da Defesa – o que é permitido pela Constituição (Artigo 79). Essa sugestão viria a ser adotada mais tarde, em caráter temporário.²⁵

A criação do MD no Brasil poderia privar o Presidente da República – que é o comandante supremo das Forças Armadas – de sua assessoria militar de alto nível. Para contornar tal problema, foram criados, no âmbito desse ministério, o Conselho Militar de Defesa (CMD), o Estado-Maior de Defesa (EMD) e várias secretarias político-administrativas.

O CMD, constituído pelo ministro da Defesa, pelos comandantes das três forças singulares e pelo chefe do EMD, presta assessoria estratégica ao Presidente com relação ao emprego das Forças Armadas. O EMD é um estado-maior operacional (operativo), o qual coordena as operações conjuntas ou combinadas. A coordenação dos demais assuntos é atribuição das secretarias do MD.²⁶

Contudo, a nova Estratégia Nacional de Defesa (END) propõe a revisão dessa estrutura, fortalecendo a figura do ministro da Defesa e conferindo-lhe atribuições até aqui privativas do Presidente da República.²⁷ Propõe ainda reorganizar o EMD, transformando-o num “Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas”, que seria, ao mesmo tempo, estratégico e operacional.

Em tal hipótese, a posição dos chefes dos estados-maiores da Armada, do Exército e da

²³ Cf. Eduardo Italo Pesce, “Ministério da Defesa: uma crítica necessária”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 5/8/2005, p. 2 (Opinião).

²⁴ Cf. Presidência da República/Congresso Nacional, *Lei Complementar nº 69, de 23/7/1991* – Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas (Brasília, 23/07/1991). Revogada pela *Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999*.

²⁵ *Ibidem*. Cf. também Assembleia Nacional Constituinte, *Constituição da República Federativa do Brasil* (Brasília, 5/10/1988).

²⁶ Cf. Pesce & Da Silva, *Op. cit.* Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Comentários sobre a Estratégia Nacional de Defesa”, *Segurança & Defesa* 25 (93): 24-28 – Rio de Janeiro, [abr./jun.] 2009. Cf. ainda Presidência da República/Congresso Nacional, *Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999* – Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas (Brasília, 9/6/1999). Alterada pela *Lei Complementar nº 117, de 2/9/2004*.

²⁷ Artigo 84, inciso XIII (com redação dada pela *Emenda Constitucional nº 23/99*) e Artigo 142, caput. Cf. Assembleia Nacional Constituinte, *Op. cit.*

Aeronáutica se tornaria ambígua – pois estes ficariam subordinados, ao mesmo tempo, aos respectivos comandantes e ao chefe do estado-maior conjunto. A criação de núcleos de comandos unificados em tempo de paz também consumiria recursos escassos e criaria encargos administrativos adicionais.²⁸

Segundo constitucionalistas, as competências privativas do Presidente da República, relativas ao exercício do comando supremo das Forças Armadas, seriam indelegáveis, nos termos do Artigo 85, inciso XIII (com redação dada pela Emenda Constitucional nº 23/99) e Parágrafo único, da Constituição Federal de 1988.²⁹ A modificação de tal dispositivo só poderia ser feita pelo Congresso, mediante aprovação de Emenda Constitucional.

Está ainda implícito, na proposta da END, o pressuposto de que o ministro da Defesa seja sempre um civil.³⁰ Contudo, não há, na Constituição e na legislação complementar, nenhum dispositivo que torne isso obrigatório. E se, no futuro, um Presidente de perfil conservador preferir nomear um militar (da ativa ou na inatividade) para titular da pasta da Defesa?

Em 1950, o publicista norte-americano George Fielding Eliot afirmou: “Existem duas ideias militares que esta nação deve evitar como se evita uma praga: 1 – o chefe militar único, ou superchefe de Estado-Maior; 2 – o conceito de guerra único, a estratificação de

pensamento e esforço ao adotar-se um determinado meio para a manutenção da segurança nacional, em prejuízo de outros”.³¹

Nos países onde existe um Ministério ou Departamento de Defesa, cabe a este órgão harmonizar ou compatibilizar pontos de vista distintos, numa política coerente de defesa nacional. Tal política não pode ser prejudicada por diferenças de opinião relacionadas com a disputa pelo poder, no âmbito interno do país. O interesse nacional deve ficar acima dos interesses eleitorais ou partidários.³²

POLÍTICAS DE ESTADO

A política externa e a política de defesa de um Estado soberano devem atuar de forma coordenada, na garantia da soberania e na promoção do interesse nacional. Mais que simples políticas de governo, que mudam ao sabor das sucessivas administrações, ambas são “políticas de Estado”, sobre as quais deve haver um mínimo de consenso.³³

No sistema presidencialista, assim como no parlamentarista, a distinção entre políticas de Estado e de governo nem sempre é simples. Mesmo a distinção entre Estado e governo, como preconizam os realistas, tende a ser minimizada, tanto pelos liberais como pela esquerda.

O pensador político suíço-francês Henri Benjamin Constant de Rebeque (não con-

²⁸ Cf. Pesce & Da Silva, Op. cit. Cf. também Pesce, “Comentários sobre a END”, Op. cit. Cf. ainda 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/>.

²⁹ Cf. Assembleia Nacional Constituinte, Op. cit.

³⁰ Cf. Luiz Fernando Azedo, “Hora de consolidar poder civil na área da defesa”, *Correio Brasiliense*, Brasília, 6/4/2009. Artigo disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.

³¹ Apud. Eduardo Italo Pesce, “Pluralismo estratégico na defesa nacional”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 28/5/1998, p. 7 (Opinião).

³² Ibidem. Cf. também Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “Perspectivas para a defesa em 2009”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 13/2/2009, p. 2 (Opinião).

³³ Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “O presidente e as Forças Armadas”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/10/2007, p. 2 (Opinião).

fundir com seu homônimo brasileiro, Benjamin Constant Botelho de Magalhães) admitia, além dos três poderes constitucionais clássicos (Legislativo, Executivo e Judiciário), um quarto poder ou “poder neutro”. Este foi adotado na Constituição do Império de 1824, sob a denominação Poder Moderador.

O Poder Moderador era personificado na autoridade do imperador, assessorado pelo Conselho de Estado. Suas funções eram dirimir dúvidas e controvérsias e arbitrar disputas entre a Assembleia e o Gabinete. Defendido pelo Partido Conservador, era combatido pelo Liberal e, mais tarde, pelo Republicano, sob alegação de que concentrava poderes demais nas mãos do monarca.

Proclamada a República, foi adotado o sistema de governo presidencialista, no qual o Presidente é simultaneamente chefe do Estado, do governo e da administração, além de comandante supremo das Forças Armadas. No modelo brasileiro de presidencialismo, os poderes de fato do Presidente da República tornaram-se maiores, em termos comparativos, do que os do próprio Presidente dos EUA.³⁴

Na Monarquia parlamentar, o chefe de Estado (monarca) é suprapartidário e apartidário. Numa República, qualquer que seja o sistema de governo, o Presidente é oriundo dos partidos políticos e eleito por estes. Por isso, em alguns países que adotam o parlamentarismo, o Presidente da República, após eleito, deve desvincular-se da atividade político-partidária.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Artigo 79. Cf. Assembleia Nacional Constituinte, Op. cit.

PRESIDENCIALISMO NO BRASIL

Alguns juristas no Brasil acreditam que o atual “presidencialismo de coalizão”, produto da Constituição Federal de 1988, não é nem presidencialismo nem parlamentarismo. Este é, sem dúvida, um tema polêmico. Há os que são favoráveis à adoção do parlamentarismo em nosso país, assim como os que defendem o fortalecimento do presidencialismo, com ampliação dos poderes presidenciais.³⁵

Alguns juristas no Brasil acreditam que o atual “presidencialismo de coalizão”, produto da Constituição Federal de 1988, não é nem presidencialismo nem parlamentarismo

Uma peculiaridade brasileira é o vice-presidente assumir interinamente a Presidência da República sempre que o seu titular se ausenta do território nacional.³⁶ Tal prática, resquício de uma época em que os transportes e as comunicações eram mais lentos, cria uma situação ambígua –

pois, mesmo no exterior, o Presidente da República continua a agir em nome do Estado brasileiro (inclusive assinando tratados e acordos internacionais).

Apesar das críticas ao seu funcionamento, o presidencialismo brasileiro resistiu às inúmeras crises por que passou o Brasil no século XX – inclusive uma tentativa malsucedida de reviver o parlamentarismo, no início dos anos 60. Dois plebiscitos, realizados em 1962 e em 1993, deram ampla vitória ao presidencialismo, conferindo inegável legitimidade a esse sistema de governo.

Contudo, algumas críticas ao modelo partem dos próprios adeptos do presidencialismo. Um questionamento é decorrente da existência de um número exagerado de ministéri-

os e outros órgãos, diretamente subordinados ao Presidente da República. Isso pode criar um “vácuo de poder”, uma vez que o chefe do governo encontrará dificuldade em supervisionar tudo pessoalmente.³⁷

Paralelamente a essa tendência de crescimento da estrutura do Executivo, surgiu – a partir do final dos anos 60 do século passado – a figura do “superministro” encarregado da coordenação política do governo. Originalmente tal função era desempenhada pelo ministro da Fazenda ou do Planejamento. Mais recentemente, tem ficado a cargo do ministro-chefe da Casa Civil.

No singular modelo presidencialista francês, criado sob inspiração do então Presidente Charles de Gaulle, no início dos anos 60 do século passado, existe a figura de um primeiro-ministro, encarregado do dia a dia da administração pública. Dessa maneira, o Presidente da República francesa pode ocupar-se das relações exteriores e dos demais assuntos típicos de Estado.

O sistema de governo francês costuma ser classificado como “híbrido” e chamado por alguns de “semipresidencialismo” – por admitir a dissolução da Assembleia Nacional pelo Presidente e incluir uma “cláusula de co-habitação”, a qual entra em vigor apenas quando o Presidente da República e o primeiro-ministro forem de partidos ou coalizões diferentes. Contudo, tais dispositivos não fazem parte da sugestão apresentada a seguir.

PRESIDENCIALISMO REFORMULADO

Em trabalhos anteriores, sugerimos que as atribuições do Presidente da República no Brasil fossem reformuladas (ver Organograma

nº 1). Este poderia exercer diretamente o comando supremo das Forças Armadas, supervisionando pessoalmente os assuntos ligados à defesa nacional, às relações exteriores e à segurança institucional (que inclui a área de inteligência estratégica).³⁸

Não haveria necessidade de Ministério da Defesa – pois o Presidente da República atuaria como o seu próprio ministro da Defesa. A defesa nacional e as demais áreas diretamente subordinadas ao Presidente teriam orçamentos autônomos e impositivos, ficando a gestão dos recursos a cargo de cada pasta. O controle da execução orçamentária dessas áreas poderia ficar com a Casa Civil (que perderia sua função de coordenação política).

A Casa Civil, a Secretaria-Geral e o Gabinete de Segurança Institucional são componentes orgânicos da Presidência da República. Já o Conselho da República e o Conselho de Defesa Nacional (CDN), cujas atribuições e composição são definidas pela Constituição, reúnem-se somente quando convocados pelo Presidente.³⁹

Na estrutura revista, o Conselho Militar de Defesa (CMD) e o Estado-Maior de Defesa (EMD) passariam a ser subordinados diretamente ao Presidente, ficando outras funções de coordenação a cargo de uma Secretaria de Coordenação de Defesa (SCD). Os ministros da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, o chefe do EMD e o secretário de Coordenação de Defesa integrariam o CMD, que se reuniria regularmente.⁴⁰

Em caso de mobilização geral ou parcial, poderiam ser ativados diversos Comandos Conjuntos, diretamente subordinados ao Presidente da República. Um Comando Conjunto é constituído por forças navais, terrestres e aéreas de um mesmo país, sob comando unifi-

³⁷ Cf. Pesce & Da Silva, “O Presidente e as Forças Armadas”, Op. cit.

³⁸ Ibidem. Cf. também Pesce & Da Silva, “Presidencialismo e Forças Armadas”, Op. cit.

³⁹ Artigos 89, 90 e 91. Cf. Assembleia Nacional Constituinte, Op. cit.

⁴⁰ Cf. Pesce & Da Silva, “Presidencialismo e Forças Armadas”, Op. cit. Cf. também Pesce & Da Silva, “O Presidente e as Forças Armadas”, Op. cit.

cado. Um Comando Combinado, por sua vez, é constituído por forças de diferentes países.⁴¹

O Ministério das Relações Exteriores (MRE) também ficaria sob a subordinação direta do Presidente. O primeiro mandatário da República se ocuparia pessoalmente dos assuntos típicos de Estado. Os demais assuntos do governo e da administração do País ficariam a cargo de um presidente do Conselho de Ministros ou primeiro-ministro, nomeado e demitido livremente pelo Presidente da República.⁴²

Como vimos, a função de “superministro” coordenador dos assuntos de governo não é estranha à administração pública brasileira. Desde o final dos anos 60 do século XX, esta vem sendo desempenhada, de maneira um tanto informal, por um dos ministros de Estado. Então, por que não oficializá-la de uma vez, conferindo a quem a exerce o título correto?

Este primeiro-ministro (assim como qualquer ministro a ele subordinado) também poderia ser demitido por moção de desconfiança ou censura, por maioria absoluta (em uma só votação) do plenário da Câmara ou do Senado. Embora com contrapesos, o sistema de governo permaneceria presidencialista. Em alguns aspectos, haveria semelhança com o modelo francês atual.

O propósito principal seria preservar a autoridade do chefe de Estado, liberando-o do

dia a dia da administração pública para que pudesse se dedicar aos assuntos estratégicos e de longo prazo. As negociações com os partidos e o Legislativo ficariam a cargo do primeiro-ministro e de sua equipe, que seriam duplamente responsáveis, perante o Presidente da República e o Congresso Nacional.⁴³

CONCLUSÃO

A distinção entre Estado (permanente e apartidário) e governo (temporário e partidário) é essencial, para uma visão realista da política e das relações internacionais. O

realismo é indispensável, quando se trata dos assuntos ligados à defesa da soberania e dos legítimos interesses nacionais. Quando a segurança e a sobrevivência de uma nação estão em jogo, não há lugar para devaneios idealistas.

Para que as Forças Armadas sejam um

instrumento do Estado é preciso, em primeiro lugar, que haja Estado. As relações internacionais pressupõem a existência de comunidades políticas independentes, dotadas de governo, as quais afirmam sua soberania sobre um território e uma população. O Estado nacional é a única forma de organização política democrática, de eficácia comprovada, atualmente disponível.⁴⁴

Dinheiro e armas constituem a base de qualquer Estado, embora os neorealistas

A distinção entre Estado (permanente e apartidário) e governo (temporário e partidário) é essencial, para uma visão realista da política e das relações internacionais

⁴¹ Cf. Pesce & Da Silva, “Presidencialismo e Forças Armadas”, Op. cit. Cf. também Presidência da República, *Decreto nº 6.703, de 18/12/2008*, Op. cit. Cf. ainda Pesce, “Comentários sobre a END”, Op. cit.

⁴² Cf. Pesce & Da Silva, “Presidencialismo e Forças Armadas”, Op. cit. Cf. também Pesce & Da Silva, “O Presidente e as Forças Armadas”, Op. cit.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ Cf. Pesce, “Estados soberanos e defesa nacional”, Op. cit.

divirjam dos realistas clássicos ao afirmar que o objetivo primário de um Estado, no âmbito das relações internacionais, não é maximizar seu poder, mas sua segurança. O investimento de recursos na sua defesa decorre da necessidade de assegurar sua própria sobrevivência.⁴⁵

Tanto os liberais como a esquerda tendem a menosprezar a distinção entre Estado e governo. Esse menosprezo pode resultar na adoção de políticas de “Estado mínimo” e numa redução do profissionalismo na administração pública, substituído pelo “sistema de espólio” ou pelo aparelhamento do Estado.

No Império brasileiro, havia quatro poderes constitucionais: Executivo, Legislativo, Judiciário e Moderador. O Poder Moderador era exercido pelo imperador, assessorado pelo Conselho de Estado. Com a criação do cargo de presidente do Conselho de Ministros em 1847, teve início um período de relativa estabilidade político-administrativa que perdurou por mais de 40 anos.

A primeira Constituição republicana, em 1891, adotou o sistema de governo presidencialista. O século XX apagou da memória dos brasileiros a experiência de governo parlamentarista do século anterior. O plebiscito sobre forma e sistema de governo, realizado em 1993, consagrou a República e o presidencialismo como opções soberanas da maioria dos brasileiros.

Apesar disso, há várias décadas vem se consolidando, na administração pública da União, a figura de um “superministro” coordenador de governo. Ao longo dos anos,

essa função – algo semelhante à de um primeiro-ministro no sistema presidencialista – tem sido desempenhada pelos ministros da Fazenda, do Planejamento e da Casa Civil. Talvez haja chegado a hora de oficializá-la.

Os autores não defendem o retorno ao parlamentarismo e ao Poder Moderador, como no tempo do Império. O Presidente da República, eleito pelo voto direto, deve manter todas as suas prerrogativas – inclusive a de nomear os seus ministros e demais auxiliares diretos, sejam estes civis ou militares.

Segundo o princípio de administração, conhecido como “princípio da amplitude de controle”, um chefe não deve ter menos

do que três, nem mais do que sete ou oito subordinados diretos. Há necessidade de reduzir o número de ministérios, ou agrupá-los. Nenhum presidente consegue governar, nem administrar, com

quase 40 ministros (além de outros assessores) diretamente subordinados a ele.⁴⁶

Preocupa-nos especialmente a área de defesa. A lógica do modelo norte-americano, que inspirou a criação do Ministério da Defesa no Brasil, foi liberar o Presidente do trato direto dos assuntos ligados à área militar, nomeando um ministro para encarregar-se da direção superior de tais assuntos. Por que não inverter tal lógica, seguindo o modelo francês?

A defesa nacional e as relações exteriores são assuntos de Estado, e não apenas de governo. Estas duas áreas, assim como a de segurança institucional (que inclui a inteligência estratégica), devem ficar dire-

A defesa nacional e as relações exteriores são assuntos de Estado, e não apenas de governo

⁴⁵ Cf. Pesce, “As Forças Armadas e o Orçamento da União em 2005”, Op. cit.

⁴⁶ Cf. Pesce & Da Silva, “O Presidente e as Forças Armadas”, Op. cit. Cf. também Iberê Mariano da Silva, “Liderança, comando e administração”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6/10/2007, p. 2 (Opinião).

tamente subordinadas ao Presidente da República. As demais poderiam ficar a cargo de um primeiro-ministro e de sua equipe – que seriam duplamente responsáveis, perante o Presidente e o Congresso.

As áreas sob supervisão direta do Presidente da República passariam a ter orçamentos anuais impositivos, atendendo a uma antiga necessidade. Isto seria um passo importante para que o Orçamento da União no Brasil deixasse de ser meramente autorizativo e viesse a se transformar num instrumento mais eficaz de planejamento da administração pública.

Para fortalecer o Estado brasileiro, a revalorização dos militares e dos servidores

públicos civis também é essencial. Durante a década de 90 do século XX, os quadros do Serviço Público Federal foram abalados pela terceirização e pelas privatizações. De certa forma, só o Itamaraty e as Forças Armadas conseguiram resistir ao “*tsunami*” neoliberal de desmonte do Estado nacional no Brasil.⁴⁷

No século XXI, as Forças Armadas e o Serviço Diplomático terão que formar uma parceria imbatível para atuar na defesa da soberania e na preservação da paz e da segurança.⁴⁸ Oxalá o profissionalismo existente nestes dois setores possa ser estendido às demais áreas da administração pública. Só assim será possível evitar ou reverter uma grave crise do Estado brasileiro.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Estado; Política interna; Forças Armadas; Defesa;

BIBLIOGRAFIA

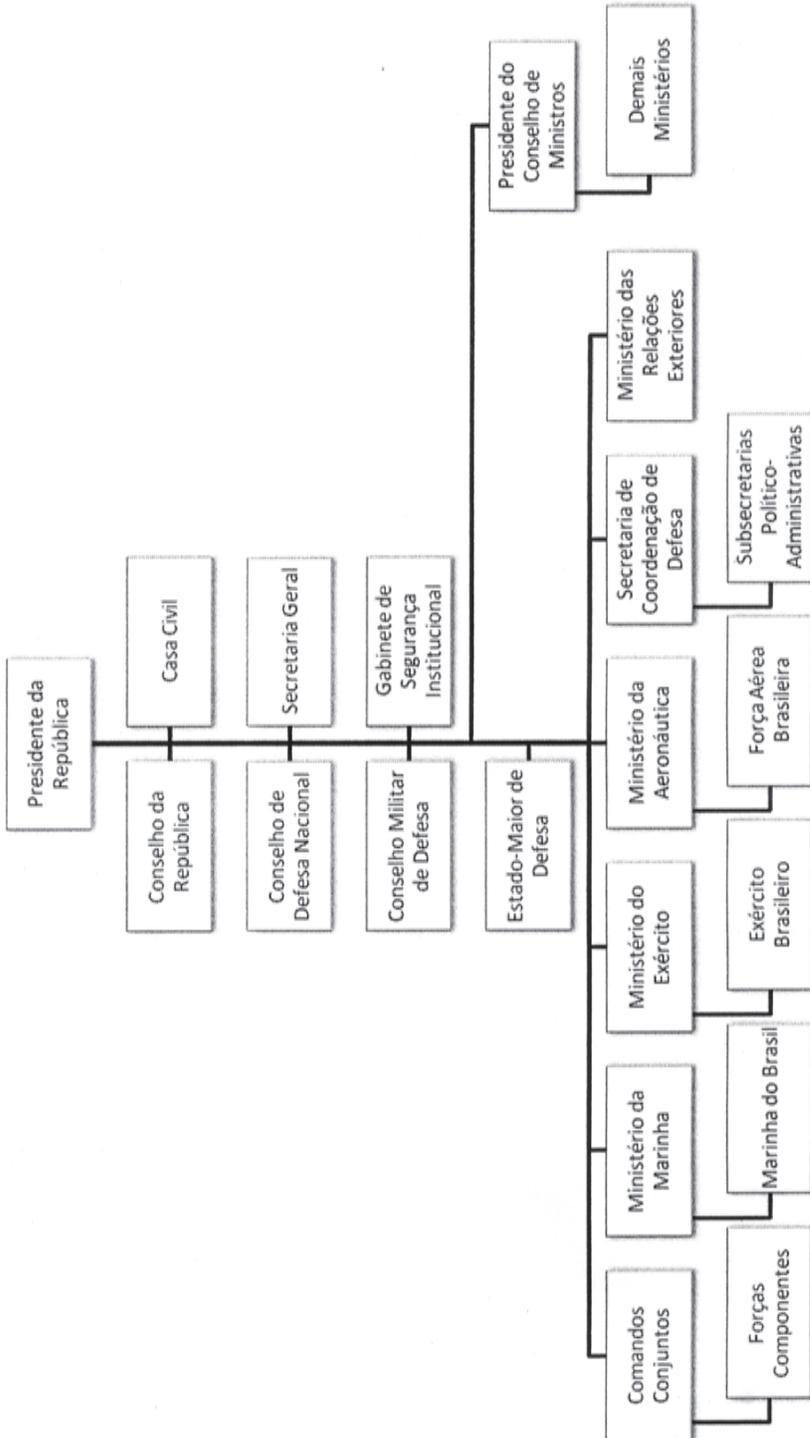
- AZEDO, Luiz Fernando. “Hora de consolidar poder civil na área da defesa”. *Correio Brasiliense*, Brasília, 6/4/2009. Artigo disponibilizado em <http://www.defesamet.com.br/>.
- BARNETT, Thomas P. M. *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century*. New York: Putnam, 2004.
- BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, 5/10/1988.
- _____. 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/>.
- _____. Presidência da República/Congresso Nacional. *Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999*. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Alterada pela *Lei Complementar nº 117, de 2/9/2004*.
- _____. Presidência da República/Congresso Nacional. *Lei Complementar nº 69, de 23/7/1991*. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Revogada pela *Lei Complementar nº 97, de 9/6/1999*.
- DA SILVA, Iberê Mariano. “Liderança, comando e administração”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6/10/2007, p. 2 (Opinião).
- FAVARO, Thomaz. “A nova era da pirataria”. *Veja* 42 (16/2.109): 78-82. São Paulo, 22 abr. 2009.
- FERREIRA, Oliveiros S. *Os militares e a sociedade civil*. Palestra proferida na USP em 17/5/08.

⁴⁷ Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “Gaulismo tropical”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6/1/2009, p. 2 (Opinião).

⁴⁸ *Ibidem*.

- Texto disponibilizado em <http://www.oliveiros.com.br>.
- GRYNSZPAN, Mário. *Ciência política e trajetórias sociais: uma sociologia histórica da teoria das elites*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999.
- GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. “Pirataria marítima – uma ameaça em escala global”. *Revista Marítima Brasileira* 128 (10/12): 159-179. Rio de Janeiro, out./dez. 2008.
- HUNTINGTON, Samuel P. Samuel P. *A ordem política nas sociedades em mudança*. Rio de Janeiro/São Paulo: Forense-Universitária/Ed. USP, 1975.
- _____. *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations*. Cambridge/London: Belknap/Harvard, 1985.
- KHANNA, Parag. *O segundo mundo: impérios e influência na nova ordem global*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2008.
- LIND, William S. “Compreendendo a Guerra de Quarta Geração”. *Military Review* (Ed. em português): 12-17. Washington, jan./fev. 2005.
- PESCE, Eduardo Italo. “Comentários sobre a Estratégia Nacional de Defesa”. *Segurança & Defesa* 25 (94): 24-28. Rio de Janeiro, [abr./jun.] 2009.
- _____. “Guerra de quarta geração: implicações para a Marinha do Brasil”. *Revista Marítima Brasileira* 128 (1/3): 113-132. Rio de Janeiro, jan./mar. 2008.
- _____. “Ministério da Defesa: uma crítica necessária”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 5/8/2005, p. 2 (Opinião).
- _____. “Estados soberanos e defesa nacional”. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 5, 6 e 7/11/2004, p. 1 (Fim de Semana).
- _____. “Forças Armadas, Estado e sociedade”. *Revista Marítima Brasileira* 119 (1/3): 93-108. Rio de Janeiro, jan./mar. 1999.
- _____. “Pluralismo estratégico na defesa nacional”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 28/5/1998, p. 7 (Opinião).
- _____ & DA SILVA, Iberê Mariano. “Presidencialismo e Forças Armadas”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 1 a 4/5/2009, p. 2 (Opinião).
- _____ & _____. “Perspectivas para a defesa em 2009”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 13/2/2009, p. 2 (Opinião).
- _____ & _____. “Gaulismo tropical”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6/1/2009, p. 2 (Opinião).
- _____ & _____. “Jus esperneandi”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 12/9/2008, p. 2 (Opinião).
- _____ & _____. “O Brasil e a tripolaridade de poder no Século XXI”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 12/1/2008, p. 2 (Opinião).
- _____ & _____. “O presidente e as Forças Armadas”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/10/2007, p. 2 (Opinião).
- _____ & _____. “Ideologias antimilitares”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 23/2/2007, p. 2 (Opinião).

Organograma Estrutura da defesa nacional no modelo revisto de presidencialismo



MARINHA, TECNOLOGIA E POLÍTICA NO BRASIL DO SÉCULO XX AO SÉCULO XXI¹

JOÃO ROBERTO MARTINS FILHO²
Universidade Federal de São Carlos
(UFSCar)

SUMÁRIO

Tecnologia e Marinha
A literatura internacional e o caso sul-americano
O Brasil e a corrida naval do começo do século XX
Os contratorpedeiros
As fragatas *Vosper*
O salto potencial

¹ Este artigo constitui versão corrigida e ampliada do texto Forças Armadas e Sociedade, da Associação Internacional de Ciência Política, apresentado no Congresso Internacional do Comitê de Pesquisa, realizado em Santiago do Chile, de 25 a 28 de junho de 2008, e publicado em Ricardo Israel (org), *Armed Forces and Society: New Challenges and Environments*, Santiago, Centro de Estudios e Investigaciones Militares (Cesim), 2009, pp. 457-66. Na versão atual, deve aparecer em breve na coletânea *O militar e a Ciência no Brasil* (Editora Annablume), organizada pelo Professor Manuel Domingos Neto.

² Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). A pesquisa foi realizada no âmbito do Programa Pró-Defesa, patrocinado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e pelo Ministério da Defesa, como parte das atividades do Consórcio Forças Armadas Século XXI, integrado pela UFSCar, pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História da Fundação Getúlio Vargas (CPDOC-FGV) e pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Gostaria de agradecer a Salvador Raza e ao Almirante Armando Vidigal, que discutiram conosco aspectos do projeto. Vários oficiais da Marinha nos ajudaram com informações e/ou com a leitura da primeira versão do texto. Cito nas notas essas contribuições. Agradeço a Luiz Carlos de Carvalho Roth por me colocar em contato com alguns desses oficiais. Contudo, a responsabilidade pelas ideias aqui expostas é somente minha.

O presente trabalho visa sugerir uma metodologia de pesquisa para o estudo da Marinha do Brasil (MB). Partimos aqui do pressuposto de que é impossível analisar a força naval sem considerar o papel especial da tecnologia, mas aceitamos ser preciso entender, em cada conjuntura, como esta se relacionou com fatores econômico-financeiros, estratégicos, doutrinários e de política nacional. Certamente, o estudioso de nossa Marinha tem muito a ganhar com o recurso à literatura internacional já disponível. Contudo, o exame de Marinhas como a do Brasil apresenta novos problemas – com destaque para o da dependência tecnológica – e permite lançar outra luz sobre antigas temáticas, como a da adaptação da tecnologia militar em contextos diferentes daqueles em que foi gerada.

Esses tópicos colocam no centro da análise o assunto das relações com os estaleiros estrangeiros. Por outro lado, as histórias navais dos países centrais dão pouca atenção a temas que deveriam ser de seu interesse, como a importância dos mercados externos para a evolução de sua própria indústria naval. Nesse sentido, uma perspectiva histórica da Marinha brasileira poderia fornecer elementos importantes para a superação do “eurocentrismo” típico da história militar feita nos grandes centros.³

As Marinhas “periféricas” apresentam uma trajetória que as distingue das Marinhas das potências navais, evoluindo por meio do que chamaremos saltos tecnológicos. No caso do Brasil, destacam-se três conjunturas como essa: 1) a dos programas navais de 1904-1906, que resultaram na aquisição dos encouraçados (*dreadnoughts*) *Minas Gerais*

e *São Paulo*; 2) a da Segunda Guerra Mundial, no âmbito dos acordos de *lend-lease* com os Estados Unidos da América (EUA), quando foram incorporados os contratorpedeiros de escolta classe *Cannon*; e 3) a do início dos anos 70, quando o País adquiriu na Inglaterra as fragatas *Vesper MK-10*. Sinteticamente, essas aquisições significaram o ingresso da Marinha brasileira, respectivamente, na era dos grandes canhões, do radar e do sonar e dos mísseis e sistemas.

A questão não é apenas de modificações tecnológicas, mas de surgimento de novas matrizes, com efeitos múltiplos sobre a Marinha nas décadas subsequentes. Durante 32 anos, tivemos Marinha de grandes encouraçados. Nos cerca de 30 anos seguintes, o esqueleto da frota foram os destróieres,

ou contratorpedeiros norte-americanos, emprestados ao Brasil, e a introdução das fragatas inglesas nos anos 70 tem consequências que se estendem até hoje.

Mesmo se pensarmos na carreira naval, essas matrizes definem épocas.

No contexto do projeto “Brasil-Potência” da Era Geisel (1974-1978), a Marinha brasileira embarcou num plano audacioso que, se e quando concretizado, permitirá o domínio da tecnologia de propulsão nuclear para submarinos, o que configuraria um quarto salto tecnológico.

TECNOLOGIA E MARINHA

“A Marinha é navio”, diz a linguagem informal das praças-d’armas. A frase pode ter múltiplos significados, referindo-se seja à necessidade de serviço embarcado para a promoção na carreira, seja ao senso especial de comunidade típico dos que servem nos

“A Marinha é navio”, diz a linguagem informal das praças-d’armas

³ Jeremy Black, *War and the world. Military power and the fate of continents, 1450-2000*, New Haven/London, Yale U.P., 1998 e *Rethinking Military History*, London, Routledge, 2004.

vasos de guerra, ou seja, enfim, ao fato de que as forças navais giram em torno de plataformas portadoras de alta tecnologia. Assim, para o historiador Jeremy Black, “o caráter não natural da guerra no mar e a necessidade de instalações especializadas na forma de navios fornecem um contexto muito diferente daquele do conflito na terra”.⁴

O exame das características e da evolução dessas plataformas não é tarefa fácil ao leigo e pode ser visto como um dos motivos da concentração dos estudos militares na força terrestre. Um exemplo concreto pode ser encontrado na análise do contexto dos programas navais brasileiros de 1904-1906, em que o entendimento da real revolução trazida pelo surgimento dos *dreadnoughts* ou dos termos em que se colocava o debate sobre o valor dos cruzadores encouraçados e depois dos cruzadores de combate exige um esforço adicional de pesquisa.

Vários estudiosos destacaram o lugar especial que a tecnologia ocupa na história naval. Para um deles, a natureza essencial das Marinhas inclui o consenso de que estas “são instrumentos de governos e operam como organizações altamente tecnológicas dentro do contexto tanto da política interna como externa, bem como das finanças, da tecnologia e da burocracia”.⁵ Já outro, ao propor uma nova agenda para a análise da temática naval, refere-se à necessidade de integrar “os elementos de tecnologia, finanças, estratégia, operações

Em todas as fases da história, navios e guerra naval envolveram as mais complexas e avançadas tecnologias da época

e pessoal, a fim de alcançar compreensão do tema”.⁶ Um terceiro autor destaca que “a história naval é acima de tudo história técnica. Em todas as fases da história, navios e guerra naval envolveram as mais complexas e avançadas tecnologias da época. É impossível compreender o que se passou no mar sem dar conta das tecnologias envolvidas”.⁷ Enfim, de um ponto de vista mais sociológico, já se afirmou que “os navios são comunidades de uma maneira diversa de formações do Exército ou da Força Aérea”.⁸

Evidentemente, o reconhecimento da importância da tecnologia nas temáticas navais não resolve a questão relativa à forma como ela se relaciona com os demais níveis de análise: os aspectos estratégicos, políticos, financeiros, de formação e de pessoal. Nesse sentido, o estudo das Marinhas sul-americanas apresenta-se como desafio

ainda maior que o das Marinhas das grandes potências, pois não existe uma bibliografia e uma tradição de debate sobre o tema. Afinal, “a história naval moderna não é só anglófona; é anglocêntrica”, e “as histórias navais de outros países (...) tendem a ser escritas a partir de modelos britânicos”.⁹

A LITERATURA INTERNACIONAL E O CASO SUL-AMERICANO

Com efeito, talvez o trabalho mais influente de história naval seja o livro de Arthur

⁴ Idem, p.22.

⁵ John B. Hattendorf (org.), *Doing Naval History: Essays toward Improvement*, Newport, Rhode Island, Naval War College Press, 1995, p. 1-8., p.2.

⁶ James Goldrick, “The Problems of Modern Naval History”, in Idem, p. 11.

⁷ N.A.M. Rodger, “Considerations on Writing a General Naval History”, in Idem, p. 121.

⁸ Dennis Showalter, “Toward a ‘New’ Naval History”, in Idem, p. 133.

⁹ Idem, p. 129.

Marder sobre a Marinha britânica, escrito no final dos anos 30.¹⁰ Até o surgimento, cinco décadas depois, da obra de Jon Sumida, aquele texto permaneceu como o grande modelo na área.¹¹ Sumida propôs o reexame da documentação primária e de novas fontes e defendeu que a política naval da Grã-Bretanha naqueles anos foi motivada por questões de tecnologia e finanças – bem como pela ação do acaso – e não apenas, como propunha Marder, pelas injunções estratégicas da rivalidade naval anglo-germânica. Mais recentemente, a abordagem de Nicholas Lambert sobre o mesmo tema, mais próxima da linha de Sumida, completou um rico quadro historiográfico, que permite aos novos estudiosos optar entre vários modelos de análise.¹²

O mesmo vale para a literatura bastante original sobre a Marinha alemã. As obras de Volker Berghahn sugeriram a necessidade de analisar a política da Marinha imperial na Era Tirpitz enquanto poderoso instrumento contra a social-democracia.¹³ O trabalho de Berghahn logo encontrou concorrentes, seja no livro de Holger Herwig,¹⁴ centrado na

análise do material e do pessoal, seja no de Jonathan Steinberg,¹⁵ que procurou mostrar como – ao contrário do Exército – a Marinha imperial surgiu como uma verdadeira instituição nacional.

Também a Marinha americana conta com um rico *corpus* de análises, iniciado com escritos pioneiros, como o de autoria de Harold e Margaret Sprout¹⁶ e o de Donald Mitchell,¹⁷ de corte mais clássico, até a recente tentativa de William McBride de abordar a evolução daquela força naval em termos de um choque entre engenheiros e oficiais de carreira, tendo como fio condutor a questão da tecnologia.¹⁸ Enfim, para a Marinha francesa, a obra clássica é a tese de Theodore Ropp,¹⁹ escrita originalmente em 1937, enquanto o caso do Japão encontrou no esforço de David Evans e Mark Peattie um estudo difícil de superar.²⁰

Para as Marinhas sul-americanas, são ainda raros os estudos desse fôlego. Até onde sabemos, o exemplo mais importante é a tese inédita de Varun Sahni, defendida em Oxford, sobre as influências externas na Marinha argentina.²¹ Não conseguimos

¹⁰ *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, New York, Alfred A. Knopf, 1940.

¹¹ *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology, and British Naval Policy, 1889-1914*, Boston, Unwin Hyman, 1989.

¹² Sir John Fisher's *Naval Revolution*, Columbia, University of South Carolina Press, 1999.

¹³ Como a tese de Berghahn só foi publicada em alemão, as fontes mais acessíveis são seus artigos em inglês: "Naval Armaments and Social Crisis: Germany before 1914", in Geoffrey Best e Andrew Wheatcroft (orgs.), *War, Economy and the Military Mind*, p. 61-88, London/New York, Croom Helm/Rowman and Littlefield, 1976 e "Navies and Domestic Factors." In John B. Hattendorf (org.), *op. cit.*, 53-66.

¹⁴ "Luxury" Fleet: *The Imperial German Navy, 1888-1918*, London, Ashfield Press, 1987.

¹⁵ *Yesterday's Deterrent; Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*, London, MacDonald, 1965.

¹⁶ *The Rise of American Naval Power, 1776-1918*, Princeton, Princeton University Press, 1942.

¹⁷ *History of the Modern American Navy, from 1883 through Pearl Harbor*, New York, A.A. Knopf, 1946.

¹⁸ *Technological Change and the United States Navy, 1865-1945*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2000.

¹⁹ *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1987.

²⁰ *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1997.

²¹ Para um texto mais acessível, ver "Not Quite British: A Study of External Influences in the Argentine Navy", *Journal of Latin American Studies* 25, nº 3 (1993): 489-513.

localizar trabalhos semelhantes para Brasil e Chile. No caso de nosso país, há estudos acadêmicos como os de Daniel Decuadra²² e Vagner Camilo Alves, que tratam de períodos específicos, mas sem atenção mais detida aos aspectos tecnológicos.²³

A referência mais abrangente continua a ser o livro de Robert Scheina, obra sem dúvida útil para uma introdução à história das Marinhas argentina, chilena e brasileira, mas incapaz de propor uma alternativa de análise mais adequada às Marinhas periféricas.²⁴ Além disso, há artigos acadêmicos sobre aspectos ou conjunturas importantes, como os de Seward Livermore²⁵ e Lawrence Sondhaus.²⁶ Resta aos estudiosos dessas Marinhas o trabalho pioneiro de propor um modelo de análise próprio para nossas histórias navais – que mantêm peculiaridades significativas em relação aos países centrais.

Para isso, podem partir do riquíssimo material disponível nos arquivos históricos de suas Marinhas, além da produção memorialística e profissional já existente. No caso do Brasil, está disponível a importante coleção *História Naval Brasileira*, publicada desde 1985. É provável que a situação seja parecida para os casos do Chile e da Argentina. Seria interessante saber se há para es-

ses países monografias da qualidade da do Almirante Armando Vidigal (1985), *A Evolução Do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*, e sua continuação, mais sofisticada, que cobre os anos de 1975 a 2001.²⁷

O BRASIL E A CORRIDA NAVAL DO COMEÇO DO SÉCULO XX

O período entre a Proclamação da República e a Revolta dos Marinheiros de 1910 oferece um exemplo privilegiado das oportunidades oferecidas pelo estudo das Marinhas periféricas ou, como se dizia àquela época, das potências menores, à história naval comparada.²⁸ Nesse curto espaço de tempo, o estudioso encontrará intensa participação política (revoltas navais de 1892 e 1893); um debate público centrado nos riscos colocados pela decadência do poder naval brasileiro, do qual participaram oficiais, jornalistas e políticos de proa (1895-1899); uma discussão bem informada sobre os tipos de navio mais adequados a uma Marinha como a brasileira (1904-1906); um processo de intensas transações entre os grandes estaleiros britânicos e o mercado brasileiro, que incluiu a criação de uma comissão naval na Europa e a construção de três *dreadnoughts*²⁹;

²² “Geopolítica, política externa e pensamento militar brasileiros em relação ao Atlântico Sul, 1964-1990”, Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 1991.

²³ “Ilusão desfeita: a ‘aliança especial’ Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial”, *Revista Brasileira de Política Internacional*, Ano 48, nº 1 (2005): 151-177.

²⁴ *Latin America: A Naval History, 1810-1987*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1987.

²⁵ *Navies in Modern World History, Globalities*, London, Reaktion, 2004.

²⁶ “Battleship Diplomacy in South America: 1905-1925”, *The Journal of Modern History* 16, nº 1 (1944): 31-48.

²⁷ Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1985 e *A evolução do pensamento estratégico naval – Meados da década de setenta até os dias atuais*, Manuscrito inédito, 2002.

²⁸ De forma significativa, os vários autores que examinam as potencialidades da história naval comparada, na coletânea organizada por Hattendorf, não mencionam o caso das Marinhas sul-americanas.

²⁹ Trata-se do *Minas Gerais*, do *São Paulo* e do *Rio de Janeiro*, o último não incorporado. A história desses três navios mereceu longo artigo em inglês, baseado em pesquisa nos arquivos dos estaleiros britânicos: Ver David Topliss, “The Brazilian Dreadnoughts, 1904-1914”, *Warship International* XXV, 3 (1988): 240-89. O *Rio de Janeiro*, confiscado pela Marinha britânica em 1914, depois de ser vendido pelo Brasil à Turquia, participou da Batalha de Jutland. Ver Richard Hough, *The Great Dreadnought*, New York/Evanston, Harper & Row, 1967.

e, por fim, um motim de grandes proporções, que teve lugar justamente nos dois navios recém-adquiridos pelo Brasil.

No início do governo Rodrigues Alves (1902-1906) fizeram-se presentes os fatores internos indispensáveis à proposição de um programa de modernização da Marinha brasileira capaz de restaurar o prestígio de que gozara à época da Guerra do Paraguai (1864-1870). Tais fatores incluíam condições políticas (apoio do presidente e do ministro das Relações Exteriores, o Barão do Rio Branco), condições financeiras (o Brasil superara a crise econômica e vivia momento favorável nas exportações de café e borracha) e condições na própria Marinha (que superara a crise provocada pela profunda divisão ocorrida com a Revolta de 1893, passando a ser dirigida por um oficial tido como “profissional”, o Almirante Júlio César de Noronha).

O Programa Naval apresentado ao Congresso em meados de 1904 previa a adoção de “navios de deslocamento moderado, compatíveis com os recursos do País, e mais adequados às nossas necessidades”, recusando os navios de dimensões exageradas, cujos exemplos seriam os cruzadores de 14 mil toneladas lançados pela Marinha britânica em 1894.³⁰ Nesse quadro, o Plano Noronha configurou-se na proposta de aquisição de três couraçados de cerca de 13 mil toneladas e três cruzadores couraçados de cerca de 9.500 toneladas, além de navios menores. Antes do início da construção, concordou-se que os primeiros teriam seu deslocamento aumen-

tado para 14.500 toneladas. A licitação foi ganha pela firma britânica Armstrong, que dividiu a encomenda com sua concorrente Vickers, nos quadros da estratégia empresarial – e às vezes governamental – de controle de mercados então vigente.

Contudo, esses navios jamais chegaram a ser construídos. Com o fim do governo Rodrigues Alves e a ascensão do Presidente Afonso Pena (1906-1909), o Ministério da Marinha foi entregue ao Almirante Alexandrino de Alencar. No Brasil, os mandatários tomavam posse então a 15 de novembro e eram eleitos em março. Já em abril de 1906, o então senador Alexandrino abriu campanha contra o Plano Noronha.³¹ Em julho do mesmo ano, a Comissão de Marinha e Guerra da Câmara dos Deputados considerou o plano de 1904 ultrapassado, diante das lições da recente guerra russo-japonesa. Em setembro, a discussão chegou ao Senado.

Então, o senador Alexandrino defendeu características mínimas para os navios ideais da futura esquadra brasileira, inspiradas no recém-lançado *Dreadnought*, o navio da Marinha britânica precursor da era dos imensos encouraçados de armamento padronizado e grande calibre. Dez dias depois da posse do novo chefe da Nação, o Congresso autorizou que se fizessem as modificações consideradas necessárias no contrato estabelecido com a Armstrong, aumentando o deslocamento dos encouraçados e substituindo os cruzadores couraçados por esclarecedores extrarrápidos (*scouts*). A es-

**Quando nosso primeiro
encouraçado ficou pronto,
no começo de 1910, o
Brasil foi, por alguns
meses, a única nação a
possuir um *dreadnought***

³⁰ Ver Júlio César de Noronha, Programa Naval de 1904, vol. IX, Subsídios Para a História Marítima do Brasil, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1950, p. 5 e segs.

³¹ Ao contrário da nomeação de Noronha, a de Alexandrino foi considerada produto de arranjos políticos exteriores à Marinha e do apoio do senador Pinheiro Machado, condestável da política brasileira na época. Ver Um oficial da Armada, Política Versus Marinha, Rio de Janeiro, Livraria H. Garnier, p. 39.

quadra brasileira passaria, assim, a se constituir basicamente de três *dreadnoughts*, cada um com deslocamento de 19.280 toneladas e 12 canhões de 12 polegadas, colocados aos pares em seis torres. Quando nosso primeiro encouraçado ficou pronto, no começo de 1910, o Brasil foi, por alguns meses, a única nação a possuir um *dreadnought*, depois da Grã-Bretanha. O *São Paulo* foi lançado ao mar em abril de 1909 e o *Rio de Janeiro*, em fins de 1910.³²

Esse breve relato basta para introduzir os pontos que aqui interessam. Em primeiro lugar, o processo acima descrito evidencia com clareza um dos “saltos tecnológicos” antes mencionados. Em segundo lugar, nos bastidores da mudança de conteúdo dos programas navais, aparece a ação de um sujeito geralmente oculto nas histórias navais: os grandes estaleiros. No caso, Armstrong e Vickers, altamente interessados em sair à frente na produção do novo e revolucionário tipo de navio, colocaram como objetivo estratégico conseguir do Brasil a encomenda dos *dreadnoughts*.

Em terceiro lugar, a partir do momento em que vieram à luz os primeiros detalhes do Plano de 1904, mas principalmente com o conhecimento das alterações propostas em 1906, a política naval brasileira provocou repercus-

sões não apenas na região, onde quase levou a uma guerra com a Argentina, como também nos principais centros decisórios navais da época, onde se passou a especular sobre a possível transferência dos imensos navios para Marinhas de grandes potências. Por último, a incorporação de navios da mais avançada tecnologia a uma Marinha que ainda disciplinava seus marinheiros com a chibata pode ser vista como uma das principais razões da Revolta de 1910.

OS CONTRATORPEDEIROS

A incorporação de navios da mais avançada tecnologia a uma Marinha que ainda disciplinava seus marinheiros com a chibata pode ser vista como uma das principais razões da Revolta de 1910

A incorporação à Marinha brasileira dos contratorpedeiros norte-americanos pelo esquema de *leasing*, no contexto dos acordos provocados pela Segunda Guerra Mundial, inaugura uma segunda conjuntura de “salto tecnológico” naval. O processo se iniciou em 1944, com a

chegada dos primeiros oito contratorpedeiros de escolta da classe *Cannon*.³³ O navio que deu nome à classe no Brasil, o *Bertioga*, aportou no País a 1º de agosto de 1944, e o último a chegar, o *Bocaina*, foi entregue a 20 de maio de 1945.

Para autores navais, “os contratorpedeiros de escolta que constituíram nossa classe *B* eram navios antissubmarinos completos, confortáveis e poderosos, tanto para enfrentar

³² Em contraste, o Japão, a Itália e a Rússia só bateram a quilha de seus encouraçados de novo tipo em 1909. Os quatro *dreadnoughts* franceses da classe *Courbet* foram postos nos estaleiros somente em 1910. Os navios alemães da classe *Nassau* e os americanos da classe *Delaware* (20.500 toneladas) foram finalizados no decorrer de 1910. Quando da finalização do *Minas*, a Marinha britânica já tinha quatro *dreadnoughts* da classe *Bellerophon* (18.800 toneladas) e os três da classe *St Vincent* (19.560 toneladas). Ver Robert F. Sumrall, “The Battleship and the Battlecruiser,” in Robert Gardiner (org.), *The Eclipse of the Big Gun: The Warship, 1906-45*, 14-36, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1992.

³³ Para dados sobre essa classe americana, ver http://pwencycl.kgbudge.com/C/a/Cannon_class.htm.

os submarinos imersos como na superfície”.³⁴ Como lembra o Comandante Fernando Costa, no contexto da guerra mundial, a Marinha substituiu rapidamente os imensos encouraçados do começo do século, com tripulações que beiravam os mil homens, por “navios pequenos, de movimentação rápida, ágeis”.³⁵ Com efeito, os destróieres de escolta deslocavam apenas 1.240 toneladas.

As novas unidades, porém, representavam avanço significativo na tecnologia naval. Nas máquinas, “registrava-se a substituição das máquinas alternativas pela propulsão a motores a diesel”; no armamento, “o fim do ciclo dos grandes canhões de longo alcance substituídos pelos canhões leves, de duplo emprego, e a introdução dos torpedos de superfície e das armas antissubmarino”; no quesito eletrônica, os navios representaram “a chegada de radares de superfície e sonares”.³⁶

A Marinha substituiu rapidamente os imensos encouraçados do começo do século, com tripulações que beiravam os mil homens, por navios pequenos, de movimentação rápida, ágeis

★ ★ ★

O Projeto Fletcher é considerado em geral como o melhor na história do destróier

A essa classe seguiram-se, nos anos 50 e 60, navios ainda mais modernos: os contratorpedeiros da classe *Fletcher* – cedidos agora nos termos do Military Assistance Program pelo governo dos EUA. Os *Fletcher*

foram produzidos no bojo da decisão americana de aumentar seu poder naval depois da queda da França, em junho de 1940. Foi a maior classe produzida no mundo, atingindo 178 navios entre 1942 e 1944. Segundo Eric W. Osborne, seu “projeto é considerado em geral como o melhor na história do destróier”.³⁷ Sua chegada ao Brasil deu-se no final dos anos 50. O influxo norte-americano continuou com as classes *Allen Summer*³⁸ e *Gearing*.³⁹

Com o início da guerra fria, os *Fletcher* acabaram em Marinhas que constituem um verdadeiro resumo das alianças dos EUA no período: Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, Grécia, Japão, México, Peru, Coreia do

³⁴ Ver Arthur Oscar Saldanha da Gama e Helio Leoncio Martins, “A Marinha brasileira na Segunda Guerra Mundial”, in Helio Leoncio Martins, História Naval Brasileira, quinto volume, tomo II, p.257-434, 283.

³⁵ Depoimento ao autor, Rio de Janeiro, Clube Naval, 15 de julho de 2008. Nas notas sobre a primeira versão deste artigo que me entregou na ocasião, ele propõe visão diversa da proposta aqui, preferindo falar em seis momentos de salto tecnológico.

³⁶ Notas sobre a versão inicial deste artigo, encaminhadas ao autor pelo Comandante Fernando Costa.

³⁷ O deslocamento era de 2.325 toneladas. Esses navios eram equipados com sonar e cargas de profundidade, e sua velocidade podia chegar a 38 nós (Eric Osborne, *Destroyers*, Santa Barbara/Denver/Oxford, ABC Clío, 2005, p. 104).

³⁸ Classe de 59 navios comissionados nos EUA até o final de 1944. A partir de meados de 1943, com o reconhecimento da importância da defesa antissubmarino pela Marinha dos EUA, passou-se a reservar bastante espaço aberto no convés para adição de armas desse tipo. Ver idem, p. 104-105.

³⁹ Classe de 108 contratorpedeiros construídos entre 1944 e 1946, desenhados especificamente para operações longas nas mais longínquas regiões do Pacífico. Deslocavam 2.616 toneladas, com velocidade de 36,8 nós. Segundo Eric Osborne, “os contratorpedeiros da classe *Gearing* representaram o ápice do projeto de destróier convencional nos Estados Unidos” (Idem, p.105, 244).

Sul, Espanha, Taiwan, Turquia e Alemanha Ocidental.⁴⁰ Os *Gearing* colocaram outros países na lista dos beneficiários da ajuda naval americana: Equador, Egito, Irã e Paquistão. No Brasil, a vinda desses navios deu-se no contexto do entendimento de que nossa Marinha tinha uma função auxiliar no Atlântico Sul, voltada para a guerra antissubmarino.⁴¹ De tal maneira, como sintetizou o Almirante Vidigal:

“Sob o comando americano, aprendemos a fazer a guerra no mar em moldes modernos, entramos em contato com equipamentos de projeto recente e sofisticados, como o sonar e o radar, passamos a pensar em termos mundiais mais do que em termos regionais, despertamos, mais uma vez, para nossa vocação atlântica. Contudo, à total dependência material somaríamos uma subordinação intelectual esterilizadora nos anos subsequentes”.⁴²

AS FRAGATAS *VOSPER*

O terceiro salto tecnológico viria com a encomenda das seis fragatas inglesas *Vosper MK-10*, nos anos 70. De forma breve, podemos sugerir que há nessa conjun-

tura pontos de contato com a do começo do século: a vontade política do governo militar da época, as condições financeiras favoráveis a partir do final dos anos 60 e a disponibilidade de equipamento naval sofisticado no exterior. Tudo indica que o quadro internacional que motivou a decisão tinha a ver com dificuldades surgidas nos Estados Unidos depois de 1965 para a venda de material militar a países como o Brasil, em virtude da quebra de consenso interno sobre a política militar dos EUA, no contexto da Guerra do Vietnã.⁴³

O terceiro salto tecnológico viria com a encomenda das seis fragatas inglesas *Vosper MK-10*, nos anos 70

Como os contratorpedeiros, as fragatas são navios de escolta, para uso tanto antissubmarino como de emprego geral. O uso moderno da designação originou-se na necessidade de encontrar novo nome para as “corvetas” de uso oceânico da Segunda Guerra Mundial. O termo foi usado de início pela Grã-Bretanha e adotado pelos EUA depois de 1975, no lugar de *destroyer escort* (na Organização do Tratado do Atlântico Norte – Otan, *ocean escort*). A Royal Navy classifica assim todos seus navios de superfície importantes orientados principalmente para a guerra antissubmarino.⁴⁴ Contudo, durante décadas houve confusão entre fragatas e contratorpedeiros, hoje entendidos como

o termo foi usado de início pela Grã-Bretanha e adotado pelos EUA depois de 1975, no lugar de *destroyer escort* (na Organização do Tratado do Atlântico Norte – Otan, *ocean escort*). A Royal Navy classifica assim todos seus navios de superfície importantes orientados principalmente para a guerra antissubmarino.⁴⁴ Contudo, durante décadas houve confusão entre fragatas e contratorpedeiros, hoje entendidos como

⁴⁰ Idem, p. 242.

⁴¹ Para o Comandante Fernando Costa, “com o passar dos anos, entra um fator político internacional interessante: esses navios, todos recebidos dos Estados Unidos, vinham com uma restrição, que não poderiam ser empregados contra navios de bandeira americana. Portanto, a necessidade estratégica de construir navios no Brasil era que estes poderiam ser utilizados contra navios de qualquer bandeira. Isso ajudava um pouco no combate à pirataria e tinha influência, mesmo, na Guerra da Lagosta”. Depoimento ao autor, cit.

⁴² Ver Vidigal, A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro, p. 89.

⁴³ Ver João Roberto Martins Filho, “As políticas militares dos EUA para a América Latina, 1947-89”, Teoria & Pesquisa, nº 46:101-33, jan. 2005, p. 19.

⁴⁴ Robert Gardiner and Norman Friedman, Navies in the Nuclear Age: Warships since 1945, Conway’s History of the Ship. Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1993, p. 215-16.

navios de deslocamento maior (acima de 4.500 toneladas) e capacidade de defesa antiaérea de área. As fragatas são navios menores (em torno de 3.500 toneladas de deslocamento), de uso geral, capazes de operar de forma independente, fora da plataforma marítima.

A compra das fragatas foi parte do plano de modernização da Marinha, inaugurado no final do governo Castelo Branco, com apoio do ministro Roberto Campos.⁴⁵ Foram examinados projetos americanos (classe *Bronstein*)⁴⁶, alemães (*Kohn*)⁴⁷ e ingleses (*Leander*)⁴⁸, mas a MB, por razões que ainda cumpre entender, optou afinal pelo modelo *Vosper MK-10* do estaleiro britânico Vosper Thornycroft.⁴⁹ No final de setembro de 1970, foi assinado o contrato para a construção de seis dessas fragatas, quatro nos estaleiros de Woolston, perto de Southampton, e duas no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), num negócio visto à época como “o maior reali-

zado pelos estaleiros da costa sul e provavelmente o maior de qualquer firma britânica”, garantindo trabalho naquelas instalações até 1979. O financiamento de cerca de 100 milhões de libras foi assegurado por um consórcio de oito bancos britânicos.⁵⁰

É preciso ver que a decisão não partiu de uma reavaliação da preocupação básica da MB com a guerra antissubmarino. É dentro desses limites que o Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes, de 1967, inseria a participação da MB na defesa coletiva do hemisfério, nos quadros da guerra fria. Tais contornos fizeram com que apenas duas das fragatas *Vosper*, aqui classificadas *Niterói*,⁵¹ fossem de emprego geral, portando mísseis superfície-superfície (SSM, em inglês) e nenhuma delas tivesse armamento antiaéreo moderno.⁵² Evidentemente, as rivalidades regionais com a Argentina também pesaram na decisão.⁵³

A menção ao armamento introduz tema importante. Com efeito, talvez o avanço que

⁴⁵ Na primeira versão deste artigo, a data dessa decisão era imprecisa. Graças à entrevista já mencionada com o Comandante Fernando Costa, podemos apontá-la com mais exatidão agora.

⁴⁶ Classe de fragatas de construção norte-americana, cujos dois primeiros protótipos foram incorporados pela US Navy em 1963, como evolução da classe *Dealey*, a partir da colocação dos novos sonares SQS-26. (Ver Eric Grove, “Major Surface Combatants.”, in Robert Gardiner (org.), *Navies in the Nuclear Age. Warships since 1945*, London, Conway, , 38-67, p.54; Robert Gardiner, op. cit., p. 215).

⁴⁷ Classe de seis fragatas desenvolvidas na Alemanha Ocidental no final dos anos 50, os primeiros navios feitos aí depois da Segunda Guerra Mundial. Sua principal característica era a rapidez, com deslocamento de 32 nós, graças à nova propulsão que combinava diesel e turbina a gás (Eric Grove, op. cit., p. 55; Osborne, op. cit., p. 145).

⁴⁸ Classe de fragatas de construção britânica entre 1961 e 1971, da qual foram lançadas ao mar 26, mais 14 para exportação (seis foram feitas na Holanda e seis na Índia) (Gardiner, op. cit., p. 69).

⁴⁹ As informações desta parte foram obtidas no capítulo V de uma dissertação cujo título e autor desconhecemos. Ver “A problemática na seleção de um navio de escolta para compor um grupamento operativo”. Agradeceríamos qualquer informação que preenchesse essas lacunas.

⁵⁰ “Vosper to sell Brazilian Navy £ 100m frigates”, *The Times*, September 30 1970.

⁵¹ A *Niterói* era a F40, seguiram-se a *Defensora* (F41), *Independência* (F44) e *União* (F45), todas antissubmarino. As de emprego geral eram a *Constituição* (F42) e a *Liberal* (F43).

⁵² De todo modo, a compra de material europeu já representava um afastamento da dependência naval em relação a material americano. Mas a importação constituía um recuo na ideia inicial do Programa de 1967 quanto à nacionalização dos meios. Vidigal, *A evolução do pensamento estratégico naval*, p.99 e segs.

⁵³ Para esta parte, beneficiei-me sobretudo das respostas ao questionário enviado ao Almirante Antonio Alberto Marinho Nigro, recebidas por correio eletrônico a 11 de maio de 2008.

synetize melhor o salto representado pelas fragatas seja a verdadeira entrada da MB na era dos mísseis.⁵⁴ Além disso, elas reuniam a maior diversidade de armamentos antissubmarino entre as unidades daquele porte no mundo: torpedo do navio, foguetes 375 mm, torpedo de helicóptero e míssil Ikara com torpedo.

Outro avanço fundamental foi a introdução de sistemas, que “incorporavam dispositivos recém-desenvolvidos de origem sueca, alemã, britânica, italiana, holandesa e norte-americana”, adaptados especialmente para uso da MB, única a deter o conhecimento daquelas unidades. Para Fernando Costa, o processo de aquisição dessas unidades revolucionou nossa noção de *procurement*, “partindo de uma cuidadosa especificação das missões e do porte adequado”, resultado da participação da Engenharia Naval brasileira em seu projeto.⁵⁵

Por fim, é preciso destacar a decisão de realizar no Brasil a avaliação operacional das fragatas. Segundo Vidigal, “a Avaliação Operacional não só deu à Marinha meios de avaliar efetivamente a capacidade do navio para todo o universo de tarefas possíveis, como, pelo sucesso obtido,

tornou-se uma prática rotineira na Força. Hoje, a Avaliação Operacional é um processo obrigatório a que todos os meios navais, de superfície, submarinos e aéreos, construídos no Brasil ou no exterior, têm que se submeter”.⁵⁶

Ao contrário do que ocorreu no começo do século, o salto tecnológico consubstanciado na incorporação das fragatas desencadeou um conjunto de processos cujas consequências são sentidas até hoje. Houve importantes efeitos sobre os currículos das escolas de formação e de especialização de oficiais. Como lembra um oficial: “Na Escola Naval foi introduzido o sistema de formação diversificada para os aspirantes do Corpo da Armada, os quais passaram a ser distinguidos por currículos es-

pecíficos: sistemas de armas, mecânica e eletrônica/comunicações”.⁵⁷

Além disso, a chegada das fragatas provocou um efetivo choque “cultural”, uma mudança de paradigmas consubstanciada no abandono do modelo de Marinha que sobrevivia às custas de empréstimos de material obsoleto de origem americana. No plano tecnológico, o impacto daquelas unidades teve resultados mais duradouros e concretos. A construção das fragatas *In-*

**É preciso destacar a
decisão de realizar no
Brasil a avaliação
operacional das fragatas.**



**Deu à Marinha meios de
avaliar efetivamente a
capacidade do navio para
todo o universo de tarefas
possíveis**

⁵⁴ As fragatas de emprego geral, em termos de mísseis, dispunham de dois lançadores quádruplos do MSS Exocet MM38, sistema “canister”, substituídos em meados da década de 80 pelo Exocet MM40 num sistema com oito tubos de lançamento, sistema casulo. As fragatas classe *Niterói* dispunham ainda de mísseis antiaéreos Sea Cat. Vidigal, A evolução do pensamento estratégico naval – Meados da década de setenta até os dias atuais, cit., p. 98.

⁵⁵ Notas sobre a primeira versão deste artigo.

⁵⁶ Vidigal, manuscrito inédito (2002), p. 12.

⁵⁷ Respostas ao questionário enviado ao Almirante Nigro, cit.

dependência e *União* no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) gerou conhecimentos que resultaram depois no programa nacional de construção de corvetas da classe *Inhaúma*. No final dos anos 90, o Programa de Modernização das Fragatas (Modfrag) também resultou do *know-how* adquirido nos anos 70.⁵⁸ A persistente influência da incorporação das fragatas nos anos 70 pode ser vista, enfim, no projeto atual de construção no País de três navios de escolta com cerca de 6 mil toneladas de deslocamento, a partir de 2011.⁵⁹

O SALTO POTENCIAL

Contudo, o mais ousado projeto da MB surgiria em fins dos anos 70. Trata-se do plano de construir no País um submarino de propulsão nuclear, o denominado Projeto Chalana. O processo decisório que levou a essa resolução é ainda mais nebuloso e talvez leve tempo até que possamos alcançar algum conhecimento sobre ele. Parece certo que a decisão se deu no quadro da aspiração brasileira a se

transformar em potência mundial até o final do século XX. Com a deterioração da situação financeira a partir do final da década de 70 e a crise do governo militar até seu término, em 1985, desapareceram as condições favoráveis ao projeto. Durante anos, desenvolveu-se em ritmo lento.

Para Vidigal, “a Marinha brasileira, como, aliás, todas as Marinhas do mundo, via no submarino nuclear a solução para o seu problema estratégico, uma espécie de ruptura tecnológica que a levaria ao nível das melhores Marinhas e a colocaria em posição de grande superioridade diante de Marinhas que não pudessem dispor dessa arma”. Tal arma seria o dissuasor por excelência.⁶⁰

O projeto foi precedido pelo envio de um oficial naval, o então Comandante Othon, para cursar pós-graduação em Engenharia Nuclear nos EUA. Interessante notar que tal oficial tinha adquirido

experiência de construção naval no AMRJ com as fragatas. Segundo Vidigal, “no relatório que apresentou quando do regresso ao Brasil, (ele) sugeria, o que era

No final dos anos 90, o Programa de Modernização das Fragatas (Modfrag) também resultou do *know-how* adquirido nos anos 70
★ ★ ★
O mais ousado projeto da MB surgiria em fins dos anos 70. Trata-se do plano de construir no País um submarino de propulsão nuclear, o denominado Projeto Chalana
★ ★ ★
Tal arma seria o dissuasor por excelência

⁵⁸ Idem. A modernização das fragatas foi acompanhada por significativa atualização de conhecimentos tecnológicos, em função da incorporação de novos equipamentos e sistemas de combate. Um exemplo foi a substituição dos mísseis Seacat por mísseis de maior alcance Aspide. Respostas ao questionário enviado ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) William de Sousa Moreira, 14-5-2008.

⁵⁹ “Poder Naval entrevista o Comandante da Marinha”, 3-11-2007: www.naval.com.br.

⁶⁰ Vidigal, manuscrito inédito (2002), p. 13.

verdadeiramente extraordinário, uma série de medidas que poderiam levar o País ao domínio do ciclo completo do combustível nuclear e, portanto, credenciar a Marinha a construir seu submarino de propulsão nuclear”.⁶¹ O plano se dividia em dois projetos: o *Ciclone* queria produzir, por meio do processo de ultracentrifugação, o urânio enriquecido a 20% para alimentar o reator do submarino nuclear; o *Remo* tinha como alvo a construção do reator.

No início de 1984, a MB começou a construir o Centro Experimental de Aramar, em Iperó, SP, para abrigar as instalações de produção, testes, desenvolvimento e treinamento ligados à propulsão nuclear, tais como a usina de enriquecimento de urânio (cuja Unidade Experimental foi inaugurada em abril de 88), assim como o protótipo, “que corresponde à instalação em terra de uma planta nuclear de propulsão de submarino” e, enfim, instalações de teste “para ensaio dos equipamentos e componentes dos sistemas a vapor e elétrico da propulsão, em condições em tudo semelhantes às de bordo” e um centro de treinamento “para as guarnições dos futuros submarinos nucleares”. Com a consolidação do regime civil, o projeto dei-

xou de ser secreto, pelo menos em seu delineamento geral. Desde então, arrastou-se lentamente, por problemas orçamentários. Após um quase cancelamento do programa em 2006, a decisão de avançar nos rumos pré-definidos parece ter voltado.

Em fevereiro de 2008, o ministro da Defesa, Nelson Jobim, anunciou que Brasil e Argentina poderiam desenvolver o projeto do reator compacto, utilizando tecnologia platina. Na mesma ocasião, lembrou que a tecnologia não nuclear do projeto do submarino poderia se beneficiar da

A previsão de lançamento ao mar do submarino de propulsão nuclear é para 2022. Até lá, a Marinha ficará à espera de seu quarto salto tecnológico

recente aproximação militar entre Brasil e França.⁶² No plano da doutrina naval, a ênfase na capacidade brasileira de negação do mar reforçou a tendência de revalorização do submarino nuclear.⁶³ Embora reconhecendo se tratar de no-

ção pouco precisa, Geoffrey Till lembra a definição britânica desse conceito: “a condição próxima do controle completo do mar que existe quando um oponente é impedido de usar uma área para seus propósitos”. Mais interessante para o caso brasileiro é a ideia, defendida pelo Almirante Stansfield Turner já em 1977, de que a negação do mar seria uma forma de guerra de guerrilhas no mar.⁶⁴

⁶¹ Ibidem, p.14-15.

⁶² “Brasil e Argentina planejam construir submarino de propulsão nuclear” (AFP), www.uol.com.br, acessado em 20-5-2008. Ver também “É a América Latina que nos interessa”, entrevista com o chanceler francês Bernard Kouchner, O Estado de S. Paulo, 18-5-2008.

⁶³ Ver Marinha do Brasil, Estado-Maior da Armada, Doutrina Básica da Marinha, 2004; Diretrizes para o planejamento naval, 2008.

⁶⁴ Ver Geoffrey Till, *Seapower. A guide for the twenty-first century*, London/Portland, Frank Cass, 2004, p.158. Para Till, as “sete virtudes mortais” da propulsão nuclear seriam flexibilidade, mobilidade, invisibilidade (stealth), resistência (endurance), alcance, autonomia e ímpeto (punch). Para esse autor, contudo, a “experiência canadense sugere que esses atributos são de difícil aquisição para Marinhas menores, por uma combinação de razões geográficas e de recursos”. Não se deve esquecer, assim, que as dificuldades tecnológicas são imensas.

Em fins de 2008, a nova Estratégia Nacional de Defesa defendeu: “Para assegurar o objetivo de negação de uso do mar, o Brasil contará com força naval submarina de envergadura, composta de submarinos convencionais e submarinos de propulsão nuclear”. Para tanto, o País “manterá e desenvolverá sua capacidade de projetar e de fabricar tanto submarinos de propulsão convencional como de propulsão nuclear. Acelerará os investimentos e as parcerias

necessárias para executar o projeto do submarino de propulsão nuclear”.⁶⁵ À mesma época, o governo anunciou acordo com o governo francês que permitirá a construção no País de quatro submarinos convencionais do modelo *Scorpene*, cujo desenho permitiria futura utilização no projeto de submarino de propulsão nuclear. A previsão de lançamento ao mar é para 2022.⁶⁶ Até lá, a Marinha ficará à espera de seu quarto salto tecnológico.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Estratégia; Defesa; Política nacional; Ciência e Tecnologia;

⁶⁵https://www.defesa.gov.br/eventos_temporarios/2008/estrat_nac_defesa/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf

⁶⁶ Não por acaso, em maio de 2009 o Almirante (Ref^o) José Alberto Accioly Fragelli, coordenador do programa desde setembro de 2008, afirmou: “Hoje só há otimismo na Marinha”, atribuindo o sentimento à visão estratégica do Presidente Lula e do comandante da Marinha, Almirante Moura Neto. “Submarino pode sair daqui a 12 anos”, O Estado de S. Paulo, 17-5-2009.

O MARECHAL DO AR FÁBIO DE SÁ EARP QUANDO TENENTE AVIADOR NAVAL

FRANCISCO CARLOS PEREIRA CASCARDO
Capitão de Mar e Guerra (Ref²)

SUMÁRIO

Introdução
O encontro com a Aviação Naval
O voo do Presidente
O primeiro voo noturno
A Aviação Naval na Primeira Grande Guerra
<i>Ah! Ele não recebe recado!</i>
A despedida no gabinete do ministro
S.O.S pelo pombo-correio
Anexo: A) Cópia de caderneta de voo da Royal Air Force
B) Cópia de caderneta de voo da Marinha do Brasil

INTRODUÇÃO

O jornal de 9 de outubro de 1994 anunciava o falecimento, aos 93 anos de idade, do mais antigo aviador militar. Seu nome: Fábio de Sá Earp. Completando o artigo vinham publicadas as formais relações que pretendiam representar como o falecido fora quando em serviço ativo: a primeira, com as organizações militares que

comandara; a segunda, identificando aquelas em que apenas servira; a terceira, com as condecorações que recebera; a quarta, com os cursos que fizera; e uma última, com todas as promoções e suas datas, desde aspirante da Escola Naval, à última, de marechal do ar. Dessa maneira, conheciam-se detalhadamente os muitos títulos alcançados na sua brilhante carreira, mas pouco, ou nada, de como vivera os seus 50 anos

passados na Marinha e na Aeronáutica. Para explicitar a vivência do Marechal do Ar Fábio de Sá Earp às novas gerações de aviadores foi preciso valer-se das suas próprias palavras, em estilo coloquial, como constantes do depoimento que gravara para a Diretoria de Documentação e Histórico do Ministério da Aeronáutica, em 10 de novembro de 1979.

O presente artigo abrange o período iniciado com a entrada de Fábio de Sá Earp na Escola Naval e o seu regresso da Europa ao término da Primeira Guerra Mundial. Sua importância para a Marinha, e também para a Aeronáutica, reside em mostrar a chegada do avião, no caso o hidroplano, as medidas que foram tomadas para recebê-los, a formação dos aviadores navais nas duas escolas – a Escola de Aviação Brasileira e sua sucessora em definitivo, a Escola de Aviação Naval. Também mostra o Presidente Wenceslau Brás como o primeiro a voar em avião militar, no caso da Marinha; as peripécias do primeiro voo noturno; a ironia de Alexandrino em resposta às exigências do uso da farda; a emocionada e emocionante despedida no gabinete do ministro; e, finalmente, o S.O.S. pelo pombo-correio.

O ENCONTRO COM A AVIAÇÃO NAVAL

“...Nascera em 1891 e até seus 15 anos, nada tinha ouvido falar de aviões.” E a primeira vez aconteceu em 23 de outubro de 1906, quando o 14 Bis maravilhou o mundo com a façanha de “...voar a uma distância de 60 metros e alcançar a inédita altitude de 3 metros”. A segunda levou mais cinco anos, e ocorreu em 1911, quando cursava a Escola Naval. Desta vez a atenção dos aspirantes fora despertada pela significativa ausência do chefe de classe do último ano, Vitor de Carvalho e Silva, que, chamado pelo comandante do Corpo de Alunos, tran-

cou a matrícula e não mais fora visto. Para seus maliciosos colegas, Vitor “não estava bom da cabeça”. No entanto, a real explicação veio mais tarde, ao saber-se que fora chamado pelo Almirante Alexandrino, ministro da Marinha. Este, ao tomar conhecimento do seu intento, que era a construção de um planador dotado de flutuadores, deu-lhe todo o apoio necessário, inclusive encarregando o Estaleiro Caneco desse trabalho. Para aumentar a probabilidade de êxito da incomum experiência, Alexandrino cedera a Lancha *Guanabara*, que era a mais veloz do Rio de Janeiro e pertencia à Marinha. Ultimada a fabricação do planador, deu-se início ao voo experimental. Com Vitor de piloto, a *Guanabara* iniciou seu deslocamento em velocidade crescente, enquanto o rebocador progressivamente ganhava altura. Os presentes acompanhavam com otimismo, em concordância com os fatos que se sucediam conforme o planejado. Inesperadamente ocorreu um desencontro nas comunicações da lancha para o planador. Vitor fazia insistentes sinais para baixar de altura, mas seus apelos foram infrutíferos, e a impávida *Guanabara* demonstrava por que era a mais veloz de todas. No mar, o patrão não entendia os sinais de Vitor, e a lancha continuava a ganhar velocidade. Enquanto isso, lá nas alturas, o contrariado reboque prosseguia na sua indesejada ascensão. Como resultado, o planador, atentamente observado pelos presentes, no dizer de Sá Earp “subiu ao céu feito papagaio”, nivelou e depois, quando bicou, entrou em perfeito parafuso e caiu no mar, espatifando-se completamente. O piloto, com ferimentos leves, retornou às suas atividades rotineiras na Escola Naval (EN).

Sá Earp terminou seu curso na EN no fim de 1913. A turma de guardas-marinha embarcou no *Benjamin Constant* para uma viagem de circunavegação. Alexandrino

aproveitou a viagem para motivar os guardas-marinha pela aviação. Pessoalmente, incumbira o comandante do *Benjamin Constant* de explorar ao máximo a oportunidade de aportar nos países que fabricavam os melhores aviões europeus e de manter em incessante aperfeiçoamento, devido à guerra que se avizinhava. Dessa maneira, visitando suas fábricas e campos de pouso, fazendo contatos com os experientes aviadores ingleses e franceses, explorando as possibilidades de voar, era de se esperar uma resposta entusiasmada dos guardas-marinha que resultasse em aumento da procura de matrículas na Escola de Aviação Naval, o que de fato aconteceu. As fábricas francesas dos Bleriot e Breguet foram as que proporcionaram as maiores facilidades aos visitantes. Esta política de boa vontade possibilitou que o agora Guarda-Marinha Vitor de Carvalho e Silva voasse nos Bleriot e Breguet, que mundialmente se destacavam como dos melhores. De volta ao Brasil depois de longa viagem em fins de 1914, foram recebidos por Alexandrino, que comunicou estar aberto o voluntariado para a Aviação Naval. O curso começaria aproximadamente em data vizinha ao regresso da próxima comissão. Desembarcados do *Benjamin Constant*, os guardas-marinha foram distribuídos pelos navios da Esquadra, com metade seguindo para o norte do País e a outra para o sul. Quase ao mesmo tempo irrompeu um movimento armado no Ceará, liderado por Floro Bartolomeu e seus jagunços, que pretendiam depor o Coronel Franco Rabello, presidente da Província. Os ecos dos acontecimentos cearenses chegaram ao Clube Militar. Este, em movimentada sessão, manifestou a sua discordância com Floro Bartolomeu e com o Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca. Por causa dessa reunião, Sá Earp foi chamado à presença do comandante do navio que o

alertou sobre a decisão presidencial de mandar servir fora de sede todos aqueles que tivessem comparecido ao Clube Militar. Ainda por conta da condição de voluntário para a Aviação Naval, Sá Earp foi ao gabinete do ministro e procurou seu colega de turma Jorge Dodsworth Martins, que era ajudante de ordens de Alexandrino. Por ele perguntado se anteriormente fora voluntário, e tendo o sim como resposta, Dodsworth Martins comunicou que Sá Earp fora aceito para cursar a Escola Brasileira de Aviação. Ao regressar para bordo e apresentar-se ao seu comandante, este laconicamente lhe perguntou: Amazonas ou Mato Grosso? Sá Earp respondeu que nem um nem outro, e sim a Escola de Aviação Brasileira. Ao que o comandante retrucou: muito pior!

Dirigida por um piloto italiano chamado Felice Gino, suas atividades foram iniciadas em 2 de fevereiro de 1914. A escola, que não era militar, e sim civil, contava com uma esquadrilha de nove aviões de diferentes fabricações, desde os americanos Farman, com motores de 50 a 80 cavalos, até aos franceses Bleriot, de 25 a 35. Sá Earp recorda-se das intensas dificuldades encontradas para frequentar a Escola, começando pela exigente rotina iniciada com a diária ida, de madrugada, à Central do Brasil, onde embarcava no trem das 2 horas. O rancho era servido enquanto aguardava a partida, cada um procurando alimentar-se ao máximo por não haver almoço na Escola. O trem largava às 2h50, e às 3h30 saltavam em Marechal Hermes e caminhavam mais quatro quilômetros até chegar ao local de treinamento, no Campo dos Afonsos. O ato de chegar à Escola antes de o sol nascer devia-se ao cuidado de não encontrar turbulência na hora do voo, pois havia grande preocupação com o estado em que se encontravam os aviões, os quais não inspiravam confiança, pois tinham sido

comprados em leilão de uma escola italiana que falira. Os aviões eram de dois tipos: monoplanos e biplanos. Sá Earp escolheu os biplanos, Bleriot com motor de 115 hp. O instrutor, também italiano, chamava-se Ambrosio Caragiollo. A instrução de voo era dada com o instrutor sentado no banco dianteiro e o aluno no traseiro, os dois sem cintos de segurança. Para manobrar com o avião, Sá Earp passava os braços por cima dos ombros de Ambrosio Caragiollo, que, atento, fiscalizava os indicadores do painel e os movimentos do aluno. No total, Sá Earp voou oito vezes, sendo que logo na segunda ou terceira decolagem com um matagal pela frente e, como não ganhara altura, chocou-se contra as árvores, ocasionando, praticamente, a perda total do avião. Quanto a si mesmo, felizmente, apenas alguns arranhões. Já nos monoplanos os acidentes eram mais frequentes, iniciando por Ouro

Preto, que, insatisfeito, pediu desligamento do curso. Seguiu-se Andrade Neves, e deste Sá Earp ouviu o instrutor Gino dizer para um dos mecânicos que, por quatro vezes, já o advertira, o que Andrade Neves, mais tarde, negara, dizendo que o instrutor nunca o tinha avisado. A situação, quer de material quer quanto aos instrutores italianos, foi se deteriorando, a ponto de o Tenente Kirk, do Exército, ter sido sondado para assumir a Escola, mas se negara alegando não querer contato com os italianos, pois “não tinha confiança”, o que pi-

orou as condições do treinamento, levando ao fechamento da Escola de Aviação Brasileira. Kirk viria a falecer em 1º de março de 1915, na Campanha do Contestado, quando pela primeira vez no Brasil o avião foi empregado em operação de guerra. Os aviadores navais e militares que foram aprovados na Escola de Aviação Brasileira ainda não eram reconhecidos na sua categoria de militares, pois o brevê que lhes havia

sido entregue correspondia à condição de sociedade civil intrínseca da Escola de Aviação Brasileira. Com essa situação e mais pelo intenso interesse despertado pela aviação, os aviadores navais Raul Bandeira (brevetado) e Vitor de Carvalho e Silva não se conformavam e insistiam junto a Alexandrino para que fosse criada uma nova escola, mas desta vez orgânica da Marinha. Alexandrino baseava sua recusa nas severas restrições orçamentárias existentes.

O Tenente Kirk viria a falecer em 1º de março de 1915, na Campanha do Contestado, quando pela primeira vez no Brasil o avião foi empregado em operação de guerra

★ ★ ★

Em 23 de agosto de 1916, finalmente, foi criada a Escola de Aviação Naval, simultaneamente com a Escola de Submersíveis

Aos dois citados juntou-se Virginius Delamare. No dizer de Sá Earp, “continuaram a puxar a casaca do almirante”, que acabou cedendo. Em 23 de agosto de 1916, finalmente, foi criada a Escola de Aviação Naval, simultaneamente com a Escola de Submersíveis. No decreto único de criação das duas escolas, Alexandrino introduziu como justificativa: “...resolve criar sem aumento de despesa...” O artifício contábil empregado para ultrapassar a barreira financeira foi remanejar os recursos orçamentários que tinham sido levantados por

meio de subscrição pública para a aquisição do quarto *dreadnought*, a receber o nome *Riachuelo*, para a compra dos três primeiros aviões da Escola. Eram eles hidroplanos Curtiss, modelo “F”, com 90 hp de potência. Acompanhando-os veio para o Brasil Orthon Hoover, na condição de mecânico contratado. Depois passou à condição de instrutor de voo, o que fazia desde a sua chegada. Como curiosidade, Sá Earp dizia que Hoover não sabia fazer curva, necessitando pousar n’água, depois guinar para o bordo desejado e novamente alçar voo. Igualmente dizia que Hoover não conhecia o regime dos ventos no interior da baía, o que lhe assustou e o fez cair na água.

Sá Earp cursou na segunda turma da Escola de Aviação Naval, em 1917, tendo como companheiros da Marinha Armando de Figueira Trompowski de Almeida, Heitor Varady, Mário Godinho, Fileto Ferreira da Silva Santos e o Suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior. Para sua satisfação, o novo brevê fora redigido nos termos pretendidos. Do Exército também cursaram Raul Vieira de Melo, Anôr Teixeira dos Santos, Mário Barbedo e Aroldo Borges Leitão. Só em 30 de março de 1917 é que o Estado-Maior da Armada (EMA) regulara sobre a concessão do novo brevê. A colocação em prática da solução adotada pelo EMA, isto é, que o brevê deixasse a condição de civil e assumisse a de militar, con-

sistiu em entregar a cada piloto que cursava um envelope fechado e a ordem expressa de só abri-lo quando em voo. Era a própria “carta de prego”. Atingindo a altitude de voo, Sá Earp abriu seu envelope e leu as suas ordens, que consistiam em um problema prático de campanha: “...so-brevoar São Conrado, onde estava aquartelada uma Força do Exército; calcular o efetivo por meio da contagem das barracas existentes; subir a 1.000 m de altitude; descer em paraquedas e finalmente aterrissar...” A missão cumprida correspondeu ao brevê devido.



Primeiro-Tenente Fábio de Sá Earp

O VOO DO PRESIDENTE

Wenceslau Brás era grande entusiasta pela aviação e, como seus antecessores, tinha por hábito passar o verão em Petrópolis. Descia de trem até o porto de Estrela, no fundo da baía, e depois seguia de lancha até chegar à Praia do Flamengo e amarrar na ponte do Palácio do Catete. Este deslocamento tomava razoável quantidade de tempo, que o Presidente tinha necessidade de abreviar, o que seria possível utilizando-se do avião. Para este fim, Wenceslau Brás mantinha frequentes conversas com alguns aviadores navais, como Scholtz, Delamare, Belisário etc. O assunto chegou ao conhecimento de Alexandrino, que, duplamente preocupado, com a responsabilidade da segurança do Presidente e conhecedor da incipiente experiência dos

pilotos navais, advertia estes de que não acessem à vontade presidencial. Entendendo que Virginius Delamare era o mais assediado por Wenceslau Brás, Alexandrino deu ordens diretas para que não fizesse o voo pioneiro, como seria conhecido na história, pois Wenceslau Brás seria o primeiro Presidente brasileiro a voar. Em 1912, o seu antecessor, Hermes da Fonseca, voara em avião militar italiano que estava de visita oficial ao Brasil, o que, no entender dos aviadores brasileiros, não contava. Wenceslau Brás fez valer a sua hierarquia como Presidente e ordenou pessoalmente a Virginius Delamare que juntos voassem no regresso de Petrópolis. Dizem os entendidos que Virginius Delamare ansiosamente aguardava a ordem presidencial para, com tal feito, entrar na história da aviação naval. O hidroplano desceu na Praia do Flamengo e, à semelhança da lancha, amarrou na ponte do Palácio. A esperá-lo estava Alexandrino (que fora avisado logo que o voo tivera início), acompanhado das autoridades palacianas. Depois de receber o Presidente, Alexandrino, contrariado com a realização do voo e a desobediência às suas ordens, determinou a Delamare que se apresentasse imediatamente no Ministério. Delamare argumentava que cumprira ordem pessoal de Wenceslau Brás, a qual não tinha condição de não obedecer. Mantendo-se firme nessa posição, ao fim de algum tempo Delamare conseguiu acalmar Alexandrino e o incidente ficou superado.

O PRIMEIRO VOO NOTURNO

O ano de 1917 ainda iria testemunhar outro feito da aviação naval: o primeiro voo noturno bem-sucedido e tripulado exclusivamente por brasileiros, inclusive com o pouso n'água. A façanha coube a Virginius Delamare, que convidou para acompanhá-

lo o instrutor de voo Hoover, que prontamente aceitou. Os dois juntos realizaram com sucesso o que haviam planejado. Mas nem todos os aviadores navais concordaram. Como argumento de contestação, escolheu-se a nacionalidade americana de Hoover, o que, no entender dos contestadores, anulava a pretensão do voo ser “genuinamente nacional”. Belisário, na condição de um dos mais inconformados, convidou Sá Earp para juntos repetirem a proeza noturna de Virginius Delamare. Como os dois eram brasileiros natos, não haveria motivo para alguma contestação. De comum acordo, foram a Protógenes, que era o diretor da Escola. Protógenes concordou com a pretensão apresentada, mas condicionou-a a que fosse levada a efeito apenas depois da formatura da turma de aviação naval, o que seria alguns poucos dias depois, ou seja, em 2 de outubro. Prudente, Protógenes avaliara que um possível desastre aéreo empanaria o brilho da festa a que o Presidente estaria presente, acompanhado dos ministros da Marinha e do Exército. Autorização obtida, o voo noturno foi marcado para o crepúsculo-noite do mesmo dia da formatura. No planejamento de Belisário e Sá Earp, foi considerada que a noite do dia 2 seria a mais indicada. Isto por ser quando a lua apresentaria uma claridade considerada como suficiente para visualizar o horizonte. Outras medidas complementares foram combinadas com o oficial de serviço, que era o Tenente Fileto, também aviador naval, e que concordou em instalar uma lanterna *blitz* na boia de amarração dos hidros, a qual serviria para indicar o rumo da decolagem. A subida transcorreu como previsto e, na ausência dos instrumentos próprios de voo noturno, recorreu-se aos usuais pontos notáveis da cidade iluminada: direção da cidade e a casa de Protógenes, que de tão contente acendeu um sinal luminoso conhecido como “tijelinha”, de cor verde. A normalidade que

vinha imperando foi quebrada por surpresa inesperada, motivada pelo ocultamento da lua, que se escondeu atrás de espessas nuvens. Sem a claridade do luar, cessou a visibilidade do horizonte. Sem luz, desapareceram as referências luminosas previamente estabelecidas. Sá Earp propôs uma outra opção: usar as luzes de portaló dos navios alemães aprisionados durante a guerra. Como estavam fundeados a pequena distância entre si, ensejavam alguma valia. Belisário não concordou e preferiu descer, de qualquer maneira e a todo risco, sem nenhum ponto notável que o orientasse que não fosse exclusivamente a sua intuição. Para Sá Earp, observador atento, o hidroplano estava “um pouco picado, quando subitamente a lua brilhou na água e vi que apenas a dois palmos do bico do avião”. Com o choque, o avião espatifou-se, e ficou irreversível. Felizmente os ferimentos foram leves, mas Belisário ficou deprimido até a ida para a Inglaterra. Por sua vez, a Flotilha Aérea da Escola de Aviação Naval reduziu-se a apenas um avião C-1, que pouco tempo depois foi para o fundo do mar, pilotado pelo Tenente Epaminondas Gomes dos Santos. Sem os hidroplanos para instrução, os aviadores navais foram embarcados nos navios da Esquadra.

A AVIAÇÃO NAVAL NA PRIMEIRA GRANDE GUERRA

Ao iniciar a guerra, em 1914, Wenceslau Brás era o Presidente. Pessoalmente não era favorável ao envio de brasileiros para a luta, pois não queria derramamento de sangue, preferindo uma posição de neutralidade que possibilitasse ao Brasil a função de celeiro das potências em luta, como fizera a Argentina, que tirava dessa posição grande vantagem econômica, pelo intenso comércio da carne e do trigo. Depois de opor muita resistência, Wenceslau Brás não conseguiu mais

conter a pressão dos aliados: teve que ceder e entrar na guerra. Para ele, os maiores responsáveis eram os impérios da Europa Central – a Alemanha e o Austro-Húngaro. Acossado pela intensa campanha submarina dos alemães, o governo inglês pressionava seus aliados para receber auxílio, principalmente em militares para o combate. Mais especificamente, seu pedido para o esforço aéreo chegava a turmas de 50 pilotos cada uma. Wenceslau Brás avisou que não obrigaria ninguém a ir para a *front*. Aceitava, com relutância, o voluntariado: que fossem apenas os que quisessem. A restrição era ampliada ao dizer que para a Europa só seguiriam os solteiros. Entrementes, a propaganda de guerra alemã fizera disseminar a notícia de que a vida média dos pilotos em combate não passava de 30 dias. Como resultado, intensificou-se a natural oposição feita pelas mães, esposas, noivas e irmãs, reforçando o sentimento público contrário a que seus entes queridos fossem para a guerra. Nessa ocasião, é oportuno lembrar que os pedidos anuais para ingresso na Escola de Aviação Naval chegavam a cerca de 60, o que levava a prever razoável número de voluntários para seguir para a Inglaterra. No entanto, dos 60 citados, só se apresentaram como voluntários cerca de 10, o que deixou o estado de ânimo de Alexandrino muito abalado, o mesmo acontecendo com Sá Earp.

Mas a recusa de ir para a guerra não era o caso do Tenente Epaminondas, que muito se empenhou e quase não conseguiu. Este fato aconteceu no período em que a Escola de Aviação Naval mudava-se da Ilha do Rijo e retornava para a Ilha das Enxadas, de onde saíra havia poucos anos, e ficou conhecido na Marinha pelo malicioso título:

Ah! Ele não recebe recado!

O retorno da Escola de Aviação Naval para suas antigas instalações na Ilha das Enxa-

das, onde ocupava o lado oeste e tinha como vizinho a Escola Naval, gerou alguns problemas administrativos, sendo o mais conhecido o que envolveu o diretor de Saúde da Marinha. Os voluntários para a Inglaterra foram chamados para exame de saúde. Ocorre que, na mudança de instalações da Ilha do Rijo para a das Enxadas, todos os oficiais ficaram temporariamente sem local para trocar de roupa e vestir o uniforme, e vice-versa. Ciente dessa dificuldade e querendo resolvê-la, Protógenes optou por solicitar ao diretor de Saúde que realizasse os exames nos três oficiais voluntários, dispensando-os da apresentação fardados. Incumbiu Belisário, como o mais antigo, de transmitir o seu pedido. Dessa maneira, os três voluntários – Belisário, Epaminondas e ele, Sá Earp, se apresentaram ao diretor de Saúde em trajes civis e o pedido de Protógenes foi transmitido. O diretor de Saúde da Armada ficou muito contrariado, respondeu que não recebia recado e que só seriam examinados se fossem apresentados fardados. Logo, negou o pedido. Belisário, que tinha relações pessoais com Alexandrino, propôs que fossem juntos procurá-lo no gabinete, o que imediatamente foi feito. Alexandrino ainda não chegara, o que acontecia diariamente às 11 horas, e quando o fez adentrou muito alegre e muito sorridente e logo perguntou: “O que há jovens?” Belisário, explorando o seu relacionamento com Alexandrino, repetiu, com a irreverência que lhe era característica, as palavras do diretor de Saúde da Armada, dizendo que os exames ainda não tinham sido feitos. Alexandrino, surpreso, exclamou: “Ah! Ele não recebe recado!” Mandou chamar seu ajudante de ordens, Tenente Oto Faria, e disse: “Vá lá e dê ao diretor de saúde o seguinte recado – que ele examine esses moços assim mesmo como se encontram. Os três voltaram e se apresentaram ao diretor de Saúde, que marcou o exame para as 13 horas. Animados com o resultado, Belisário convidou-os para almoçar no

restaurante Rio Minho, que ainda hoje funciona no mesmo local. Estavam animados pela vitória que acabaram de conseguir, e o almoço serviu de comemoração saudada a vinho, da qual “só eu me abstive”, nas palavras de Sá Earp sobre ele mesmo. À hora marcada, o exame teve início, com a junta examinadora presidida pelo próprio diretor de Saúde, que não abriu mão da sua autoridade. Segundo Sá Earp, o exame foi exigente, acarretando ele e a Belisário sofrer um pouco, embora nada tenha sido encontrado que pudesse impugná-los. Chegada a vez de Epaminondas, este foi submetido a vários testes, com resultados satisfatórios. Próximo ao término, mandaram Epaminondas estender a mão, e esta pareceu ligeiramente trêmula, provavelmente devido ao vinho bebido no almoço. A avaliação da junta foi unânime quanto ao tremor: cortado no exame de saúde sob o pretexto de ter uma lesão medular.

Insatisfeito, Epaminondas tentou de todos os modos seguir para a Inglaterra na primeira turma, mas o laudo da junta, sempre presente, dificultava o pretendido. Na sua longa carreira na aviação, Epaminondas foi promovido a todos os postos, alcançando o derradeiro, de marechal do ar. No governo de Getúlio Vargas, de 1951 a 1954, exerceu o cargo de ministro da Aeronáutica.

Este fato impressionou Sá Earp, que presenciava os infrutíferos esforços de Epaminondas, enquanto muitos que podiam ir não o queriam.

A DESPEDIDA NO GABINETE DO MINISTRO

Sá Earp ficou vivamente impressionado com a cerimônia que marcou a ida para a Inglaterra da primeira turma de aviadores navais, composta por Manoel Augusto Pereira Vasconcellos, Virginius Delamare, Fábio de Sá Earp, Heitor Varady, Belizário de Moura e o Tenente do Exército Aliatar

Martins. Alexandrino reuniu em seu gabinete o que havia de mais representativo na Marinha: todos os almirantes em serviço no Rio de Janeiro; todos os comandantes de navio; todos os chefes das repartições navais; os aviadores navais que partiam, e mais outros que compareceram para prestigiar. Alexandrino emocionara-se duplamente, primeiro por não ter conseguido formar a turma de 50 aviadores, conforme solicitaram as autoridades inglesas, e segundo pelos problemas decorrentes da escassez de voluntários para completar a Divisão Naval em Operações de Guerra – DNOG –, evidenciados pelo fato de o Cruzador *Bahia* ser comandado por capitão de corveta e não por capitão de fragata.

Satisfeito e grato com o que via à sua frente, a primeira turma de aviadores navais, toda ela composta só de voluntários, Alexandrino dirigiu-se a eles com as seguintes palavras:

“Meu maior anseio nesse momento é que todos os que servem na Marinha tenham a mesma noção de cumprimento do dever, o mesmo sentimento patriótico, o mesmo apego à honra militar, e saibam dignificar a farda que envergam, como vocês que seguem agora para a guerra. A Marinha aqui presente se orgulha, e a Aviação Naval viverá a glória de ter os primeiros brasileiros a pisar em terras da Europa para se adestrarem nas escolas de aviação da Inglaterra e lutarem contra o inimigo comum. Desejo a todos vocês as maiores felicidades, que elevem bem alto o nome do Brasil e que voltem cobertos de glória.”

Sá Earp acrescenta que o diferenciado tratamento que Alexandrino dedicava aos pilotos navais criava ciúmes dentro da Marinha, causando comentários de que ele estava “incentivando a indisciplina...”, e que Alexandrino retrucava: “É preciso reconhecer que os aviadores navais são os únicos militares que pa-



Sá Earp a bordo do *Camel*, avião de caça inglês em que foi brevetado piloto inglês

gam o tributo de sangue em tempos de paz. E não esquecer que as Marinhas do futuro serão compostas de aviões e de submarinos”.

S.O.S. PELO POMBO-CORREIO

O grande desejo dos oficiais que se voluntariaram para a Inglaterra era o de seguir para o *front* francês. Os combates aéreos entre pilotos ingleses e franceses de um lado e os alemães do outro povoavam as imaginações. Com a instrução de voo progredindo, mas sem apresentar resultado prático, vendo o tempo passar e seus colegas australianos, canadenses e ingleses deixando-os para trás e partindo para o *front*, os brasileiros começaram a se frustrar, e pequenas contrariedades entre os alunos e seus instrutores foram surgindo. Belisário discordava do seu instrutor e, ao fim de uma semana, foi dado como inapto para voar. Lauro de Araújo, “indisciplinado” logo no primeiro voo fez acrobacias perigosas e quando desceu foi repreendido. No voo seguinte, repetiu o mesmo procedimento. Tido como “indisciplinado”, foi ameaçado de ser preso. No terceiro voo insistiu em fazer as acrobacias, entrou em um parafuso invertido e acabou pousando numa vala de cabeça para baixo. Lauro de Araújo, no dizer dos instrutores, não conseguia voar solo. O instrutor comentou com os outros aviadores navais que faria nova tentativa. Nesta, o avião subiria pilotado por brasileiro até a altitude de 3.000m, quando o comando seria passado para o Lauro, que ainda, segundo o instrutor, “fez loucuras” e acabou pousando em cima de três outros aviões que estavam agrupados no solo. O instrutor inglês recusara-se a voar com ele. Provavelmente, o comportamento de voo já sentia os reflexos da atitude inglesa de não completar a instrução, pois, para os da terra que também cursavam, bastavam 30 horas de voo para começarem a voar no Avro, e com este irem para a luta

nos céus da França. Depois de muita insistência, foi possível saber a causa de manter a instrução no mesmo estágio, graças ao Capitão Bush, que era um dos instrutores mais chegados aos brasileiros e que, num instante de camaradagem, confidenciou: “Era ficar enrolando até cansarem-se e pedir regresso ao Brasil”. Sá Earp respondeu que continuaria a insistir e que, sem revelar fonte, iria falar com o adido naval Álvaro Rodrigues de Vasconcellos, que acabou conseguindo que passassem para o estágio final da instrução. Do lado inglês, o Serviço Secreto acabou por identificar Bush como sendo o informante, o qual foi imediatamente nomeado para “piloto de ataque das trincheiras”. Bush ficou alarmado, pois a exigente estatística britânica estabelecera que para esta função saíam 25 pilotos e só voltavam cinco. O desejo dos pilotos brasileiros de combater no *front* terrestre acabou não se concretizando, e foram mandados para pilotar hidroaviões e realizar patrulhas antissubmarinas. Mais tarde veio a se conhecer esta situação como divergência entre o Ministério do Ar e o Almirantado. Por este, os brasileiros teriam seguido para a França, como o novo adido naval Francisco de Mattos muito se empenhara. A posição contrária do Ministério do Ar era atribuída ao fato de o Brasil não ter atendido integralmente ao pedido da Inglaterra em enviar uma turma com 50 pilotos, e sim com cerca de dez. Reunidos em Carlshot, os aviadores navais integraram-se ao regime de patrulhas. O voo realizava-se afastado da costa, pois esta era coberta por uma névoa úmida que dava pouca visibilidade horizontal, mas ótima vertical. Embora não confirmado formalmente, atribui-se a Virginius Delamare o talvez único ataque contra submarino alemão. Chegando a vez de Sá Earp fazer a patrulha, seu companheiro de voo era o Tenente Varady. Da sua ordem constava

sair de Carlshot, cruzar o Mancha até alcançar Cherbourg, daí novamente atravessar o canal até Portsmouth e finalmente retornar à base. Logo na travessia do Mancha, mais ou menos no meio do canal, o motor rateou e o hidroplano pousou no mar, que, para grande felicidade, ou “graças a Deus”, como relatou Sá Earp, estava “de almirante” e não encapelado como de costume. O problema passou a ser como comunicar-se com a base e pedir socorro. A telegrafia não podia ser usada, pois só funcionava com o avião em voo. O seu gerador tinha uma hélice semelhante ao de um ventilador que era colocado do lado de fora da aeronave para aproveitar o movimento do avião. O deslocamento de ar provocado no voo fazia girar a hélice, que, por sua vez, gerava energia. Com o avião parado era impossível. A responsabilidade para conseguir socorro recaiu sobre dois pombo-correios, que constituíam o derradeiro recurso. Sá Earp redigiu a mensagem cifrada com os dados necessários e esperou uma hora, tempo que seria suficiente para

o pombo-correio fazer o percurso até Carlshot, que estava a pouca distância. Sem receber informações do socorro, Sá Earp soltou o segundo. Sua grande preocupação era a sua posição praticamente no meio do canal, em plena rota dos submarinos alemães que saíam de Ostende e navegavam em demanda do Atlântico. Caso algum deles passasse nas proximidades, o mais provável é que fossem aprisionados. Na parte da tarde apareceu um barco de pesca, tipo *trolley*, que rebocou o hidroplano para Bainbridge, onde, uma vez ultimado o reparo, novamente decolou, chegando à base ainda antes de escurecer.

Mais algum tempo e a guerra terminara com a vitória dos aliados. Já se preparavam para voltar quando o governo inglês abriu voluntariado para lutar no Mar Negro, em plena guerra civil que irrompera na Rússia, onde a Inglaterra, os Estados Unidos, a França etc. operavam com uma força expedicionária. Todos se apresentaram, mas o governo brasileiro não concordou e confirmou o regresso ao Brasil.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Aviação Naval; Brás, Wenceslau; Primeira Guerra Mundial;

REFERÊNCIAS

- 1 – Depoimento do Marechal do Ar Fábio de Sá Earp à Diretoria de Documentação e Histórico do Ministério da Aeronáutica, em 1979;
- 2 – Acervo da família do Marechal do Ar Fábio de Sá Earp.

ANEXO A

F.S. Form 138.

This Card is to be shown to your Squadron Commander when you join your Service Squadron.

ROYAL AIR FORCE Training Transfer Card.

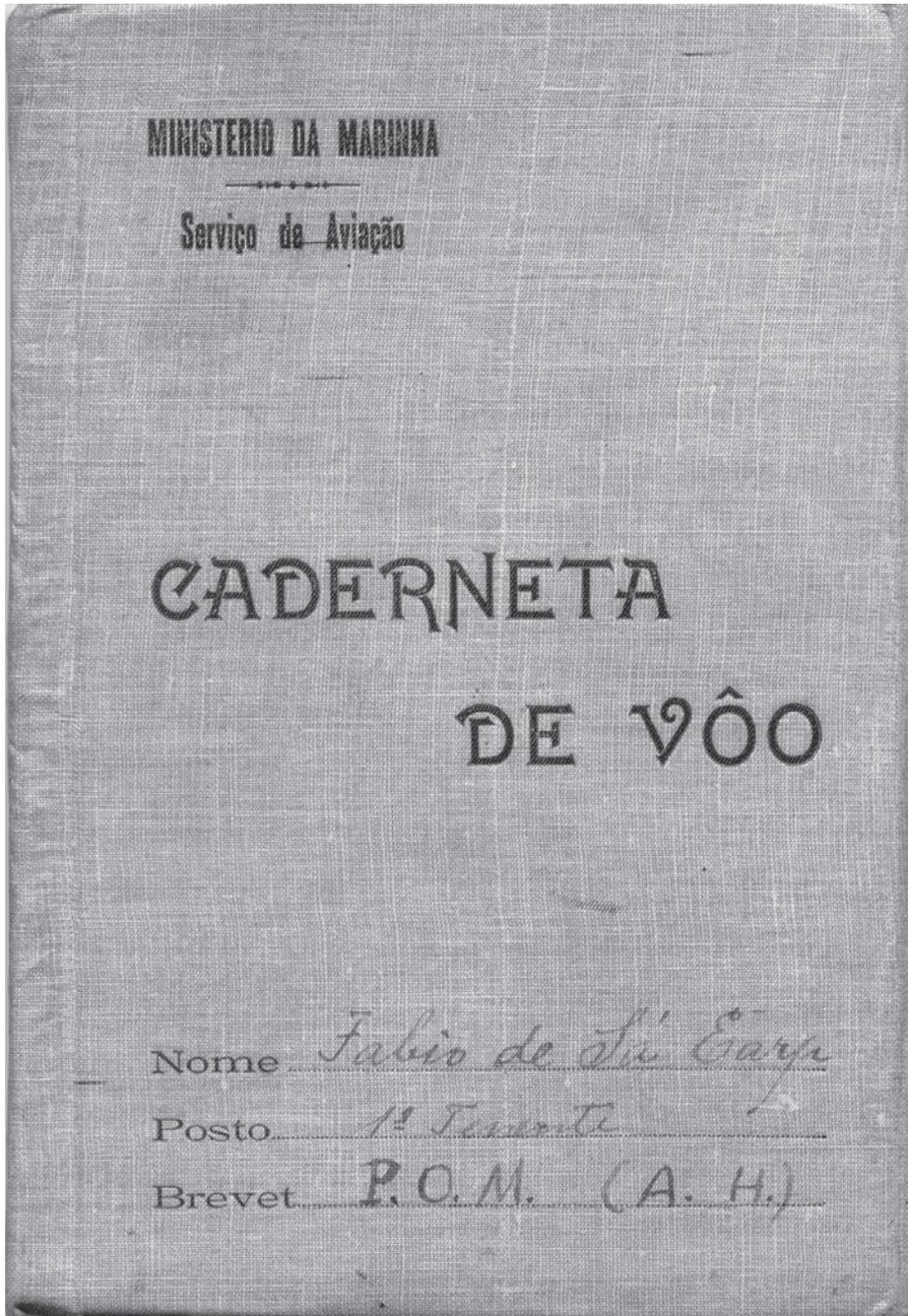
Name Fabio Sa' Earp
Rank Lieutenant
Regiment Brazilian Army
Date posted or attd. to R.A.F.

HISTORY OF TRAINING (To be filled in by Squadron Adjutants).

Table with 3 columns: From, To, Date. Row 1: From (dash), To (Eastbourne), Date (Feb. 1918). Rows 2-6 are empty.

*Insert School or Squadron—last entry to show date proceeding overseas.

ANEXO B





Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga, 28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
(Fax) 2516-9654

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 120 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.

ALFRED MAHAN E OS ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO (III)

– Parte 1

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

SUMÁRIO

O poder marítimo e a trindade de Mahan

Os elementos do poder marítimo

Posição geográfica

Conformação física

Extensão do território

Tamanho da população

Caráter nacional

Caráter do governo

A concepção do que seria o poder marítimo (*sea power*) no pensamento de Alfred Mahan ocorreu no Peru, mais precisamente na sala de leitura do Clube Phoenix, em Lima, enquanto ele estudava para se preparar para assumir a função de professor de História Naval e Estratégia na Escola de Guerra Naval (EGN-EUA), a convite do

Comodoro Stephen Luce. Ao ler entusiasticamente a *História de Roma*, de Mommsen, ele formulou de forma clara o papel do poder marítimo na guerra e na estratégia.¹ Antes da discussão dos elementos do poder marítimo, é importante analisar de que maneira Mahan percebia a conduta da guerra e sua conexão com a política.

1 FERREIRO, Larrie. "Mahan and the English Club of Lima, Peru. The genesis of the Influence of Sea Power upon History." *Journal of Military History*. Lexington, Virginia: Virginia Military Institute, v. 72, nº 3, jul 2008, p. 906.

Dizia Mahan que a guerra era simplesmente um movimento político, apesar de violento e excepcional em caráter, e que o braço armado aguardava e era subserviente aos interesses políticos e ao poder civil do Estado². Para ele, a conduta da guerra não era somente uma questão de conhecimento e da aplicação de princípios gerais, mas de equilibrado julgamento, sem o qual a informação e as regras, sendo incorretamente aplicadas, se tornariam sem valor.³

A história seria a ferramenta necessária para a tomada de decisão por parte dos chefes militares, além da própria experiência adquirida em guerras anteriores. Acreditava que, em virtude da lenta construção dos navios de guerra e das armas modernas, o ataque inicial em uma guerra devia ser vigoroso, de modo a não proporcionar recuperação ao inimigo. Em uma frase sua muito conhecida, afirmava Mahan que “não haveria tempo para a resistência organizada do inimigo se apresentar, sendo que o ataque deveria recair na esquadra organizada do oponente e o restante de força disponível resultará em nada”⁴. Com esse pensamento do primeiro e decisivo golpe, Mahan cristalizou a ideia do principal objetivo militar da guerra, que era o aniquilamento das forças armadas do adversário e, assim, o conceito de “batalha

decisiva”, que será discutido mais à frente. Apesar de existirem outros objetivos, a destruição total do poder militar do inimigo era o propósito principal.⁵

Algumas características ligadas a essa postura ofensiva deveriam ser incentivadas pelos combatentes de uma nação. Em primeiro lugar, o poder moral, que permitiria que o combatente, em seu mais íntimo pensamento, tivesse fé em suas ações, isto é, o poder que controlasse a hesitação e sus-

tentasse a ação nos momentos de emergência. Pela coragem moral ele significava, acima de tudo, a coragem para assumir responsabilidades pelas ações que seriam incertas e potencialmente arriscadas.⁶ Em adição, os chefes militares precisariam possuir a capacidade de assumir

responsabilidades pelas decisões diplomáticas que viessem a tomar, assim como de suas ações militares em batalha. Dizia que “a coragem política em um oficial que serve afastado da cúpula política governamental é tão necessária quanto a coragem essencialmente militar”.⁷ A sua ênfase na capacidade de um chefe militar exercer um julgamento independente em relação às determinações políticas de seu país, no entanto, devia ser balanceada com algum comedimento. Ele, certamente, poderia não seguir as recomendações determinadas por seu governo,

A coragem política em um oficial que serve afastado da cúpula política governamental é tão necessária quanto a coragem essencialmente militar

2 MAHAN, Alfred. *Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Boston: Little Brown & Co, 1906, p. 177.

3 MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain, and Other Articles*. Boston: Little Brown, 1899, p. 10.

4 MAHAN, Alfred. *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*. New York: Dover, 1987, p. 46.

5 SCHURMAN, Donald. *The education of a Navy*. London: Cassell and Co Ltd, 1965, p. 77.

6 SUMIDA, Jon. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: the classic works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University 1997, p. 53.

7 MAHAN, Alfred. *The life of Nelson, The embodiment of Sea Power of Great Britain*. V. 1, Boston: Little Brown, 1897, p. 190.

se as condições reinantes na cena de ação contraindicassem o seu atendimento; no entanto, se ele estivesse errado ou tivesse avaliado a situação incorretamente, ele deveria assumir total responsabilidade pelo erro cometido, não interessando o quão honesto ele tivesse sido na avaliação política conduzida. Temia, por consequência, a tendência de se usar a doutrina estabelecida como uma forma de inibir o julgamento do combatente, e aqui ele se referia diretamente à história da Marinha britânica, com o estabelecimento das dogmáticas Fighting Instructions, no século XVII. Considerava que seguir uma doutrina ao pé da letra era perigoso, pois o julgamento passava a ser mecânico e não discriminado, dependente das circunstâncias. A doutrina, para ele, era benéfica se facilitasse o aprendizado e a cooperação em ação.

Pode se perceber que ele tinha Lord Horatio Nelson como paradigma da ação independente e da coragem moral e política requerida de um chefe militar. Ele admirava também o Almirante Sir John Jervis por sua conduta fria e equilibrada e perfeito julgamento profissional, além de uma “determinação férrea de procurar o sucesso”.⁸ Argumentava que, historicamente, bons homens com pobres navios eram melhores que pobres homens com bons navios, e aqui ele se referia aos britânicos, que mantiveram uma superioridade naval indiscutível na época

Uma grande quantidade de recursos não explorados em territórios politicamente atrasados e pouco controlados pelos donos nominais apresenta-se uma tentação e um impulso para a guerra das potências europeias

de Nelson. Essa superioridade sobre os franceses não estava centrada no maior número de navios, mas na sabedoria, energia e tenacidade dos almirantes e marinheiros da Armada Real.⁹ Enaltecia a liderança em combate, e Nelson era o seu paradigma, dizendo que sua liderança era mais bem aceita pelos subordinados em razão de seu charme e carisma pessoal, que eletrizavam todos¹⁰.

Um exemplo interessante, sempre discutido por Mahan, foi o que resultou da grande Batalha de Quatro Dias, na Segunda Guerra Anglo-Holandesa, em junho de 1666. Naquela oportunidade, os batavos obtiveram uma retumbante vitória sobre os ingleses. As consequências dessa derrota poderiam ser muito piores para a Inglaterra, se não fossem as qualidades inerentes dos oficiais ingleses que implantaram,

após essa derrota, um sentimento de correção de atitudes militares, orgulho apesar da refrega e uma estrita disciplina seguida por todos¹¹. Assim puderam se recuperar e em poucos meses desafiar novamente os holandeses no mar. Esse espírito era muito apreciado e fundamental para Mahan.

Mahan era também um realista ao prever que, a longo prazo, a competição por recursos econômicos entre as grandes potências ocidentais em regiões da África e da Ásia poderia provocar motivos para uma grande confrontação armada. Dizia ele que “uma grande quantidade de recursos não explorados em territórios politicamente atra-

8 Ibidem, p.205.

9 Ibidem, v. 2, p. 141.

10 Ibidem, v. 1, p. 205.

11 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 126.

sados e pouco controlados pelos donos nominais apresenta-se uma tentação e um impulso para a guerra das potências europeias”.¹² Ele não acreditava que houvesse qualquer tipo de arbitramento ou lei internacional que pudesse adiar o confronto, que considerava inevitável. As nações mais adiantadas iriam perseguir os seus objetivos nacionais pela força, caso fosse necessário, uma vez que existia um consenso generalizado na existência de um sistema econômico internacional que conferia prosperidade àquelas nações que pudessem desfrutar dos benefícios desse sistema. As Forças Armadas, em especial as Marinhas, eram exatamente os instrumentos necessários para a defesa desses objetivos nacionais. As Marinhas eram melhores instrumentos de política internacional que os Exércitos. Elas eram menos agressivas, com menor significado simbólico de confrontação, dotadas de maior mobilidade e, assim, mais adequadas a respostas políticas imediatas, podendo ser percebidas onde os Exércitos não poderiam. Para ele, a questão da utilização dessas Forças Armadas era a mais crítica e vital decisão que confrontava qualquer nação. Essa utilização pressupunha todos os processos sucessivos de organização e de equipagem.

As Forças Armadas, em especial as Marinhas, eram exatamente os instrumentos necessários para a defesa desses objetivos nacionais. As Marinhas eram melhores instrumentos de política internacional que os Exércitos

Os indivíduos deveriam ser congregados em organizações militares eficientes como corpos de exército, esquadras de batalha e navios de guerra individuais¹³. A autoridade deveria se preocupar basicamente em como melhor utilizar essas organizações criadas em prol dos objetivos nacionais. E de que maneira as Marinhas de Guerra deveriam se preparar para a guerra que certamente ocorreria?

Mahan considerava que o preparo naval

para a guerra recairia em duas categorias. A primeira, a preparação voltada para a questão material, que devia ser constante em sua ação; e a segunda, a preparação envolvendo a questão mental e de postura para o combate. A ideia de se combater defensivamente acarretaria a derrota. A guerra, uma vez declarada, necessitava ser conduzida ofensivamente com agressividade e com intuição

que, para ele, era a síntese do julgamento, a inteligência emocional, principalmente quando altos graus de incerteza e perigo eram esperados, isto é, em situações de crise e de guerra. No caso da guerra no mar, essa intuição era o produto da experiência de guerra. O inimigo não deveria ser apenas repellido. Ele necessitava ser vigorosamente destruído¹⁴. Indicava que era inseparável da própria guerra o inesperado, o risco e o aca-

12 MAHAN, Alfred. *Armaments and Arbitration. Or a place of force in the international relations of states*. New York: Harpers & Brothers Publishers, 1912, p. 110.

13 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low Marston & Co, 1911, p. 196.

14 WESTCOTT, Allan. *Mahan on naval warfare. Selections from the writings of Alfred Thayer Mahan*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 128.

so, repetindo com isso Clausewitz, que dizia que a guerra era a província do acaso¹⁵. Alguns pesquisadores chegam a afirmar que Mahan não teve contato com a obra de Clausewitz por sua “confessada ignorância da língua alemã”¹⁶. Essa visão não parece ser a mais adequada¹⁷, pois em sua obra *Naval Strategy*, como visto, Mahan chegou a discutir as ideias de Clausewitz duas vezes no seu texto, inclusive concordando com a máxima clausewitiana de que a defesa era mais forte que a ofensiva, no entanto expandiu essa visão com outra qualificação mais relevante para a ofensiva¹⁸. Mahan não só lera Clausewitz, como discutira suas ideias em seu livro¹⁹.

Considerava também que era fundamental para qualquer nação o estabelecimento de uma estratégia nacional

e que assuntos políticos deveriam ser tratados por políticos e não por militares, no entanto tinha plena convicção de que a política externa deveria ser preocupação também dos militares²⁰. Como então, a partir dessas ideias sobre a conduta da guerra, Mahan conceituou a estratégia, a grande tática e a logística?

Para ele, o conceito de estratégia era idêntico ao formulado por seu grande influenciador, Antoine Henri Jomini. Dizia

A ideia de se combater defensivamente acarretaria a derrota. A guerra, uma vez declarada, necessitava ser conduzida ofensivamente

Mahan que a estratégia era a arte de fazer a guerra no mapa e compreendia todo o teatro de operações. A grande tática era a arte de posicionar tropas no campo de batalha, considerando aspectos geográficos do terreno; de trazer essas tropas para o combate e da arte de lutar no terreno, em contraposição ao planejamento no mapa que recaía no campo da estratégia. A estratégia decidia onde agir, enquanto a grande tática decidia a maneira de executar e empregar as tropas²¹. A estratégia, tendo a ver com o movimento de forças

executado além do alcance das armas do adversário, não sofria necessariamente influência desse armamento inimigo. Quando uma arma começava a influenciar as ações no campo de batalha, a estratégia dava lugar à grande tática. Mahan apontava a estratégia como

subordinada à política, da mesma forma como imaginado por Clausewitz.

Entre a estratégia e a grande tática viria a logística, que também era, como para Jomini, a arte de movimentar as forças, trazendo essas forças para o ponto de ação e o controle das questões de abastecimento.²² A eficiência logística de abastecimento era essencial para o sucesso. Essa eficiência, reconhecia ele, era difícil de se obter,

15 CLAUSEWITZ, Carl Von. *On War*. Middlesex: Pelican Classics, 1976, p. 140.

16 FILHO, Domício Proença, DINIZ, Eugênio; RAZA, Salvador. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999 p. 96.

17 Embora Mahan não lesse alemão, ele lera a tradução do clássico de Clausewitz para o inglês de 1908.

18 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. p. 279.

19 Philip Crowl aponta que existia um volume vertido para o inglês do *Da Guerra*, de Clausewitz, na biblioteca da Escola de Guerra Naval em Newport, em 1908. Mahan leu essa obra nesse período, possivelmente em 1910. Fonte: CROWL, Philip. “Alfred Thayer Mahan: the naval historian”. In: PARET, Peter. *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1986, p. 462.

20 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. p. 107.

21 MAHAN, Alfred. *Naval Administration and Warfare*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 199.

22 Ibidem, p. 206.

e a busca dessa eficiência devia ser percebida e perseguida, no entanto alertava que os problemas logísticos não deveriam ser pretexto para a inatividade, que poderia prejudicar o bom andamento das operações navais. Um exemplo histórico por ele utilizado era o caso do bloqueio britânico bem conduzido contra os franceses durante a Guerra dos Sete Anos, graças à boa logística conduzida pela Marinha Real inglesa.²³

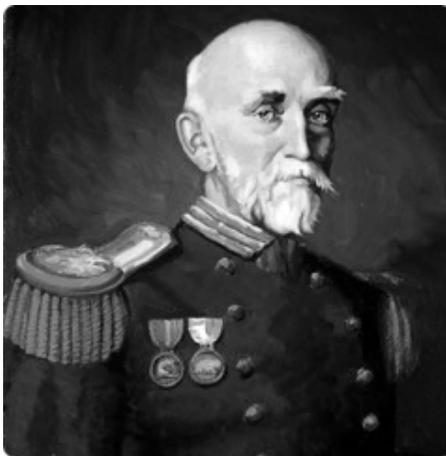
Para Mahan, a estratégia naval em guerra dizia respeito às funções específicas de uma Marinha em operações de guerra e seus verdadeiros objetivos; ao ponto ou pontos em que a esquadra deveria ser concentrada; ao estabelecimento de depósitos de carvão (não deve ser esquecido que o carvão era o combustível fundamental para os navios de guerra na época de Mahan) e de abastecimentos; pela manutenção das linhas de comunicação entre esses depósitos e a base principal; e ao valor militar de se atacar as linhas de comunicação do inimigo, como uma operação decisiva ou secundária, e se seria melhor designar navios independentes para o ataque ou posicionar destruidores de mercantes em pontos vitais, por onde forçosamente passaria o comércio inimigo²⁴. A estratégia naval era condicionada por certos fenômenos naturais fundamentais e por políticas nacionais relacionadas ao mar, à Marinha Mercante, a questões

logísticas e às bases afastadas do território nacional.

Uma vez definido o que era a estratégia naval, o que para ele afinal seria o poder marítimo?

O PODER MARÍTIMO E A TRINDADE DE MAHAN

Therezinha de Castro afirmou que Mahan era o criador de uma teoria geopolítica de poder marítimo e que existiam tantas geopolíticas quanto sistemas estatais subsistiam em confronto, e nesse confronto mar e terra destacavam-se dois teóricos, o próprio Alfred Mahan e Halford Mackinder, com suas respectivas teorias de poder. Apontava também que Mahan era um dos precursores da geopolítica. Dizia ela que, ao defender sua teoria, Mahan passava



do determinismo ao possibilismo, ao afirmar que a superestrutura dos processos táticos deveria ser periodicamente alternada ou substituída, muito embora os antigos fundamentos da estratégia permanecessem repousando “sobre uma rocha”. Seu propósito principal, apontou Therezinha de Castro, não era estabelecer o relacionamento entre a geografia, a história e a política, mas sim analisar os fundamentos da estratégia naval, indicando que o poder marítimo forneceria explicações para a maior parte dos acontecimentos históricos. Para ela, a geopolítica mahaniana extrapolou para a geoestratégia, estabelecen-

do determinismo ao possibilismo, ao afirmar que a superestrutura dos processos táticos deveria ser periodicamente alternada ou substituída, muito embora os antigos fundamentos da estratégia permanecessem repousando “sobre uma rocha”. Seu propósito principal, apontou Therezinha de Castro, não era estabelecer o relacionamento entre a geografia, a história e a política, mas sim analisar os fundamentos da estratégia naval, indicando que o poder marítimo forneceria explicações para a maior parte dos acontecimentos históricos. Para ela, a geopolítica mahaniana extrapolou para a geoestratégia, estabelecen-

23 MAHAN, Alfred. *Types of Naval Officers drawn from the history of British Navy*. Boston: Little Brown & Co, 1901, p. 108.

24 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 8.

do uma ligação entre o poder marítimo e a política nacional.²⁵

Mahan gostava de afirmar que inventara a expressão poder marítimo (*sea power*), de modo a chamar a atenção do público e dos políticos para a importância do mar para a prosperidade das nações. Disse ele o seguinte em carta a amigo:

Finalmente posso dizer que o termo “*sea power*”, que está agora em voga, foi deliberadamente adotado por mim para compelir atenção, e eu desejava receber crédito. Puristas, eu disse para mim mesmo, podem me criticar por casar uma palavra teutônica com uma de origem latina, mas deliberadamente descartei o adjetivo “marítimo” como sendo muito leve para chamar a atenção ou perdurar em suas mentes[...] minha impressão é de que o criador [ele próprio] está realmente surpreso em seu efeito... “*sea power*”, em inglês pelo menos, parece ter vindo para ficar no sentido que utilizo.²⁶

O reconhecido e respeitado almirante inglês Sir Cyprian Bridge,²⁷ em 1910, concordou com a afirmação de Mahan de que ele cunhara a expressão poder marítimo (*sea*

Mahan gostava de afirmar que inventara a expressão poder marítimo (*sea power*), de modo a chamar a atenção do público e dos políticos para a importância do mar para a prosperidade das nações

power), afirmando que “podemos [os estudiosos] considerar Mahan como o virtual inventor do termo em seu atual significado. Mesmo que o termo tenha sido utilizado por outros autores com esse sentido, é sem dúvida dele [Mahan] a sua conceituação corrente geral”²⁸. Dizia, ainda, que era impossível para qualquer estudioso conceituar poder marítimo sem referir-se aos estudos e às conclusões do autor norte-americano. Assim, Mahan não estava sendo pretensioso ao afirmar ter sido o inventor do termo.

Seja como for, Mahan não definiu em palavras o que seria para ele o poder marítimo, no entanto discutiu amplamente o conceito em seus escritos. Para se entender o seu conceito de poder marítimo, precisa-se compreender o seu entendimento do que era poder. Para ele, poder era um organismo complexo e misterioso, com um sentido próprio, recebendo e trocando inúmeros impulsos, movendo-se em milhares de fluxos entrelaçados em infinita flexibilidade. A partir do poder, não existiam dúvidas para ele, havia a exibição de vontade pessoal, agindo no tempo, com um propósito deliberado e consecutivo, para fins ainda não discerníveis, tendendo para um fim claro, a predominância marítima da Grã-Bretanha (GB)²⁹.

25 CASTRO, Therezinha. *Geopolítica, princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 108.

26 Carta de Alfred Mahan para Roy Marston escrita de Nova Iorque, em 19 de fevereiro de 1897.

27 O Almirante Sir Cyprian Bridge foi um renomado intelectual e historiador naval inglês do final do século XIX e início do XX. Foi o autor de inúmeros livros, dentre os quais se destacaram *The Art of Naval Warfare*, de 1907, e *Sea Power and Other Studies*, de 1910.

28 BRIDGE, Cyprian. *Sea Power and Other Studies*. London: Smith Elder, 1910, p. 5. Obtido em www.gutenberg.net, e-book 10694. Acesso em 30 de abril de 2008.

29 CROWL, op. cit. p.451.

Ele, assim, procurou correlacionar a existência de uma relação de causa e efeito do poder marítimo e a grandeza nacional, tendo a GB como paradigma. Esse poder teria a capacidade de projetar e expandir a influência nacional no mundo, como um perfeito instrumento da política externa do país. O poder marítimo, assim, seria um instrumento e fator decisivo na história, e a Marinha de guerra do poder marítimo prevalente necessitava ser superior no mar, devendo ser corretamente empregada próximo à costa inimiga. O poder marítimo seria a resultante da integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos³⁰. O domínio da Inglaterra, e depois GB, seria o exemplo mais marcante. O poder marítimo não devia se confundir so-

amente com a existência de uma Marinha de Guerra poderosa, ou mesmo com uma Marinha Mercante vigorosa. Esse poder congregava, assim, tanto elementos materiais como imateriais.

Para Mahan, todas as nações marítimas procuraram desenvolver, em princípio, o seu poder marítimo, no entanto poucas haviam obtido sucesso. As políticas navais varia-

ram em virtude do espírito do tempo, e aqui ele se refere ao “espírito” como imaginado por Hegel e com a clarividência dos homens públicos, no entanto a história demonstrou que essas duas características não foram mais determinantes nessas políticas do que a posição geográfica, a extensão territorial, a configuração, o tamanho e o caráter da população do país, naquilo que ele chamou de condições naturais.³¹

O Almirante João Carlos Caminha de-

fende a ideia de que a conceituação de poder marítimo de Mahan induz à ideia de que esse poder não é uma soma das condições apontadas acima, mas sim um produto desses fatores, daí se um deles tender a zero comprometerá a eficiência do poder marítimo, mesmo sendo os demais expressivos, daí poucas Nações terem alcançado a supremacia marítima por longo tempo. Trata-se de uma explicação inteligente, inte-

ressante e pertinente.³²

Mahan chamou a atenção para o fato de que governos representativos tendiam a não concordar com gastos em despesas militares, ao contrário de governos despóticos. Por trás dos gastos, os governos representativos necessitavam convencer os parlamentos da necessidade de se gastar com forças armadas. Esse interesse em gas-

O poder marítimo seria a resultante da integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos

30 CAMINHA, João Carlos. “Mahan: sua época e suas ideias”. *Revista Marítima Brasileira*, jul-set 1986, p. 47.

31 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. Op. cit. P. 28. No próximo item serão discutidos esses elementos componentes do poder marítimo.

32 CAMINHA, João Carlos. *Mahan: sua época e suas ideias*, op. cit. p. 48.

tos, por exemplo, no poder marítimo, não existiria por si só, sem que o próprio governo se convencesse da real necessidade e, o mais importante, convencesse o Parlamento a liberar recursos para o equipamento das esquadras de combate. Citava o caso dos EUA, que, por ser democrático, negligenciara os interesses marítimos e assim o seu poder marítimo, em prol de outros interesses mais prementes.

Ao tempo de Luiz XIV, a França, um poder terrestre por excelência, constituiu um poder marítimo relevante, sob a orientação de um grande homem de visão, que foi Jean Baptiste Colbert. Essa tendência não foi absoluta, e sim relativa, entretanto. Se houvesse um forte apelo e interesse do governo em desenvolver o comércio marítimo, como o produto do próprio crescimento do país, haveria a necessidade de fortalecer o poder marítimo, mesmo que o governo fosse representativo. Citava o caso da França no século XVIII, que, apesar de possuir um governo autocrático, mais propenso a gastos em atividades navais, não foi capaz de desenvolver o seu poder marítimo adequadamente, ao contrário da GB com um governo representativo, fortemente apoiado por uma aristocracia agrária poderosa, que percebeu que a grandeza e seus próprios lucros deveriam emergir do mar, com um poder marítimo robusto.

Mahan preocupou-se, ao final do século XIX, com a perda do prestígio da sua tão idealizada Marinha Real da GB. Afirmou, inclusive, que “governos populares não são geralmente favoráveis aos gastos militares, apesar de necessários, e existem sinais de que a Inglaterra está ficando para trás”³³. Essa tendência de a GB perder o predomínio naval, para ele, era uma tenta-

ção para outras nações reforçarem seus respectivos poderes marítimos e, assim, contestarem militarmente o predomínio naval inglês. E foi exatamente isso o que ocorreu em 1914. Disse ele em 1902 que existia uma impressão nos EUA, com a qual concordava, de que a GB por muitas razões tendia a perder espaço nos campos econômico e comercial, e que o poder marítimo britânico, embora superior, declinara relativamente a outros poderes, deixando de ser supremo.³⁴ Estava ele se referindo à emergência do poder marítimo germânico para contestar a hegemonia inglesa no mar. Essa visão era reforçada pelos preços exorbitantes dos navios construídos ao final do século XIX, que desestimulavam os governos representativos a gastar mais em poder marítimo.

A leitura dos textos de Mahan, muitas vezes, induz à incorreta interpretação entre as expressões em inglês “*sea power*” e “*naval power*”, que correspondem a diferentes conceitos. Segundo o professor Jon Sumida, Mahan procurou discutir o conceito poder marítimo (*sea power*) como a combinação das atividades do comércio mundial gerada pela economia internacional e a defesa desse comércio por uma Marinha de guerra nacional ou consórcio naval transnacional, enquanto o poder naval (*naval power*), por outro lado, referia-se à força organizada criada por um governo, isto é, um subconjunto do poder marítimo³⁵. Essa compreensão desses dois conceitos aproxima-se, de uma certa maneira, do próprio conceito esposado pela Marinha brasileira ao definir o que seria poder marítimo e poder naval.

Mahan dizia que o tráfego marítimo era mais rápido e econômico que o tráfego ter-

33 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 67.

34 SUMIDA, op. cit. p. 85.

35 SUMIDA, op. cit. p. 102.

restre e, embora reconhecesse que a ferrovia veio para transportar bens continentais tão eficientemente quanto o navio, o último era o elemento fundamental do comércio internacional e continuaria a ser por muitos anos. Assim, para que houvesse desenvolvimento marítimo comercial, base fundamental para a prosperidade nacional, deveriam ser atendidos três aspectos fundamentais político-econômicos. Inicialmente a **produção**, com a sua necessidade de troca de bens e a base econômica do país como suporte fundamental de desenvolvimento; o **shipping**, que em inglês abarcaria a capacidade de transporte de bens pelo mar, os navios mercantes e suas tripulações, com a expansão da Marinha Mercante; e, por fim, as **colônias e entrepostos**, tanto comerciais como militares, que facilitariam e aumentariam as ações de *shipping* e as operações de troca.³⁶ A esses três aspectos pode ser cunhada a expressão trindade mahaniana.³⁷ Interessante notar a correlação com a trindade clausewitiana, composta de forças armadas, povo e governo, componentes necessários para a análise do fenômeno bélico. Para Clausewitz, a guerra era uma “esplendorosa trindade” composta de uma violência primordial, do ódio e inimizade que devem ser considerados uma força natural cega; do jogo do acaso e da probabilidade em que o espírito criativo está livre para vagar; e de seu elemento de subordinação como um instrumento da política que a torna sujeita apenas à razão. O primeiro desses elementos refere-se ao povo, o segundo ao comandante e seu exército e o terceiro ao governo.³⁸ Embora Clausewitz estivesse se referindo ao fenômeno da guerra e Mahan aos aspectos políticos e econômicos para o

desenvolvimento da prosperidade de uma nação no mar, ambos apontaram três condições fundamentais para a compreensão dos dois fenômenos, da qual a impossibilidade de atendimento de apenas uma condição inviabilizaria todo o balanceamento do sistema analisado, daí haver a necessidade de atendimento das três condições para que a condução bélica e a expansão marítima comercial fossem conduzidas. A expressão “trindade” viria, em ambos os casos, no sentido de necessidade igualitária e necessária de atendimento, daí a sua pertinência conceitual.

Existiam seis principais condições que poderiam afetar o poder marítimo, segundo Mahan. Essas condições são muitas vezes chamadas de elementos, fatores ou condições fundamentais do poder marítimo. No próximo item serão discutidos esses elementos.

OS ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO

Mahan apontou a existência de seis condições ou fatores que poderiam afetar o poder marítimo, que seriam a posição geográfica, a conformação física, a extensão do território, o tamanho da população, o caráter nacional e o caráter do governo.

Posição geográfica

Inicialmente Mahan apontou que um país que não se preocupava com suas defesas terrestres continentais contínuas por ser insular, como por exemplo a Inglaterra, teria vantagem em relação aos países continentais como a França e a Holanda, sempre te-

36 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 28.

37 Esta expressão não existe na literatura corrente, tendo sido cunhada por este autor para melhor definir esses três aspectos econômicos fundamentais para a prosperidade nacional, segundo Mahan.

38 CLAUSEWITZ, op. cit. p. 121.

merosos de um ataque a partir de suas fronteiras terrestres. Para o primeiro caso, a França, dependendo das condições internas, oscilava entre as prioridades naval e terrestre, com ênfase para a segunda, enquanto a Holanda tinha necessariamente de se preocupar com a fronteira sul e sudoeste de seu território, ameaçada inicialmente por uma Espanha católica e depois por uma França borbônica, e a proteção de seu sempre florescente comércio marítimo, fustigado por uma Inglaterra desejosa de poder.

A Inglaterra, por sua posição insular, não sofria esses tipos de ameaça, graças a sua privilegiada posição geográfica. Essa posição proporcionaria uma concentração naval em determinados locais costeiros, e ao mesmo tempo uma dispersão em outros locais menos ameaçados. A França, ora se defrontando com o Atlântico ora com o Mediterrâneo, embora possuísse uma vantagem geográfica aparente, tornava-se vulnerável por existir uma posição geográfica como Gibraltar de posse de seu grande adversário no mar, a GB, impedindo a união das suas duas grandes frotas navais em Brest e Toulon e das esquadras espanholas aliadas do Mediterrâneo, em Cartagena, e do Atlântico, em Cadiz.

Mahan alertava que essa situação afetava também os EUA por possuir interesses marítimos no Atlântico e no Pacífico, daí ser fundamental o controle da Zona do Canal do Panamá, para permitir a união de suas duas forças navais nos dois oceanos e também especificamente no Caribe. A necessidade de os EUA possuírem bases nessa última região era vital para os seus interesses nacionais. Três locais seriam fundamentais para a predominância norteamericana na região. Em primeiro lugar, o

controle da boca do Rio Mississippi, próximo a Pensacola; em segundo lugar na Zona do Canal do Panamá; e por fim, formando o triângulo de defesa dessa região, de uma posição próxima da Ilha de Santa Lúcia, contígua a Porto Rico. Dessa maneira, Cuba posicionava-se no centro do triângulo, e sua posse seria primordial para os EUA.

A GB, por outro lado, por possuir um vasto império ultramarino, poderia ter que dispersar mais que concentrar seu poder marítimo, o que poderia se transformar em uma grande vulnerabilidade. Entretanto, com a expansão de seu comércio marítimo mundial, a GB desenvolveu enormemente o seu poder marítimo, fazendo com que o seu poderio econômico e militar também crescesse rapidamente. Conforme dito pelo próprio Mahan, “o poder da Inglaterra foi suficiente para manter vivos o seu coração e seus membros”³⁹, enquanto o igualmente poderoso poder colonial espanhol, devido a sua fraqueza naval, tornou-se débil e vulnerável.

A posição geográfica pode não só beneficiar a concentração de forças navais, mas também provocar uma grande vantagem estratégica ao possuir uma posição central⁴⁰ em relação a seus inimigos. Esse também era o caso da Inglaterra. Ao se defrontar a sudeste com a Holanda, controlando o setor nordeste do Canal da Mancha e a leste todo o Mar do Norte, ameaçando a saída de qualquer força naval inimiga nesse mar, a Inglaterra poderia controlar também o setor sul do Canal da Mancha e a oeste o próprio Atlântico Oriental, uma ameaça de peso para a França. O controle do Estreito de Dover dava à Inglaterra uma vantagem pela posição central desse local. O controle dessa região criava a oportunidade de interpor forças navais que evitariam a junção da esqua-

39 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 30.

40 Esse conceito de “posição central” foi baseado em Jomini quando ele discutiu a importância para qualquer exército dispor de uma posição central em relação a dois inimigos simultâneos. Fonte: JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. Westport: Greenwood Press, [196-], p. 302.

dra francesa com qualquer aliado provindo do Mar do Norte.

Além disso, a posição geográfica da Inglaterra, próxima de seu principal inimigo histórico, a França, lhe conferia boa vantagem estratégica, no entanto reciprocamente essa posição também conferia vantagem à França, pois ela poderia utilizar seus portos do Canal e do Atlântico para fustigar o comércio marítimo inglês utilizando a chamada guerra de corso⁴¹. Os navios mais indicados para isso eram fragatas menores e mais rápidas, que, por terem menor capacidade de defesa e navegabilidade em mares mais agitados, encontravam refúgio em locais como Dunquerque e Havre. A guerra de corso necessitaria, segundo ele, de portos de abastecimento para os corsários, e sem eles o rendimento nessas ações cairia muito.

A Inglaterra certamente aproveitou sua vantajosa posição geográfica nas três Guerras Anglo-Holandesas, quando as linhas de comércio dos navios batavos passavam em frente a sua costa e em frente aos seus principais portos na costa sul, sendo uma tentação os ataques ao comércio marítimo inimigo, bastando observar que todos os confrontos navais das três guerras ocorreram ou no Canal da Mancha ou em suas proximidades. Além disso, as principais linhas de comunicação mercante passavam necessariamente no norte da Europa, a um passo do poder naval inglês. Em síntese, o comércio da Holanda, Suécia, Rússia e Dinamarca passavam forçosamente pelo canal.

Assim, Mahan considerava esse elemento como fundamental para o desenvolvimento de um poder marítimo adequado.

Conformação física

A conformação do litoral de um país era considerada por ele uma de suas fronteiri-

ras, e quanto mais fácil fosse o acesso às linhas de comércio marítimo, mais propenso um povo seria para manter comunicação com o resto do mundo. Não era importante que essa conformação física marítima fosse muito longa, pois o que importava era possuir portos que lhe fossem úteis e em boas condições naturais de uso. A quantidade e a profundidade desses portos eram fundamentais para o desenvolvimento do poder marítimo. A capacidade de escoar bens, a partir do interior do país para esses portos, também devia ser considerada. Assim, a defesa desse ponto devia ser uma das maiores prioridades do país. Um exemplo sempre citado por ele foi a incursão holandesa em 1667, durante a Segunda Guerra Anglo-Holandesa, quando uma força batava subiu o Rio Tâmisa sem ser importunada e ameaçou a própria capital, Londres, devido à fragilidade defensiva inglesa na ocasião. Outro exemplo utilizado por Mahan foi a defesa deficiente pelas forças confederadas da boca do Mississipi durante a Guerra de Secessão, permitindo que a Marinha da União bloqueasse aquela região sem reação.

Até as Guerras Napoleônicas a França não possuía um porto que congregasse um arsenal de reparos de seus navios de linha a leste de Brest, o que era uma grande desvantagem estratégica em relação aos ingleses, que detinham dois excelentes portos na região, Plymouth e Portsmouth. No século XIX, após o Congresso de Viena, os franceses perceberam essa deficiência, conduziram obras de expansão e equiparam Cherbourg com facilidades de reparos de seus navios de linha, diminuindo substancialmente essa fragilidade.

Outro fator apontado por Mahan foi a relativa prosperidade da França no século XVII, após a assunção de Richelieu, já que

41 No próximo número da *RMB* serão discutidas algumas questões referentes à guerra de corso.

possuía um bom clima, uma produção agrícola relevante e excedente de bens que permitia um razoável padrão de vida ao francês, ao contrário dos ingleses, que, por possuírem um clima inclemente e uma produção agrícola tímida e ainda não terem passado pela revolução industrial que a projetaria internacionalmente, só tinham uma alternativa, o comércio marítimo, além da exploração de novas terras, mais agradáveis e produtivas que a própria Inglaterra. Tornaram-se, assim, justificou Mahan, comerciantes, colonialistas e empreendedores por meio de um florescente comércio marítimo, devido, em parte, às suas próprias deficiências físicas.

Com a Holanda algo parecido ocorreu. Diria Mahan que sem o mar a Inglaterra emagrecia, enquanto que sem o mar a Holanda simplesmente morria.⁴² A pobreza do solo, acrescida da costa excessivamente exposta, conduziu os holandeses primeiro para a pesca e depois para o comércio, exatamente no momento em que os italianos começaram a perder o poder marítimo no Mediterrâneo e novas rotas de comércio marítimo surgiam. Depois de breve período, já se transformaram nos grandes intermediários do comércio marítimo, transportando bens para diversos países europeus, inclusive para a Inglaterra. Assim, as guerras no século XVII contra a Inglaterra foram para a Holanda um desastre. Os ingleses queriam e retiraram aquele comércio dos holandeses de qualquer maneira. A carestia, em diversos momentos, atingiu fortemente os batavos durante aquelas três guerras.

A situação dos EUA também preocupava Mahan, que afirmou que, ao final do século XIX, as riquezas do interior fizeram os norte-americanos se desviarem do mar

e se dirigirem para as grandes planícies e para uma grande corrida ao oeste. O mar para os EUA era importante, e essa negligência poderia ter funestas consequências para o país.

Em situações quando o mar separava o país em duas ou mais partes, o controle do mar não era só desejável, ele era necessário. Essa era a situação da Itália com suas ilhas da Sicília e Sardenha. O controle das linhas de comunicação com essas duas ilhas era fundamental para o poder marítimo italiano.

A Espanha, cortada em dois por Gibraltar sob controle inglês, tornou-se um poder marítimo de segunda categoria, e a esgarçada de seus recursos na manutenção dos Países Baixos, Sicília, partes da Itália e suas possessões no Novo Mundo nos séculos XVI e XVII deixou-a vulnerável no mar. Como disse Sully, o grande ministro de Henrique IV, ao caracterizar a Espanha “como um daqueles Estados no qual as pernas e braços são fortes, mas o coração é fraco e deteriorado”.⁴³ Sua dependência no comércio de metais foi enorme, e a ação de corsários não pôde ser contestada no mar devido a sua flagrante fragilidade.

Dessa forma, a configuração física de uma costa poderá ser motivo de expansão ou decadência, combinada com outros fatores pertinentes.

Extensão do território

A última das condições geográficas apontadas por Mahan foi a extensão do território de um país marítimo. O que importava efetivamente não era a extensão total em milhas quadradas existente no país, mas o comprimento de sua linha costeira e a existência de bons portos. A extensão territorial

42 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 37.

43 Ibidem, p. 41.

poderia ser um fator de força ou mesmo de fraqueza, dependendo do tamanho da população existente nesse território. Nesse mister, Mahan utilizava o exemplo da Confederação na Guerra de Secessão dos EUA. Apesar de possuir uma longa costa marítima com excelentes portos, a Confederação não tinha uma população grande o bastante para guarnecer os seus navios de combate, nem um poder marítimo forte o suficiente para desafiar a União. Assim, a extensão territorial lhe era desfavorável.

Alguns historiadores navais norte-americanos enalteceram a eficiência do bloqueio naval da União na costa confederada; no entanto, afirmou Mahan, essa eficiência ocorreu em virtude da própria fraqueza da Confederação, que, se fosse um pouco mais poderosa, poderia aproveitar a extensão marítima de sua costa, com diversos estuários de rios que proporcionariam proteção a seus navios, os quais passariam a atacar os navios unionistas bloqueadores. Ao contrário do que ocorreu, a longa extensão da costa confederada, com suas entradas fluviáveis, permitiu incursões de navios da União no próprio coração da Confederação, e o que deveria ser um motivo de força transformou-se em fraqueza.

A existência de grande quantidade de recursos naturais poderia ser um fator de força do país, desde que fosse acompanhada de uma conformação física com bons portos e de uma população que se projetasse no comércio marítimo como um meio de expansão econômica. Se não houvesse essas condições, a abundância de recursos naturais no território nacional poderia inclinar o povo lá residente a se contentar com as atividades agrícolas, sem a necessidade de procurar novos mercados e matérias-primas, obstando, dessa maneira, o desenvolvimento do poder marítimo.

Tamanho da população

Ao terminar a discussão das condições geográficas que afetavam o poder marítimo, Mahan passou a considerar os elementos humanos que poderiam influenciar o desenvolvimento desse poderio, e o primeiro elemento discutido por ele foi o tamanho da população.

Esse elemento ligava-se diretamente ao elemento precedente, a extensão do território, e a ele se correlacionava. Não se devia considerar apenas a quantidade total de milhas quadradas existentes no território e sim a costa marítima e seus portos, e a população devia ser analisada da mesma maneira. Mahan afirmou que o que interessava não era a população total existente no território, mas sim a parcela dessa população participante (ou pelo menos disponível) para as atividades marítimas.

O exemplo histórico referenciado por Mahan foi o caso francês, logo após a Revolução de 1789. A população da França era muito maior que a britânica; no entanto, em relação ao poder marítimo, o tamanho da população naval era infinitamente menor que a da GB. Em algumas situações, a França, inclusive, tinha vantagem inicial no guarnecimento de seus navios de guerra, em virtude de sua maior população, como foi o caso na Guerra de Independência dos EUA, em 1778. Naquela oportunidade, a Marinha francesa conseguiu guarnecer imediatamente 50 navios de linha devido a sua maior população. A GB, ao contrário, devido a sua responsabilidade em defender o seu comércio global, só pôde guarnecer 40 navios de linha. Entretanto, quatro anos depois, a GB possuía 120 navios de linha, enquanto a França nunca atingiu mais que 71 no total.⁴⁴ Nesse caso, a GB possuía maior número de pessoas ligadas às lides marí-

44 Ibidem, p. 45.

timas que a França e, no decorrer do tempo, teve a capacidade de aumentar sua Marinha, ao contrário da sua adversária.

Mahan considerava que os EUA eram deficientes nesse elemento e que a única opção possível para o seu país era aumentar o comércio marítimo com bandeira norte-americana.

Caráter nacional

Mahan afirmava que, sendo o comércio marítimo um dos motivos para o desenvolvimento nacional, existia em certos povos a compreensão desse fator e uma aptidão natural para o mar. Dizia que a história, quase sem exceção, corroborou esses exemplos. Todos os homens buscavam obter ganhos comerciais e adoravam o dinheiro; no entanto, o modo como eles procuraram essa riqueza teve um efeito marcante sobre o destino comercial e da história de um povo.

Um exemplo clássico citado por Mahan foi o caso dos espanhóis no século XVI, que, em razão de seu desejo de expansão comercial no Novo Mundo, projetaram-se no cenário internacional como os detentores do principal poder marítimo do período. Entretanto, essa qualidade de ousar e procurar novos caminhos comerciais transformou-se em avareza e, em virtude das fa-

cilidades obtidas nas novas terras conquistadas, a busca por novos mercados transformou-se na coleta de metais preciosos – o ouro e a prata. Essa postura equivocada, em vez de progresso, trouxe atraso. Desde a Batalha de Lepanto, em 1571, no Mediterrâneo, os espanhóis não obtiveram nenhuma grande vitória no mar, e a

decadência de seu comércio marítimo respondeu pela dolorosa e algumas vezes ridícula inépcia dos conveses de seus navios de guerra.⁴⁵

Se o povo espanhol tivesse uma propensão natural para enriquecer com o comércio marítimo, a pressão sobre a coroa impulsionaria as ações governamentais em direção ao mar, dizia Mahan. Os próprios espanhóis que emigraram para as colônias não tiveram a preocupação em expandir o comércio com a terra mãe. Isso, acrescido da baixa produção espanhola, fizeram aumentar

os infortúnios, diminuir a produção de manufaturas e a própria população. A dependência do comércio conduzido pelos batavos, motivada pela decadência naval espanhola, aumentou, havendo então uma transferência de riqueza da Espanha para as Províncias Unidas, ávidas por expandirem-se. Ao ocorrer uma diminuição do poder marítimo espanhol, surgiram adversários que passaram a desafiar o seu já

**Mahan afirmava que,
sendo o comércio marítimo
um dos motivos para o
desenvolvimento nacional,
existia em certos povos a
compreensão desse fator
e uma aptidão natural
para o mar**

★ ★ ★

**Diria Mahan que as minas
do Brasil arruinaram
Portugal, da mesma
maneira que as minas do
México e do Peru
arruinaram a Espanha**

45 Ibidem, p. 51.

combalido comércio, tais como a própria Holanda e a Inglaterra. Portugal, ao ser absorvido pela União Ibérica, seguiu o mesmo caminho da decadência. Diria Mahan que as minas do Brasil arruinaram Portugal, da mesma maneira que as minas do México e do Peru arruinaram a Espanha. Logo o comércio português foi passando para as mãos inglesas, e em 50 anos 500 milhões de dólares foram extraídos do Brasil e apenas 25 milhões permaneceram em mãos portuguesas, em uma clara demonstração da transferência de riqueza de um povo para outro.⁴⁶

Os exemplos dos ingleses e holandeses como povos marítimos por excelência demonstraram que ponto podem alcançar a sabedoria e o empreendimento, procurando obter bens não somente com a espada, mas também com o trabalho duro na curta e na longa duração. Nesse ponto, Mahan afirmou que ambos tiveram propósitos similares por serem povos da mesma “raça”, agindo como homens de negócio, comerciantes, produtores e negociadores.⁴⁷ Com essas características, tanto os ingleses como os holandeses não apenas exploraram suas colônias, mas procuraram renovar os bens obtidos com o seu trabalho e desenvolver a manufatura, em um ciclo constante entre a colônia e a matriz. Riqueza, assim, gerou mais riqueza. Com a expansão do comércio, novos navios mercantes tornaram-se necessários, e a proteção desse comércio avultou, fazendo com que fossem construídos navios de combate que seriam necessários para repelir os adversários. A propensão para o mar fez com que ambos os povos pressionassem os governos para, cada vez mais, expandir o comércio pelo mar e assim desenvolver o

próprio poder marítimo. A tendência natural para o comércio era para Mahan a característica nacional mais importante para o desenvolvimento do poder marítimo.⁴⁸

O caso da França era para ele muito emblemático. Apesar de ser um povo trabalhador e empreendedor, os franceses falhavam no desenvolvimento de seu comércio marítimo. Explicava que essa razão era motivada pelo modo como a riqueza era procurada pelos franceses. A timidez e a poupança excessiva dos franceses influenciaram de modo negativo em seu modo de perceber o mar como fonte de riqueza. Essa precaução excessiva com limites de expansão era comparável, segundo ele, à pouca taxa de natalidade na França, uma tendência da sociedade francesa ao final do século XIX. Outro fato importante foi que a nobreza francesa e a burguesia, as grandes responsáveis pelo financiamento dos empreendimentos comerciais, preferiram as honras nobiliárquicas e a sociedade de corte do que investir no comércio marítimo, fonte real de lucros e prosperidade. Houve, inclusive, períodos na história francesa em que o comércio marítimo e o trabalho eram incompatíveis com a nobreza.

O caso holandês foi diferente. Embora houvesse uma nobreza constituída, o Estado era liberal e a busca pela liberdade pessoal e o empreendimento incentivava a busca pelo lucro e, assim, a expansão comercial. A riqueza adquirida era entendida como uma dádiva do Estado a ser desfrutada por todos. Na Inglaterra, embora fosse esta um reinado, a postura perante o lucro era semelhante.

O modo como as colônias eram percebidas também influenciou o comércio marítimo. Para ele, o colonizador de sucesso por excelência foi o inglês, com um caráter naci-

46 Ibidem, p. 52.

47 Idem.

48 Ibidem, p. 53.

onal relevante. Os colonos ingleses não apenas enviavam bens para a metrópole, mas preocupavam-se, fundamentalmente, com o desenvolvimento da própria colônia. Houve, assim, uma simbiose entre a metrópole e a colônia. Uma dependia da outra. O colono inglês queria permanecer na colônia e desenvolvê-la e não apenas explorá-la e retornar à metrópole. A colônia passava a ser uma extensão do Império com toda a sua importância, e nesse ponto os holandeses falharam e se distanciaram dos ingleses. Embora fossem empreendedores, os holandeses não tiveram a longevidade colonial nem o vigor comercial dos ingleses.

Mahan acreditava que seus compatriotas tinham a mesma índole comercial dos ingleses e que, caso tivessem os mesmos incentivos que seus primos tiveram, poderiam desenvolver o seu comércio e, por consequência, o seu poder marítimo. Os norte-americanos tinham, segundo ele, o mesmo “caráter nacional” dos ingleses.

Caráter do governo

Mahan afirmou que determinados tipos de governo, de instituições e de governantes, em um tempo ou outro, exerceram uma grande influência no desenvolvimento do poder marítimo. As características de perseverança, objetividade e determinação dos diversos governos indicavam sucessos ou fracassos na história de qualquer nação. Aqueles governantes que perceberam com maior tirocínio os desejos e aspirações emanados do próprio povo tiveram certamente maiores sucessos. Isso

não significava dizer que governantes de sistemas representativos, por dependerem de escolhas políticas, tenham sido os mais perspicazes no desenvolvimento do poder marítimo. Déspotas esclarecidos, dotados de tirocínio e larga visão estratégica, tiveram até maiores sucessos que governantes representativos, ao perceberem a importância do poder marítimo para a grandeza da nação. A grande dificuldade surgia após a morte desses déspotas, pois nem sempre essa política de expansão marítima era continuada por seus sucessores.

Um dos seus principais exemplos foi a

Inglaterra, com seus diferentes governantes. As políticas navais adotadas pelos governos desde Elizabete I criaram uma mentalidade naval que se espraiava até os mais jovens comandantes navais ingleses do período. Recorria Mahan ao caso relatado pelo cardeal Richelieu, quando o Duque de

**As características de
perseverança, objetividade
e determinação dos
diversos governos
indicavam sucessos ou
fracassos na história de
qualquer nação**

Sully, um dos ministros mais distintos do rei francês Henrique IV, embarcou em Calais em um navio francês para uma visita protocolar à Inglaterra. Ao se aproximar da costa inglesa, foi recebido por um pequeno navio de guerra inglês comandado por um jovem capitão que o escoltaria até Londres. Imediatamente esse jovem oficial solicitou, de acordo com orientações de seu rei, Jaime I, que a bandeira francesa fosse arriada ao entrar em águas inglesas. Sully, por estar em viagem oficial à Inglaterra e em razão de seu elevado cargo, recusou-se a cumprir a orientação desse petulante capitão inglês. Em sequência, o navio inglês disparou três tiros de canhão, que fizeram com que o navio francês parasse. Sully fez en-

tão um protesto formal diplomático a esse atrevido comandante inglês. A resposta foi simples. Disse o jovem capitão: “Como era justo e honroso o duque protestar por sua condição diplomática, também era justo e honroso para este comandante inglês cumprir a determinação de seu rei e demonstrar que a bandeira inglesa era a senhora dos mares”.⁴⁹

Essa atitude arrogante de um simples capitão de navio inglês demonstrava para Mahan a determinação de ‘dominar os mares’, cristalizada e reafirmada pelos diferentes governantes, ao manterem a bandeira inglesa como “a senhora dos mares”. Apesar da reconhecida timidez do Rei Jaime I em relação a um bravo e hábil embaixador francês como Sully, existia uma política naval que era maior que aquele Rei Stuart.

No tempo de Cromwell, com certeza um déspota esclarecido, a política naval não mudou. A submissão de “arriar” a bandeira quando no Canal da Mancha persistiu e foi um dos motivos da Primeira Guerra Anglo-Holandesa. Ao final, os batavos tiveram que se submeter. Sob a sua firme orientação, o poder marítimo inglês fortaleceu-se ainda mais. O Ato de Navegação estabelecido por Cromwell em 1651 foi uma resolução que contrariava interesses holandeses, principais transportadores de bens para a Inglaterra. Esse ato foi uma decisão política que tinha como alvo destruir o poder marítimo batavo e substituí-lo pelo inglês e ponto final. Não existiam con-

siderações morais por parte de Cromwell. O seu propósito era simples: tomar o comércio holandês e fortalecer o poder marítimo inglês.

Mesmo com reis reconhecidamente “ilegítimos”⁵⁰ para o povo inglês, como, por exemplo, Carlos II, aliado de Luís XIV, a política nacional era voltada para a grandeza naval, segundo Mahan. Em certa ocasião, escrevera Carlos o seguinte para o rei francês:

Existem dois impedimentos para a união perfeita entre a França e a Inglaterra. O primeiro é a preocupação como

a França está se preparando para desenvolver o seu comércio marítimo, e o segundo [como está se preparando] para ser um grande poder marítimo.

Para nós ingleses isso é motivo de grande desconfiança, pois somos importantes por causa de nosso comércio marítimo e poder naval, assim cada passo tomado pela França perpetuará cada vez mais o ciúme entre os dois países⁵¹.

Outro exemplo que Mahan mencionava foi o de a Inglaterra se unir à França contra a Holanda, ao tempo de Carlos II e Luís XIV. Discutiu-se na época quem seria o comandante da força naval aliada contra os batavos. Carlos foi inflexível nesse ponto. Disse ele ao embaixador de Luís XIV que “era costume da Inglaterra comandar os mares, e os súditos ingleses só obedeceriam a ele, o rei da Inglaterra”.⁵²

Os reis passavam, e as políticas navais permaneciam

49 Ibidem, p. 59.

50 A expressão utilizada por Mahan para qualificar Carlos II foi “*this king, false to the English people*”.

O autor traduziu essa expressão por “ilegítimo” por ser, ao que parece, mais apropriada. Fonte: Ibidem, p. 60.

51 Ibidem, p. 61.

52 Idem.

Outros reis que lhe sucederam continuaram a priorizar as políticas navais. Jaime II era um hábil marinheiro e comandou esquadras no mar em combate. Guilherme III, chegando para assumir o trono inglês, conjuntamente com o holandês, incentivou o fortalecimento do poder marítimo inglês contra a França. Os reis passavam, e as políticas navais permaneciam.

Durante os séculos XVIII e XIX, as políticas navais inglesas persistiram, privilegiando o fortalecimento marítimo da GB, inclusive com subsídios para os comerciantes britânicos. Alguns governantes privilegiavam mais que outros o poder marítimo nesse período, no entanto o caráter dos governos permaneceu inalterado. Era uma questão de sobrevivência nacional a manutenção de um poder marítimo poderoso, como forma de proteger as colônias, impedir a travessia do Canal da Mancha para ataques contra o território inglês e defender suas linhas de comércio marítimo.

O caso da França foi por Mahan bem discutido. Quando Jean Baptiste Colbert, o principal criador do poder marítimo francês, sob a orientação de Luís XIV, afastou-se do governo, o declínio francês foi quase imediato, para alívio da Inglaterra. A opção pela guerra terrestre por parte do rei francês reorientou as prioridades para o seu Exército, deixando a Marinha de guerra, tão arduamente construída por Colbert, sem os recursos necessários para enfrentar os adversários no mar. Esse foi um exemplo de como a falta de visão governamental para os inte-

resses marítimos provocou a perda do poder marítimo francês e, por consequência, a perda de poder na Europa.

Mahan considerava que as políticas governamentais nacionais deveriam seguir dois caminhos distintos, porém interconectados, em situação de paz e a outro em situação de guerra. Na primeira situação, o governo deveria implementar ações em prol do crescimento industrial no campo marítimo e incentivar o espírito de aventura do povo em direção ao mar. A implementação de uma Marinha Mercante poderosa, de modo a transportar bens do e para o país, era fundamental, assim como desenvolver uma Marinha de guerra poderosa para proteger esse comércio florescente. Na segunda situação, a de guerra, a prioridade era manter a Marinha de guerra poderosa, proporcional ao crescimento do comércio marítimo e aos interesses navais a ele conectados. Ao mesmo tempo, o governo deveria priorizar as instituições ligadas à formação de uma reserva naval, tanto em capital humano como em meios de combate, sem esquecer o fortalecimento e a obtenção de bases e estações navais afastadas do território nacional⁵³. Esse diagnóstico deveria ser seguido pelos EUA, dizia ele.

Com esses seis elementos definidos, de que maneira e que princípios estratégicos foram discutidos por Mahan em relação ao poder marítimo e como era possível obter o controle do mar por esse poder?

É o que será discutido no próximo número da *Revista Marítima Brasileira*.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; Historiador; Guerra; Estratégia; Poder Marítimo; Poder Naval;

53 Ibidem, p. 82.



Tesouros do Fundo do Mar

Moedas de ouro, prata e cobre; porcelana chinesa - verdadeiros tesouros resgatados do fundo do mar. A Marinha do Brasil também se dedica à arqueologia subaquática, e hoje possui um valioso conjunto de peças recuperadas, em diferentes sítios arqueológicos, de embarcações naufragadas na costa brasileira de 1648 a 1916.

O acervo ainda inclui utensílios domésticos, louça e cerâmica, que foram cuidadosamente restaurados; também armamentos – canhões e munição.

As técnicas no trabalho científico de resgate de sítios arqueológicos estão representadas através de diorama em tamanho natural. A Arqueologia Subaquática pode ser vista no Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache, s/nº –Centro.

Mais informações: (0XX21) 2104-6025/2104-6879.

A DESMINAGEM HUMANITÁRIA NAS OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ E O APRESTAMENTO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS*

ROBERTO LEMOS
Capitão de Fragata (FN)

SUMÁRIO

Introdução	
Operações de manutenção da paz e minas terrestres	
Impacto das minas terrestres sobre as OpMntPaz	
<i>Saúde e desnutrição</i>	
<i>Psicossocial</i>	
<i>Economia</i>	
<i>Impacto resultante</i>	
Remoção de minas terrestres	
Limpeza de área minada (abertura de brechas)	
<i>Desminagem humanitária</i>	
<i>O uso das FA locais no pós-conflito</i>	
<i>ONG e empresas contratadas</i>	
<i>Força de paz e a desminagem humanitária</i>	
Evolução da desminagem humanitária e o Tratado de Ottawa	
A capacitação do CFN em desminagem humanitária	
Desminagem nas OpMntPaz em Angola (1995-1997)	
Experiência em supervisão e monitoramento (1995-2007)	
Ensinaamentos colhidos e sugestões	
Conclusão	
Apêndice A – Histórico das OpMntPaz e as minas terrestres	
Apêndice B – Minas terrestres: primórdios, evolução e atualidades	
Apêndice C – Considerações sobre o Tratado de Ottawa	
Apêndice D – Marminca e Marminas	

* N.R.: Esta matéria constituiu monografia do autor no curso CEMOS em 2007, na Escola de Guerra Naval.

INTRODUÇÃO

O século XX foi marcado por avanços que contribuíram em diversas áreas do conhecimento humano. E, da mesma forma, a Arte da Guerra também evoluiu. Armas foram desenvolvidas, os campos de batalha deixaram de ser áreas restritas das forças militares e os esforços de guerra passaram a ser uma preocupação de todo um Estado. As duas guerras mundiais (1914-1918 e 1939-1945) foram pontos de inflexão, pois incrementaram a Arte da Guerra com novas estratégias, técnicas e táticas, que passaram a envolver toda a sociedade. As armas de destruição passaram a ser coletivas, e os reflexos passaram a ser enormes para a sociedade, que passou a envidar esforço comum e definitivo pela paz.

Como consequência desse esforço, surge, em 1945, a Organização das Nações Unidas (ONU), e, sob os auspícios desta, as Operações de Manutenção da Paz (OpMntPaz), a fim de anular os efeitos devastadores provenientes do conhecimento bélico agregado aos conflitos. Uma das armas bélicas letais e causadoras de impactos profundos – a mina terrestre – torna-se presente no cenário histórico das OpMntPaz.

As OpMntPaz, desenvolvidas sob esse óbice, exigem medidas e capacitação específica em proveito de suas forças componentes. Para tanto, é necessária a clara consciência de que a participação nas OpMntPaz requer obrigatoriamente o conhecimento da problemática envolvendo minas terrestres, seus impactos às Forças de Paz (FPaz) e as diferentes formas para executar sua remoção.

O presente trabalho está organizado com o intuito de permitir um gradual conhecimento acerca do tema. Inicialmente, serão

identificados os cenários históricos das OpMntPaz. Será exposto como estas operações tornaram-se gradativamente complexas, agregando tarefas de cunho humanitário. Distinguir-se-ão quais destas operações foram executadas em presença de minas terrestres, e como o Brasil vem participando nesse contexto.

A seguir, expor-se-ão os impactos que as minas terrestres causam nas OpMntPaz. Tal conhecimento permitirá maior visibilidade da importância da atuação das FPaz em neutralizar os efeitos causados e que ameaçam o processo de paz.

Posteriormente, serão identificados os dois métodos de remoção de minas terrestres existentes, estabelecendo-se uma distinção entre aqueles com propósitos exclusivamente militares e os de caráter humanitário. Serão também elencadas as possibilidades de quem pode realizar tal tarefa, situando-se neste contexto as FPaz.

O trabalho irá considerar a participação do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) no envio de contingente de FPaz, quanto à capacidade de desminagem humanitária adquirida. As recentes participações do CFN com militares nas missões de desminagem humanitária servirão como arcabouço aos ensinamentos práticos agregados. Contará com as experiências adquiridas pelo autor deste artigo quando de sua participação:

- em Angola, no comando de um Pelotão de Engenharia de Fuzileiros Navais (PelEngFuzNav)¹ em OpMntPaz (1995);
- nos Estados Unidos da América (EUA), como aluno do curso de Engenharia de Combate junto aos United States Marine Corps – USMC; e
- na fronteira Peru-Ecuador, entre 2003 e 2004, quando exerceu a função de subchefe da Missão de Assistência de Re-

¹ Composição de 40 militares fuzileiros navais especializados e designados para tarefas específicas.

moção de Minas na América do Sul (Marminas).

Nos apêndices, serão esmiuçadas informações contextuais que complementam o entendimento do tema proposto. Serão descritas a evolução das minas terrestres – protagonistas do presente estudo – e uma exposição dos antecedentes ao Tratado de Ottawa, com os reflexos que o seu cumprimento traz para o Brasil.

Por fim, como balizamento do escopo sugerido, cabe ressaltar que este trabalho não abordará detalhamento técnico inerente às tarefas afetas à remoção de minas terrestres.

Desta feita, tomando-se em conta o enfoque seguido, este trabalho tem por propósito mostrar que a maior visibilidade do tema enfatiza a importância da desminagem humanitária como uma das tarefas vitais para o processo das OpMntPaz. O trabalho também se propõe a responder ao questionamento: em que medida a capacidade de desminagem humanitária adquirida pelos Fuzileiros Navais nas OpMntPaz contribuem para o aprestamento do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN)?

OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ E MINAS TERRESTRES

Desde sua criação, em 1945, a ONU – uma instituição concebida após o término da Segunda Guerra Mundial por meio de um tratado internacional² – tem por principal propósito a manutenção da paz e da segurança internacional. Para a realização

de tal propósito, a Carta das Nações Unidas (CNU) define que a Organização e seus estados membros deverão:

[...] tomar, coletivamente, medidas efetivas para evitar ameaças à paz e reprimir os atos de agressão ou outra qualquer ruptura da paz e chegar, por meios pacíficos e de conformidade com os princípios da justiça e do direito internacional, a um ajuste ou solução das controvérsias ou situações que possam levar a uma perturbação da paz (Nações Unidas no Brasil, 2006, p.1)³.

O contexto da Guerra Fria, porém, afetaria diretamente o sistema de segurança coletiva que a ONU preconizava. A utilização do veto pelos membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)⁴ inviabilizava, em última instância, o processo decisório. A operacionalidade do sistema subordinava-se à unanimidade dos cinco membros permanentes. Para efetivar seu propósito de manutenção da paz, por conseguinte, criaram-se as OpMntPaz, aceitas como mecanismos⁵ alternativos desse sistema. Estas operações evoluíram desde o simples envio de militares para controlar acordos de cessar-fogo, para converterem-se em amplo conceito de “operações militares limitadas, autorizadas internacionalmente e acompanhadas de ações diplomáticas com objetivos pacíficos que, em seu conjunto, definem todas as atuações que realiza a comunidade in-

² Carta das Nações Unidas, assinada por 50 representantes reunidos, em 26 de junho de 1945, em São Francisco, EUA, na Conferência das Nações Unidas para uma Organização Internacional. Ratificada por 51 países em 24 de outubro de 1945. Atualmente possui 192 estados membros.

³ <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_carta.php>. Acesso em: 12 jul. 2007.

⁴ China, França, Federação Russa, Reino Unido da Grã Bretanha e Irlanda do Norte e Estados Unidos da América <<http://www.un.org/spanish/sc/members.asp>>. Acesso em 12 nov. 2007.

⁵ Os mecanismos que compõem o Sistema de Segurança coletiva da ONU estão expressos nos capítulos VI, VII e VIII da CNU. Incluem desde a solução pacífica até a ação do CSNU, que fará recomendações ou decidirá sobre quais medidas deverão ser tomadas. Expressas nos artigos 41 e 42, poderão, ou não, envolver o emprego de Forças Armadas.

ternacional para apoiar a paz e a estabilidade das nações”. (Costa, 2004, p.15)

Durante o período da Guerra Fria (1947 a 1989), foram desenvolvidas majoritariamente operações de observação militar visando ao monitoramento e à supervisão de cessar-fogos, tréguas ou acordos armistícios e limites de fronteiras em áreas conflituosas interestatais. Essas operações são conhecidas como OpMntPaz de Primeira Geração. Eram exercidas por pessoal militar de vários Estados, desarmado ou portando armas leves, com tarefas bastante estritas e apoiadas por componente civil de pequena monta. A primeira missão de paz foi estabelecida em junho de 1948 na Palestina, a United Nations Truce Supervision Organization (UNTSO), e permanece ativada até hoje. Todas as OpMntPaz estão assinaladas no Apêndice A.

Após a Guerra Fria, a distensão política entre os Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), o afloramento de antagonismos étnicos e religiosos e a crescente universalização dos valores da democracia e do respeito aos direitos humanos concorreram para o aumento das OpMntPaz (Fontoura, 1999). Esses fatores, somados à harmonia crescente entre os membros permanentes do CSNU, contribuíram para maior atividade da ONU no campo da manutenção da paz e da segurança internacional. Surgem as OpMntPaz de Segunda Geração: multidimensionais e possuindo componentes políticos, humanitários, sociais e outros. Essas operações expandiram suas atividades, incorporando tarefas militares e de caráter civil e humanitário. Em algu-

mas delas, conforme o Apêndice A, passaram também a atuar, dentre outras tarefas, na execução de programas de remoção de minas terrestres em contribuição ao fornecimento de ajuda humanitária.

O Brasil, como Estado membro fundador, tem contribuído com efetivos militares para missões de paz da ONU. Com base na vocação de defesa da paz e da solução pacífica dos conflitos, explicitamente registrados no artigo 4º da nossa Constituição, o Brasil já se fez presente em 25 operações de paz da ONU, desde 1956 (Apêndice A). Esta presença se

faz notar com o envio de tropas, observadores militares, policial e pessoal de Estado-Maior para diferentes missões, além da contribuição do governo brasileiro com pessoal atuante dentro dos próprios departamentos na sede da ONU.

Após esta breve exposição histórica, con-

clui-se que as missões de paz se tornaram cada vez mais complexas, abrangendo uma diversidade de tarefas. Das 60 OpMntPaz implementadas pela ONU (15 ainda em curso ao redor do mundo), 27 foram executadas sob a ameaça de minas terrestres. O Brasil, até a presente data, das 25 OpMntPaz que já participou, defrontou-se em 14 oportunidades com a presença das minas terrestres, o que nos leva a evidenciar quais as implicações e os impactos que as minas causam nesse tipo de operação, e qual a resposta exigida para minimizar ou anular seus efeitos.

IMPACTO DAS MINAS TERRESTRES SOBRE AS OPMNTPAZ

As minas terrestres apresentaram uma evolução histórica significativa quanto à

O Brasil, até a presente data, das 25 OpMntPaz que já participou desde 1956, defrontou-se em 14 oportunidades com a presença das minas terrestres

sua composição e quanto ao seu emprego (Apêndice B – Minas terrestres: primórdios, evolução e atualidades). Estima-se que há cerca de 50 milhões de minas terrestres em pelo menos 78 países. Mais de 10 mil civis são mortos ou mutilados anualmente (Bureau of Political-Military Affairs, 2001). O Relatório de Monitoramento de Minas Terrestres de 2006 identificou mais de 8.065 vítimas, das quais 23% eram crianças. Os efeitos de seu uso nas regiões onde ocorreram conflitos armados são devastadores. São grandes os impactos causados nas forças beligerantes e na população não combatente, pois esses artefatos permanecem prontos para serem acionados, mesmo com o fim do conflito armado, por longos períodos de tempo (ICBL, 2006).

As minas terrestres constituem ameaça constante ao processo de paz. É impedida a reconstrução da infraestrutura no pós-guerra nas áreas sob influência das minas ainda não removidas do solo. Uma vez que as OpMntPaz abrangem ações que, em seu conjunto, apoiam a paz e a estabilidade nos Estados, depreende-se que as minas terrestres exercem sobre as OpMntPaz forte influência. As vertentes humanitárias, sociais e econômicas componentes das OpMntPaz multidimensionais necessitarão, por conseguinte, de considerável aporte de ações e recursos para: neutralização dos impactos nessas áreas; custeio das operações de remoção de minas; e em gastos na área de saúde para assistência às vítimas.

Além de estarem sujeitas à própria presença das minas terrestres em sua área de atuação, há a dificuldade de mobilidade no terreno, interferindo no cumprimento de suas tarefas. As FPaz também sofrem impactos indiretos que se refletem nas seguintes áreas: saúde, psicossocial e economia.

Saúde e desnutrição

Os impactos nesta área decorrem dos ferimentos causados. As feridas normalmente são graves e envolvem, não raramente, a transfusão de sangue, pois implicam traumatismos e amputações. Há grande risco de infecção pelas feridas abertas. Os hospitais, por sua vez, para atenderem ao aumento da demanda por sangue, diminuem as medidas de segurança para manter os níveis de estoque aceitáveis. Esta diminuição das restrições nos critérios de segurança favorece o aparecimento de infecções por meio das doações de sangue. Por fim, as feridas, normalmente, demandam tratamento e dependência por serviços médicos na área de próteses (Adopt-A-Minefield, 2007).

Os impactos secundariamente ocorrem quando as áreas minadas⁶ impedem ou restringem o acesso da população aos serviços médicos adequados, às fontes de água (levando a população a beber água de fontes, por vezes impróprias ao consumo) e às áreas cultivadas (alimentação). Com a restrição de acesso à comida, há a má nutrição da população local, o que afetará grandemente o desenvolvimento da população infantil.

Esses impactos são absorvidos pelas OpMntPaz. Estas, por sua vez, poderão abarcar, no bojo de suas tarefas, aquelas relacionadas ao apoio médico-assistencial às vítimas, auxílio no tratamento de água para consumo, bem como a própria desobstrução de áreas minadas impeditivas à subsistência local.

Psicossocial

A presença de minas terrestres também proporciona o surgimento de traumas psicológicos, relacionados às feridas por elas

⁶ Áreas nas quais estão lançadas minas terrestres.

causadas. Algumas pessoas ficam permanentemente desfiguradas, além do risco de ter membros amputados. A presença de feridos multiplica o medo daqueles que ainda não foram atingidos pela explosão de uma mina (poderiam ser os próximos).

A população, de uma maneira geral, não recebe bem os feridos por mina. Homens que são amputados comumente tornam-se alcoólicos em potencial e desajustados perante a sociedade. Mulheres atingidas se tornam menos desejáveis, podendo ser trocadas por mulheres com melhores condições de saúde e aparência. Casamentos são afetados, na medida em que o cônjuge procura substituir o parceiro mutilado (Adopt-A-Minefield, 2007).

A reintegração social dos feridos é bastante dificultada, principalmente devido à característica básica das áreas afetadas serem de cultivo, e as pessoas vitimadas pelas minas já não terem atividade nos campos devido às suas limitações físicas.

Conclui-se, portanto, que o impacto das minas nesta área é causador do surgimento de cidadãos traumatizados e marginalizados pela sociedade local. O efeito moral é devastador para todos os presentes em ambiente sujeito a minas, principalmente para as FPaz, que terão que desenvolver suas tarefas com a constante preocupação de não serem as próximas vítimas.

Economia

O impacto econômico é sentido tanto pelos indivíduos como pelos Estados afetados. Estes, por serem na maioria dos casos países em desenvolvimento, têm nas atividades primárias da economia a principal fonte de recursos. A presença de minas terrestres torna as áreas improdutivas e abandonadas. Acompanhada da devastação inicial da própria explosão – que espalha fragmentos metálicos e explosivos a

toda a volta –, há a destruição de parte da vegetação e o rompimento na cadeia de composição do solo. Há maior vulnerabilidade dessas áreas à erosão (eólica e pluvial). Há a contaminação do solo, com a infiltração dos componentes explosivos por meio dos lençóis freáticos. Com a improdutividade das áreas minadas, há uma diminuição na quantidade total de terra disponível para a agricultura. O solo cultivado se restringe a poucas áreas, as quais são cultivadas em excesso (sem o efeito do rodízio, que auxiliaria na regeneração da fertilidade do solo).

O êxodo rural é uma das consequências da inutilização de áreas outrora produtivas. A economia passa a depender de importação de alimentos. Há o desmantelamento da infraestrutura do Estado. Além da agricultura, linhas de comunicação para exportação, turismo, distribuição de energia elétrica – com suas torres de alta tensão – sofrem pesado impacto pela presença das minas terrestres.

Impacto resultante

Inseridas nesse contexto é que atuam as FPaz. A compreensão desses impactos, ainda que indiretos, é fundamental para a consecução das OpMntPaz, indicando a necessidade de adequado preparo e capacitação das FPaz quanto às tarefas humanitárias e, mais especificamente, no que diz respeito à remoção das minas terrestres.

Durante o planejamento, e nas fases iniciais das OpMntPaz, é fundamental a redução da quantidade de minas existentes, pois a remoção destas implica tarefa crítica para restauração da estabilidade e da paz. Dentre outras necessidades, há o desdobramento das FPaz, o reparo da infraestrutura e o repatriamento dos refugiados de guerra. Essas ações serão maximizadas se levadas a efeito com a remoção das minas, o

que nos remete à análise de sua abordagem e dos procedimentos para tal.

REMOÇÃO DE MINAS TERRESTRES

A remoção de minas terrestres faz parte de um amplo conjunto de medidas internacionalmente conhecidas como Mine Action (Ação Contra Minas). Segundo a United Nations Mine Action Service (Unmas), são respaldadas em quatro segmentos: o primeiro, a própria ação de remoção de minas; o segundo, a educação preventiva quanto ao risco por meio de campanhas de sensibilização; o terceiro, o conjunto de medidas assistenciais às vítimas; e o quarto, a pesquisa e o desenvolvimento para melhorar a efetividade dos três segmentos anteriores (Azad, 2006). A ação de remoção de minas (o primeiro dos segmentos mencionados) compreende, por conseguinte, as seguintes atividades: reconhecimento; mapeamento e localização de áreas minadas; e a detecção⁷ e destruição⁸ das minas terrestres.

Ela pode ser executada de duas formas: limpeza (abertura de brechas) ou desminagem humanitária.

Limpeza de área minada (Abertura de brechas)

A limpeza de área minada é o processo de remoção sob responsabilidade de forças militares para abertura de passagens, em segurança, de tropas e seus equipamentos, durante os conflitos armados. Este processo remove somente as minas terrestres que efetivamente bloqueiam passagens (trilhas ou brechas) para o avanço ou retraimento de combatentes em guerra. O termo militar empregado para a tarefa é “abertura de brechas”.

O propósito da abertura de brechas em áreas minadas (obstáculos) é a rápida transposição dessas áreas. Esta tarefa é executada, normalmente, sob limitações temporais em que as condições adversas do combate comprometerão o padrão de segurança, que não poderá ser completamente afiançado. Por conseguinte, é aceitável que haja perda de vidas humanas, em prol de ser atingido o propósito da rápida transposição.

Desminagem humanitária

A desminagem humanitária, por sua vez, tem por propósito o completo banimento das minas terrestres, de forma a neutralizar todos os impactos causados. Há, portanto, uma implicação da garantia total da ausência de minas depois de efetuada a remoção. As áreas desminadas⁹ devem ser verificadas para que sejam consideradas totalmente seguras para a sua reutilização pela população local.

O propósito maior da desminagem humanitária consiste, em última análise, em contribuir para o restabelecimento da paz e da segurança para os habitantes locais. Não são admitidas perdas humanas, e um incidente com mina pode abalar a confiança para a reutilização das terras. Por fim, são considerados, para efeitos de desminagem humanitária, dois aspectos temporais: a imediata desminagem operacional necessária para a condução das OpMntPaz; e a desminagem a longo prazo a fim de livrar um Estado das minas terrestres lançadas (EUA, 1999). No escopo das OpMntPaz, a desminagem humanitária pode ser conduzida pelas: Forças Armadas (FA) existentes na área do pós-conflito; Organizações Não Governamentais (ONG) e empresas contratadas; ou pelas FPaz.

⁷ Processo pelo qual as minas terrestres são localizadas de forma precisa.

⁸ Realizadas por meio da ação de detonação de explosivo ou rompimento físico de sua cadeia de funcionamento.

⁹ Áreas livres da presença de minas segundo padrões internacionais – International Mine Action Standards (Imas).

O uso das FA locais no pós-conflito

Os combatentes dos exércitos locais poderiam executar as ações de desminagem humanitária. A princípio, seria uma boa opção, pois a remoção das minas seria realizada por aqueles que efetivaram o lançamento prévio.

Contudo, devido ao fato da desminagem humanitária ter implicações diferenciadas da abertura de brechas, seria, portanto, necessário um adestramento prévio, a fim de adequar a remoção por meio das FA aos padrões internacionais de desminagem humanitária (Imas)¹⁰. Outras dificuldades que impedem o uso imediato das FA estão nas perdas em efetivo e material, devido ao conflito armado e nos altos custos que a desminagem humanitária impõe ao país egresso de uma guerra. As operações de desminagem humanitária são perigosas, caras e complexas. Para cada mina, o custo aproximado para sua remoção varia de US\$ 300 a US\$ 1.000 (Jaksic, 1996).

Ong e empresas contratadas

O emprego de ONG ou empresas contratadas para realizar a desminagem humanitária pode ser uma alternativa quando não houver a possibilidade de serem utilizadas as FA locais.

Seu aproveitamento, contudo, nas fases iniciais de uma OpMntPaz, é limitado, devido à necessidade da garantia de imparcialidade e neutralidade por parte daqueles que realizam a desminagem humanitária, a fim de não prejudicar o estabelecimento da paz local.

Essa tarefa não deve ser delegada de imediato a esses representantes, porque os objetivos de ONG e empresas contratadas não

necessariamente estão alinhados com as medidas implantadas no processo de paz como um todo. Há diferentes priorizações e propósitos daqueles conduzidos nas OpMntPaz. Como exemplo, as FPaz podem atribuir prioridades de desminagem diferentes, diante de outros aspectos cumulativos que poderiam vir a comprometer um processo de paz. A necessidade de reconduzir refugiados de guerra, por exemplo, poderia demandar uma necessidade de remoção de minas em estradas, ao passo que, para as ONG, a desminagem nos campos agricultáveis poderiam ser prioritariamente mais importante.

Força de paz e a desminagem humanitária

O emprego imediato da capacidade de desminagem humanitária oriunda da própria FPaz é uma solução adequada e aceitável aos momentos iniciais de uma OpMntPaz. Se a tarefa de remoção de minas for crítica para o retorno da região à estabilidade, é fundamental que a FPaz tenha capacidade de realizá-la o mais breve possível. Principais estradas e rotas de abastecimento devem estar livres de minas, assim como aeroportos e linhas de comunicação essenciais para o processo de paz desobstruído. Áreas de acantonamento para desmobilização¹¹ e zonas desmilitarizadas¹² também deverão ser objeto dos trabalhos para estarem livres de minas terrestres.

EVOLUÇÃO DA DESMINAGEM HUMANITÁRIA E O TRATADO DE OTTAWA

As origens das atividades de desminagem humanitária são recentes e datam dos acon-

¹⁰ A ONU, por meio da Unmas e do Geneva International Centre for Humanitarian Demining (GICHD), fixaram os Imas, que são um conjunto de procedimentos padronizados para a desminagem humanitária.

¹¹ Ato ou efeito de desmobilizar-se, fazer retornar as tropas que foram mobilizadas.

¹² Áreas nas quais as tropas perdem as suas características militares (desarmamento e coleta de uniformes).

tecimentos que se seguiram à derrubada do Muro de Berlim, em 1989. O colapso do comunismo por meio de inúmeras guerras de libertação nacional criou condições favoráveis – o denominado “vácuo de poder” – que possibilitaram à ONU maior liberdade de iniciativas afetas ao restabelecimento da paz e ajuda humanitária.

O maior passo rumo a uma efetiva ação contra as minas terrestres ocorreu neste contexto. A desminagem humanitária por uma FPaz ocorreu pela primeira vez em 1988. Durante a Missão de Bons Ofícios das Nações Unidas no Afeganistão e Paquistão (Ungomap) (Apêndice A), a ONU solicitou fundos para realizar a remoção de minas em proveito daquela OpMntPaz. A partir de então, sempre que determinado pelo Departamento de Operações de Manutenção da Paz da ONU (Department of Peacekeeping Operations – DPKO), as FPaz executam as tarefas de desminagem humanitária em prol de sua missão.

Outro marco na campanha internacional contra o banimento das minas terrestres foi o Tratado de Ottawa, cujos comentários seguem esmiuçados no Apêndice C. O Brasil assinou o Tratado de Ottawa em 3 de dezembro de 1997 e, fruto das implicações dessa assinatura – apesar de não ser um país afetado por minas terrestres –, intensificou sua participação em atividades de desminagem humanitária.

Por fim, no cumprimento do contido no Tratado de Ottawa, o CFN mantém um ní-

vel de aprestamento em desminagem humanitária, o que é conseguido por meio de sua participação no envio de contingentes para participarem das FPaz da ONU.

A CAPACITAÇÃO DO CFN EM DESMINAGEM HUMANITÁRIA

“A Nação que permanece em paz por muito tempo deveria mandar sempre alguns oficiais para áreas no exterior onde ocorreram guerras para familiarizarem-se com elas.”

Clausewitz

O CFN mantém um nível de aprestamento em desminagem humanitária, o que é conseguido por meio de sua participação no envio de contingentes para participarem das FPaz da ONU

Inserido na atual estrutura do CFN, o Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais (BtlEngFuzNav) tem sua finalidade direcionada para o apoio de engenharia de combate anfíbia aos demais componentes da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE)¹³. Dentre as tarefas que é capaz de executar, o

BtlEngFuzNav está habilitado para a remoção de minas terrestres. Com os ajustes de procedimentos voltados para o enfoque da desminagem humanitária, tornou-se então possível a adequação às tarefas voltadas para as OpMntPaz. Em consequência, militares do BtlEngFuzNav viriam a integrar os contingentes de paz da ONU.

Segundo Costa, o Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil vem, desde 1989, contribuindo de maneira expressiva com o envio de oficiais e praças para OpMntPaz (Cos-

¹³ FFE – Parcela do CFN estruturada para o emprego operativo, tem a sua origem, após a Segunda Guerra Mundial, na decisão da Marinha do Brasil em constituir uma força moderna, com capacidade anfíbia, destinada a atender às eventuais necessidades de aplicação do Poder Naval brasileiro.

ta, 2005). Em termos de desminagem humanitária, destaca-se a participação dos militares do BtlEngFuzNav – quer seja por meio de parcela de tropa constituída (Pelotão de Engenharia dos Fuzileiros Navais – PelEngFuzNav), observadores militares, supervisores ou monitores de desminagem – nas seguintes atividades: Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola (Unavem III), Missão de Assistência de Remoção de Minas na América Central (Marminca) e Missão de Assistência de Remoção de Minas na América do Sul (Marminas).

DESMINAGEM NAS OPMNTPAZ EM ANGOLA (1995-1997)

No período de 1995 a 1997, o Brasil enviou contingente militar composto por tropas do Exército e do CFN para compor a Unavem III (Apêndice A). O CFN participava, pela primeira vez na sua história, do envio de tropas para a desminagem humanitária.

Para o período considerado, foram enviados, ao todo, quatro pelotões (PelEng-FuzNav) oriundos do BtlEngFuzNav que se revezavam, por substituição, a cada seis meses. A principal atribuição do pelotão era assegurar áreas desminadas em proveito da FPaz. Para tanto, subsidiariamente foram executadas as seguintes tarefas:

- a) reconhecimento de minas terrestres usadas em outros Estados;
- b) planejamento de operações de desminagem humanitária;
- c) procedimentos expeditos de segurança para detecção de minas; e

d) técnicas variadas de detecção.

Em que pese o CFN estar adquirindo novos conhecimentos e correspondente capacitação em desminagem humanitária, há que se ressaltar que não havia, àquela época, procedimentos padronizados. Somente em 2003, com a publicação dos Imas, seria consagrada definitiva e internacionalmente a padronização das práticas em desminagem humanitária (as quais foram embasadas nas experiências dos diversos Estados que contribuíram com tropas para a remoção de minas em OpMntPaz). O que se verifica, portanto, é que a participação brasileira, por meio do PelEngFuzNav, também contribuiu para a compilação das melhores práticas em desminagem humanitária.

Esta primeira experiência agregou ao CFN, além do conhecimento e da prática em desminagem, o aumento da autoestima tanto em nível individual como em nível nacional. A autoestima nacional foi afetada positivamente com a projeção internacional do Brasil como nação contribuinte em assistência a tarefas com caráter

A autoestima nacional foi afetada positivamente com a projeção internacional do Brasil como nação contribuinte em assistência a tarefas com caráter humanitário dentro das OpMntPaz

ter humanitário dentro das OpMntPaz. Individualmente, a autoestima, de igual modo, aumentou tanto direta como indiretamente.

Diretamente, porque para o fuzileiro naval, que efetivamente realizava a remoção de minas, havia a certeza de que era capaz de cumprir sua tarefa em segurança, sem a ocorrência de acidentes. Para aqueles que compunham a FPaz e estavam sendo apoiados pelo PelEngFuzNav, a autoestima aumentava à medida que, indiretamente, poderiam ter a necessária confiança de que as áreas em que se desenvolviam as

OpMntPaz haviam sido previamente desminadas pelo PelEngFuzNav.

EXPERIÊNCIA EM SUPERVISÃO E MONITORAMENTO (1995-2007)

O CFN tem participado, também por intermédio do BtlEngFuzNav, de atividades de desminagem na América Central e na América do Sul.

Em Honduras, Costa Rica, Nicarágua e El Salvador, militares têm participado da Missão de Assistência para Remoção de Minas na América Central (Marminca) promovida pela Organização dos Estados Americanos (OEA) desde 24 de setembro de 1993 (Apêndice D). Elementos oriundos do BtlEngFuzNav dedicam-se à tarefa de supervisionar a desminagem realizada pelas FA locais dos Estados afetados.

Semelhantemente, militares do CFN estão presentes no Peru e no Equador, participando da Missão de Assistência para Remoção de Minas na América do Sul (Marminas). Estes militares monitoram as atividades de desminagem realizadas pelas FA locais e supervisionadas por elementos locais.

As atividades de supervisão são realizadas com a finalidade de serem verificadas as medidas de segurança pelas FA que realizam a desminagem. A presença de um supervisor é obrigatória durante toda a execução dos trabalhos em uma área minada, a fim de que seja garantido – em todo tempo – que todos os procedimentos de segurança estão sendo observados.

O monitoramento é outra atividade executada na desminagem humanitária. Consi-

derada em um nível mais alto, consiste na inspeção dos supervisores nas cadeias de evacuação médica (caso necessitem ser acionadas) e outras tarefas que demandem maior mobilidade e que, por conseguinte, não exijam a presença ininterrupta nas áreas minadas (uma vez que há os supervisores para realizarem estas inspeções).

Como última atividade desenvolvida pelos militares na Marminas e na Marminca está a instrução. Os militares brasileiros ministram instruções de desminagem humanitária habilitando as FA locais nas atividades de remoção de minas segundo os procedimentos padronizados (Imas).

Os militares brasileiros ministram instruções de desminagem humanitária habilitando as FA locais nas atividades de remoção de minas segundo os procedimentos padronizados (Imas)

ENSINAMENTOS COLHIDOS E SUGESTÕES

Projeção internacional – O Brasil é tradicional contribuinte com efetivos militares para as OpMntPaz (Apêndice A). A parti-

cipação nas atividades de desminagem humanitária proporciona a oportunidade do Brasil em contribuir com auxílio humanitário àqueles que sofrem os impactos devastadores das minas terrestres.

Por conseguinte, além da projeção do Estado, há também a projeção do CFN em estar contribuindo com as OpMntPaz por meio de pessoal com alta qualificação profissional e capacidade de desminagem humanitária.

Melhor imagem das FA – Além da projeção internacional, há, de igual modo, uma questão de projeção interna, pois a participação de militares em FPaz promove a valorização dos militares perante a sociedade, projetando uma imagem melhor das FA junto à opinião pública (Pinto, 2004).

Aprestamento – A presença de militares do CFN em OpMntPaz contribui significativamente para a aquisição de experiências e procedimentos que dificilmente seriam obtidos com as simulações de combate em ambiente de paz. O Brasil, pelo seu estrito cumprimento do Tratado de Ottawa (Apêndice C), não possui minas terrestres em seu território. Portanto, o aprestamento de remoção de minas em território nacional somente poderia ser realizado em um cenário simulado, com o uso de minas inertes¹⁴.

As recentes participações brasileiras em missões reais, entretanto, oferecem a oportunidade de se manter o pessoal adestrado e preparado na prática de remoção de minas terrestres. Dessa forma, o CFN, por meio do BtlEngFuzNav, mantém sua prontificação em capacidade de desminagem humanitária, solidificada pela contínua participação nas OpMntPaz.

Em contrapartida, o conhecimento adquirido permanece concentrado no BtlEngFuzNav, uma vez que os seus militares normalmente para lá regressam após integrar os contingentes de FPaz. Ainda que somente aos militares desta Organização Militar sejam atribuídas as tarefas concernentes à remoção de minas, avulta de importância a difusão do conhecimento a respeito das minas terrestres a todos os componentes de FPaz. Dada a complexidade das OpMntPaz, as FPaz podem ter, entre outras, a necessidade adicional de possuir observadores militares com conhecimento em noções de minas terrestres, a fim de auxiliar no processo de restabelecimento da paz. Aos demais militares, não especializados em desminagem e que irão compor FPaz, poderiam ser repassadas noções a respeito dos riscos e dos impactos que as minas terrestres causam.

Para tanto, sugere-se que ao BtlEngFuzNav seja atribuída tarefa adicional de criar um está-

gio que esteja voltado para o público interno da MB que venha a, no futuro, participar de contingentes de FPaz. Este estágio incrementaria o preparo em desminagem humanitária em nível básico e individual.

Com o devido conhecimento das noções básicas a respeito do tema, cada integrante de uma FPaz teria, por conseguinte, a consciência dos procedimentos individuais mínimos necessários para que, dada uma situação, seja mantida a sua integridade pessoal.

O adestramento é fomentado – é desejável que seja mantido o procedimento de que os militares oriundos do BtlEngFuzNav para lá retornem ao término de sua participação em FPaz. Essa conduta propiciará ao CFN a manutenção dos altos padrões de qualificação de seu pessoal especializado em desminagem humanitária. A transferência do conhecimento adquirido pelos militares que participaram de FPaz àqueles mais novos – e que, portanto, ainda não têm esta experiência – é fundamental para não se perder o estado de prontificação e a qualidade no adestramento.

É importante que o adestramento de desminagem humanitária seja fomentado, tendo em vista a disseminação das lições aprendidas e das novas práticas adquiridas. Haverá, portanto, uma massa crítica disponível que seja capaz – e, de igual modo, responsável – de aprimorar novas técnicas, reciclar conhecimento e implementar novos procedimentos.

CONCLUSÃO

As OpMntPaz evoluíram desde o envio de militares para compor operações de observação militar até a estrutura moderna de operações militares limitadas e acompanhadas de ações diplomáticas e humanitárias.

¹⁴ Minas sem teor explosivo, destinadas ao adestramento. Não causam nenhum tipo de ferimento.

Visavam ao monitoramento e à supervisão de cessar-fogos, tréguas ou acordos armistícios e limites de fronteiras em áreas conflituosas interestatais e posteriormente expandiram suas atividades incorporando tarefas militares e de caráter civil, dentre as quais a remoção de minas terrestres.

As minas terrestres estiveram no contexto de 27 OpMntPaz implementadas pela ONU. A participação brasileira, desde 1956, deu-se em 25 destas operações – das quais 14 foram desenvolvidas sob a ameaça das minas terrestres.

As minas terrestres constituem ameaça constante ao processo de paz, e os efeitos de seu uso nas regiões onde ocorreram conflitos armados são devastadores. Os impactos causados nas OpMntPaz são primordialmente notados nas FPaz no cumprimento de suas tarefas. Poderá haver um acréscimo de necessidade pela FPaz em prestar atendimento médico assistencial às vítimas e possível desobstrução de áreas minadas. A presença de minas terrestres também proporciona o surgimento de traumas psicológicos que estão relacionados às feridas físicas e morais por elas causadas. O efeito moral é devastador para as FPaz, que terão que desenvolver suas tarefas com a constante preocupação de não serem as próximas vítimas.

Para a consecução das OpMntPaz, é necessário adequado preparo e capacitação das FPaz em remoção de minas terrestres, pois o propósito maior da desminagem humanitária consiste, em última análise, em contribuir para o restabelecimento da paz e da segurança para os habitantes locais.

As origens das atividades de desminagem humanitária são recentes. A desminagem humanitária por uma FPaz ocorreu pela primeira vez em 1988. O Tratado de Ottawa é considerado outro marco importante na campanha internacional contra o

banimento das minas terrestres. O Brasil assinou o Tratado de Ottawa em 3 de dezembro de 1997 e, fruto das implicações dessa assinatura – apesar de não ser um país afetado por minas terrestres –, intensificou sua participação em atividades de desminagem humanitária.

No período de 1995 a 1997, o CFN participou, pela primeira vez na sua história, do envio de tropas para as ações de desminagem humanitária. Esta primeira experiência agregou ao CFN, além do conhecimento e da prática em desminagem, o aumento da autoestima a nível individual e a nível nacional.

Por semelhante modo, o CFN tem participado de atividades de desminagem na América Central e na América do Sul. Esta participação brasileira tem contribuído para a compilação das melhores práticas em desminagem humanitária.

A participação nas atividades de desminagem humanitária proporciona ao Brasil a oportunidade de contribuir com auxílio humanitário àqueles que sofrem os impactos devastadores das minas terrestres. Além da projeção do nome do Brasil, há também a projeção do CFN no cenário internacional pelo fato de estar contribuindo com as OpMntPaz por meio de pessoal com alta qualificação profissional e capacidade de desminagem humanitária. A valorização dos militares perante a sociedade também é alcançada.

As recentes participações brasileiras em missões reais contribuem significativamente para a aquisição de experiências e procedimentos que dificilmente seriam obtidos com as simulações de combate em ambiente de paz, na medida em que o Brasil não possui minas terrestres em seu território. Portanto, o aprestamento de remoção de minas em território nacional somente poderia ser realizado em um cenário simulado. Dessa forma, o CFN, por meio do BtlEngFuzNav,

mantém sua qualificação em capacidade de desminagem humanitária, na medida em que continua participando das OpMntPaz.

Ainda que somente aos militares do BtlEngFuzNav sejam atribuídas as tarefas concernentes à remoção de minas, avulta de importância a difusão do conhecimento a todos os componentes de FPaz. Para tanto, sugere-se que seja criado um estágio pelo BtlEngFuzNav, voltado para o público interno da MB que venha, no futuro, a participar de contingentes de FPaz. Este estágio incrementaria o preparo em desminagem humanitária a nível básico e individual. Com o devido conhecimento das noções básicas a respeito do tema, cada

integrante de uma FPaz teria, por conseguinte, a consciência dos procedimentos individuais mínimos necessários para que, dada uma situação, seja mantida a sua integridade pessoal.

Por fim, a capacidade em desminagem humanitária, além de aumentar a autoestima, projetar o nome do Brasil no cenário internacional, permitir a aquisição de novos conhecimentos e manter o aprestamento elevado, fomenta o próprio adestramento, na medida em que permite a transferência interna do conhecimento, contribuindo para que não haja perda no estado de prontificação e na qualidade do adestramento.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Operação de paz; Guerra de minas; Fuzileiros Navais; Minas terrestres;

APÊNDICE A – Histórico das OpMntPaz e as minas terrestres

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESEÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ (1ª GERAÇÃO: DE 1948 a 1987) – TOTAL: 13					
Organização das Nações Unidas para a Supervisão da Tréguia (UNTSO)	Desde 06/1948	Interstatal 50 (1948) 54 (1948) 73 (1949)	Oriente Médio	---	---
Grupo de Observadores das Nações Unidas na Índia e Paquistão (UNMOGIP)	Desde 01/1949	Interstatal 39 (1948) 47 (1948)	Fronteira Índia-Paquistão (Jammu-Cachemira)	---	---
Primeira Força de Emergência das Nações Unidas (UNEF I)	11/1956 a 06/1967	Interstatal 998 (ES-1) 1000 (ES-1)	Península do Sinai e Faixa de Gaza	---	O Brasil participou com um Batalhão de Infantaria de cerca de 600 homens (chamado Batalhão Suez) 01/1957 a 06/1967
Grupo de Observação das Nações Unidas no Líbano (UNOGIL)	06 a 12/1958	Interstatal 128 (1958)	Líbano	---	---
Operação das Nações Unidas no Congo (ONUC)	07/1960 a 06/1964	Intraestatal 143 (1960)	Congo	---	O Brasil cedeu tripulações e pessoal de terra para operar aviões de transporte e helicópteros 07/1960 a 01/64.
Força de Segurança das Nações Unidas na Nova Guiné Ocidental / Irian Ocidental (UNSF/UNTEA)	Observadores: 08 a 09/1962 Contingente: 10/1962 a 04/1963	Interstatal 1752 (XVIII) (1962)	Indonésia Países Baixos	---	O Brasil concordou com o desdobramento de militares servindo da missão UNEF I para atuar na missão avançada da missão UNSF 08 a 09/1962
Missão de Observação das Nações Unidas no Iêmen (UNYOM)	07/1963 a 09/1964	Intraestatal com ramificações externas 179 (1963)	Arábia Saudita Rep. Árabe Unida	---	---
Força de Manutenção das Paz das Nações Unidas em Chipre (UNFICYP)	Desde 1964	Intraestatal com ramificações externas 186 (1964)	Chipre	Resoluções ONU: 1062 (1996) 1218 (1998) 1251 (1999)	O Brasil só veio a participar a partir de 1995, quando dois militares brasileiros passaram a integrar um batalhão argentino.

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESENÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
Missão do Representante do Secretário-Geral da ONU na República Dominicana (DOMREP)	05/1965 a 10/1966	Intraestatal com ramificações externas 203 (1965)	República Dominicana	---	Um militar brasileiro serviu no Escritório do Representante Permanente do SGNU na República Dominicana de maio de 05/1965 a 10/1966
Missão de Observação das Nações Unidas na Índia e Paquistão (UNIPOM)	09/1965 a 03/1966	Interestatal 211 (1965)	Fronteira Índia-Paquistão (exceto Jammu, Cachemira)	---	O Brasil cedeu observadores militares, que atuaram na fronteira entre Índia e Paquistão, após o cessar-fogo da guerra de 1965, de 28 de setembro de 1965 a 22 de março de 1966
Segunda Força de Emergência das Nações Unidas (UNEF II)	10/1973 a 07/1979	Interestatal 340 (1973) 341 (1973)	Sinai e Faixa de Gaza	---	---
Força de Observação das Nações Unidas de Separação (UNDOF)	Desde 06/1974	Interestatal 350 (1974)	Zona desmilitarizada Góla Sírio	---	---
Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL)	Desde 03/1978	Interestatal 425 (1978)	Líbano	Resoluções ONU: 1337 (2001) 1365 (2001) 1391 (2002)	---
OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ (2ª GERAÇÃO: DE 1988 a 2007) – TOTAL: 47					
Grupo de Observadores Militares das Nações Unidas I-II-Iraque (UNHMOG)	08/1988 a 02/1991	Interestatal 598 (1987)	Fronteira Ira-Iraque	---	---
Missão de Bons Ofícios das Nações Unidas no Afeganistão e Paquistão (UNGOMAP)	05/1988 a 03/1990	Intraestatal com ramificações externas 622 (1988)	Afganistão	Resoluções ONU: 1378 (2001) 1401 (2002) 1419 (2002)	---
Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola I (UNAVEM I)	01/1989 a 05/1991	Intraestatal com ramificações externas 626 (1988)	Angola	Presença Minas Resoluções nos mandatos UNAVEM II e UNAVEM III	Observadores Militares 01/1989 a 05/1991 Equipe médica do Exército a partir de 1990
Grupo de Assistência de Transição das Nações Unidas (UNTAG)	04/1989 a 03/1990	Intraestatal com ramificações externas 475 (1978) 629 (1989)	Namíbia	---	---

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESENÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
Grupo de Observadores das Nações Unidas na América Central (ONUCA)	11/1989 a 03/1990	Intraestatal com ramificações externas 644 (1989)	Nicarágua	Presença Minas. Desdobramento para MARMINAS (APÊNDICE D)	Observadores Militares 05/1990 a 01/1992
Missão de Observação das Nações Unidas Iraque/Kuwait (UNIKOM)	04/1991 a 10/2003	Interestatal 687 (1991)	Fronteira Iraque-Kuwait	Resolução ONU: 1284 (1999)	---
Missão das Nações Unidas para o Referendo do Saara Ocidental (MINURSO)	Desde 1991	Intraestatal com ramificações externas 690 (1991)	Marrocos	Resoluções ONU: 1148 (1998) 1163 (1998) 1185 (1998) 1232 (1999)	---
Missão de Observação das Nações Unidas em El Salvador (ONUSAL)	07/1991 a 04/1995	Intraestatal 693 (1991)	El Salvador	Presença Minas. Desdobramento para MARMINAS (APÊNDICE D)	O Brasil contribuiu com observadores militares e policiais, 07/1991 a 05/1995 uma unidade médica 05 a 06/1992 1994
Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola II (UNAVEM II)	05/1991 a 02/1995	Intraestatal 696 (1991)	Angola	Resoluções ONU: 966 (1994) 976 (1995) 1008 (1995)	O Brasil contribuiu com observadores militares, policiais e uma equipe de médicos e enfermeiros 05/1991 a 02/1995
Missão Avançada das Nações Unidas no Camboja (UNAMIC)	10/1991 a 03/1992	Intraestatal 717 (1991)	Camboja	Resolução ONU: 880 (1993)	---
Forças de Proteção das Nações Unidas (UNPROFOR)	03/1992 a 12/1995	Intraestatal 743 (1992)	Croácia Bósnia-Herzegovina	Resolução ONU: 947 (1994)	O Brasil enviou observadores militares e policiais 08/1992 a 12/1995
Autoridade Transitória das Nações Unidas no Camboja (UNTAC)	03/1992 a 09/1993	Intraestatal 745 (1992)	Camboja	Resolução ONU: 880 (1993)	O Brasil cedeu 19 observadores eleitorais para monitorar as eleições de maio de 1993
Operações das Nações Unidas na Somália (UNOSOM I)	04/1992 a 03/1993	Intraestatal 751 (1992)	Somália	---	---

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESEÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
Operação das Nações Unidas em Moçambique (ONUMOZ)	12/1992 a 12/1994	Intraestatal 797 (1992)	Moçambique	Resoluções ONU: 863 (1993) 916 (1994) 9578 (1994)	Observadores militares e policiais 01/1993 a 12/1994 Tropa de para-quadristas 06 a 12/1994 Observadores eleitorais 10/1994
Operações das Nações Unidas na Somália II (UNOSOM II)	03/1993 a 03/1995	Intraestatal 814 (1993)	Somália	---	---
Missão de Observação das Nações Unidas em Uganda/Ruanda (UNOMUR)	06/1993 a 09/1994	Interestatal 846 (1993)	Promieira Uganda-Ruanda	Resoluções ONU: 972 (1993) 965 (1994)	O Brasil cedeu dez observadores militares e uma unidade médica de três militares 08/1993 a 09/1994.
Missão de Observação das Nações Unidas na Geórgia (UNOMIG)	Desde 1993	Intraestatal 858 (1993)	Geórgia	Resoluções ONU: 1065 (1996) 1096 (1997) 1124(1997) 1187 (1997) 1187 (1998)	---
Missão de Observação das Nações Unidas na Libéria (UNOMIL)	09/1993 a 09/1997	Intraestatal 866 (1993)	Libéria	Resolução ONU: 866 (1993)	O Brasil cedeu observadores militares da UNAVEM II para servirem na Libéria 09 a 11/1993.
Missão das Nações Unidas no Haiti (UNMIH)	09/1993 a 06/1996	Intraestatal 867 (1993)	Haiti	---	---
Missão de Assistência das Nações Unidas em Ruanda (UNAMIR)	10/1993 a 03/1996	Intraestatal 872 (1993)	Ruanda	Resoluções ONU: 972 (1993) 965 (1994)	---
Grupo de Observadores das Nações Unidas na Faixa de Aozou (UNASOG)	03 a 06/1994	Interestatal 926 (1994)	Faixa de Aozou (Líbia)	---	---
Missão de Observação das Nações Unidas no Tadjiquistão (UNMOT)	12/1994 a 05/2000	Intraestatal 968 (1994)	Tadjiquistão	---	---

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESENÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola III (UNAVEM III)	02/1995 a 06/1997	Intraestatal 976 (1995)	Angola	Resoluções ONU: 1045 (1996) 1075 (1996) 1055 (1996) 1064(1996) 1087 (1996)	O Brasil contribuiu com um Batalhão de Infantaria (aproximadamente 800 homens), uma companhia de engenharia (aproximadamente 200 homens), dois postos de saúde avançados (40 médicos e assistentes) e aproximadamente 40 oficiais do Estado-Maior. A substituição da tropa deu-se a cada seis meses. O Brasil ofereceu também observadores e policiais. 08/1995 a 07/1997
Operação de Restauração da Confiança das Nações Unidas na Croácia (UNCRO)	03/1995 a 01/1996	Intraestatal 981 (1995)	Croácia	Resolução ONU: 947 (1994)	O Brasil contribuiu com observadores militares e um observador policial 05/1995 a 01/1996.
Força de Desdobramento Preventivo das Nações Unidas (UNPREDEP)	03/1995 a 02/1999	Intraestatal 983 (1995)	Fronteira Macedônia- Albânia-Iugoslávia	---	O Brasil participou mediante a cessão de observadores militares entre 1995 e 1999.
Missão das Nações Unidas na Bósnia-Herzegovina (UNMIBH)	12/1995 a 12/2002	Intraestatal 1035 (1995)	Bósnia- Herzegovina	---	---
Administração Transitória da Eslovênia Oriental, Baranja e Sirmium Ocidental (UNTAES)	01/1996 a 01/1998	Intraestatal 1037 (1996)	Eslovênia Oriental	---	O Brasil participou mediante a cessão de observadores militares 01/1996 a 01/1998.
Missão de Observação das Nações Unidas na Península de Prevlaka (UNMOP)	01/1996 a 12/2002	Intraestatal 1038 (1996)	Croácia (Península Prevlaka)	Resoluções ONU: 1222 (1999) 1252 (1999) 1285 (2000) 1307 (2000) 1335 (2001)	O Brasil participa com observadores militares desde janeiro de 1996.
Missão de Apoio das Nações Unidas no Haiti (UNSMIH)	07/1996 a 07/1997	Intraestatal 1063 (1996)	Haiti	---	---
Missão das Nações Unidas para a Guatemala (MINUGUA)	01 a 05/1997	Intraestatal 1094 (1997)	Guatemala	---	O Brasil cedeu oficiais de ligação (militares) e observadores policiais

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESENÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
Missão de Observação das Nações Unidas em Angola (MONUA)	07/1997 a 06/1999	Intraestatal 1118 (1997)	Angola	Resoluções ONU: 1135 (1998) 1149 (1998) 1157 (1998) 1213 (1998)	O Brasil contribuiu com observadores militares e policiais, além de ceder oficiais do Estado-Maior. Enviou uma missão médica de 15 militares de 26 de abril de 1999 a 31 de outubro de 1999.
Missão Transitória das Nações Unidas no Haiti (UNTMIH)	08 a 11/1997	Intraestatal 1123 (1997)	Haiti	---	---
Missão Policial das Nações Unidas no Haiti (MIPONUH)	11/1997 a 11/1998	Intraestatal 141 (1997)	Haiti	---	---
Missão de Apoio Policial das Nações Unidas na Croácia (UNPSG)	01 a 10/1998	Intraestatal 1145 (1997)	Croácia	Resolução ONU: 1185 (1998)	---
Missão das Nações Unidas para a República Centro-Africana (MINURCA)	04/1998 a 02/2000	Intraestatal 1159 (1998)	Bangui	---	---
Missão de Observação das Nações Unidas em Serra Leoa (UNOMSIL)	04/1998 a 10/1999	Intraestatal 1162 (1998) 1181 (1998) 1260 (1998)	Serra Leoa	Presença de Minas (UNAMSIL)	---
Missão das Nações Unidas para a Administração Interina do Kosovo (UNMIK)	Desde Jun 1999	Intraestatal 1244 (1999)	Kosovo	Resolução ONU: 1244 (1999)	---
Administração Transitória das Nações Unidas no Timor Leste (UNTAET)	06/1999 04/2002	Intraestatal 1246 (1999) 1257 (1999) 1262 (1999)	Timor Leste	---	O Brasil participou com pessoal civil, observadores policiais, observadores militares e efetivo de tropa de 70 militares. Observadores eletrônicos também foram cedidos para monitorar as eleições de 2002.
Missão de Observação das Nações Unidas na República Democrática do Congo (MONUC)	Desde Ago 1999	Intraestatal com ramificações externas 1258 (1999)	Congo	Resoluções ONU: 1279 (1999) 1291 (2000) 1399(2002)	---

OPERAÇÃO	PERÍODO	TIPO CONFLITO RESOLUÇÕES	LOCAL	PRESEÇA MINAS RESOLUÇÕES	PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
Missão das Nações Unidas em Serra Leoa (UNAMSIL)	10/1999 a 03/2001	Intraestatal 1270 (1999) 1289 (1999) 1346 (2001)	Serra Leoa	Resoluções ONU: 1289 (2000) 1400 (2002)	---
Missão das Nações Unidas para a Etiópia e Eritreia (UNMEE)	Desde 09/2000	Intraestatal 1320 (2000) 1430 (2002)	Etiópia e Eritreia	Resoluções ONU: 1312 (2000) 1320 (2000) 1344 (2001) 1369 (2001) 1398 (2002)	---
Missão das Nações Unidas na Libéria (UNMIL)	Desde 09/2003	Intraestatal 1509 (2003) 1638 (2003)	Irã	---	---
Operação das Nações Unidas no Burundi (ONUB)	05/2004 a 12/2006	Intraestatal 1545 (2004)	Burundi	---	---
Operação das Nações Unidas na Costa do Marfim (UNOCI)	Desde 02/2004	Intraestatal 1528 (2004) 1739 (2007) 1765 (2007)	Costa do Marfim	---	---
Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti (MINUSTAH)	Desde 04/2004	Intraestatal 1542 (2004)	Haiti	---	O Brasil participa com efetivo de 1.200 militares componentes de FPaz e observadores policiais
Missão das Nações Unidas no Sudão (UNMIS)	Desde 03/2005	Intraestatal 1590 (2005)	Sudão	---	---
Missão das Nações Unidas de Apoio ao Timor Leste (UNMIT)	Desde 07/2006	Intraestatal 1704 (2006)	Timor Leste	---	Missão em continuação à UNTAET

FONTES :

- Publicação *The Blue Helmets* das Nações Unidas *apud* FONToura (1998, p. 62-63 e 126-130)
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Departamento de Operações de Manutenção da Paz. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/index.asp>>;e atualizado pelo autor

APÊNDICE B – Minas terrestres: primórdios, evolução e atualidades

1 PRIMÓRDIOS

Um dos artefatos amplamente desenvolvidos ao longo da história – a mina terrestre – tem suas origens contestadas por diversas fontes. A própria terminologia adveio de antigas técnicas de escavação militar de galerias subterrâneas (“minas”) com a principal finalidade de atravessar linhas inimigas e alcançar suas fortalezas (ou ultrapassar as muralhas que as protegiam) e, posteriormente, tomá-las ou destruí-las. O exército dos assírios organizou o primeiro “corpo de engenheiros” durante o reinado de Ashurnasirpal II, cerca de 850 a.C. (SCHNECK, 1998). A estes engenheiros militares é creditado o primeiro emprego da mina ofensiva. As minas escavadas tinham seus tetos apoiados sob sustentação de vigas de madeira, que eram queimadas, provocando a queda da galeria subterrânea e toda estrutura acima, na superfície.

Destacavam-se também algumas minas usadas com grande êxito por Alexandre, o Grande, e seu engenheiro Diádes na tomada de Halicarnassus (334 AC); bem como Júlio César e seu engenheiro Mamura, durante a tomada de Marselles (49 AC) (SCHNECK, 1998).

Outro emprego das minas, desta vez em caráter defensivo, foi o uso de obstáculos contrapondo uma tentativa de tomada de área ou qualquer objetivo militar. Ocorreu com Alexandre, o Grande, (330 AC) com as chamadas *catrops* (dispositivos de quatro pontas metálicas, dispostos semienterrados no terreno, de modo que uma das estacas projetava-se para a superfície, causando ferimentos e avarias). Observou-se o uso deste dispositivo até mais recentemente, nas guerras da Coreia e do Vietnã.

2 EVOLUÇÃO

Com a invenção da pólvora negra pelos chineses no século IX, aprimorou-se o emprego de minas terrestres à época da dinastia Song contra a invasão dos mongóis de Genghis Khan (1209). Desenvolveram-se, então, pequenos invólucros contendo pólvora, que poderia ser detonada por comando ou dispositivos de pressão ou tração. Contudo, raramente foram usadas e, por não serem totalmente confiáveis nem precisas quanto à eficácia do uso – uma vez que os chineses não conseguiram integrar a pólvora neste armamento –, não lhes foi atribuída a devida importância. O que se tem registro, porém, é que este novo artefato muito impressionou os mongóis, que, posteriormente, levariam esta tecnologia e a apresentariam aos europeus.

Somente no século XIV é que foi dominada a tecnologia de manufatura do explosivo e sua consequente detonação. Isso resultou em avanços primorosos nas técnicas militares de uso de minas. O então uso de galerias submersas teve explorado o seu efeito surpresa e aumentado o resultado de sua eficácia com a explosão de cargas de pólvora colocadas nos seus pontos terminais. O primeiro registro que se tem deste uso foi nos arredores de Pisa, península itálica, em 1403, durante a guerra entre Florença e Pisa. Os florentinos explodiram uma carga numa passagem abandonada sob os muros que cercavam Pisa. Ressalta-se que, nessa ocasião, trabalhava para o Duque de Sforza – Ludovico – um engenheiro militar de nome Leonardo Da Vinci (CANADA, 1999).

A partir de então, novas descobertas tecnológicas foram sendo incorporadas, aumentando a eficiência dos explosivos com o surgimento da nitrocelulose (1845), da dinamite (Alfredo Nobel, Suíça, em 1866), do ácido pícrico (1871) e do trinitrotolueno (TNT). (C. Hausermann, Alemanha, em 1902). Adiciona-se a essas descobertas o aprimoramento dos meios de detonação por meio de ignição elétrica (SCHNECK, 1998).

O uso sistemático das minas terrestres foi, então, gradativamente obtendo sua importância nos conflitos armados. Seu baixo preço e alto índice de mortalidade incentivaram aprimoramentos da resistência dos explosivos à umidade. Na Guerra Civil americana (1861-1865) foi aplicada a recente invenção da cápsula percussora¹ pelos Confederados, que utilizaram as minas em larga escala. Consistiam, àquela época, de pequenos invólucros, dotados de mecanismo de percussão, que eram enterrados nos taludes que rodeavam as fortificações.

O desenvolvimento tecnológico não somente aprimorou a manufatura das minas como ampliou o seu conceito de emprego. Outrora usadas para conter avanços de tropas a pé, com o desenvolvimento

¹ Dispositivo utilizado como mecanismo iniciador por meio de atuação de explosivo.

dos meios mecanizados as minas terrestres anticarro foram largamente usadas na Primeira Guerra Mundial. Conhecida notadamente por ter sido um conflito de trincheiras, esta guerra caracterizou-se pelo emprego em larga escala de minas com a finalidade de deter o avanço dos carros de combate. Antes do fim da Primeira Guerra Mundial, minas de retardo² e armadilhas foram usadas em quantidade apreciável.

No pós-guerra, as grandes potências europeias continuaram a desenvolver essas e outras minas e dispositivos, alcançando os alemães os maiores progressos.

Por serem grandes e de fácil detecção pela tropa a pé, foram usadas, na Segunda Guerra Mundial, minas menores. Estas receberam a denominação de minas antipessoal e eram lançadas no terreno, enterradas ao redor das minas anticarro para dificultar sua remoção pelas tropas a pé. Uma das mais eficazes minas lançadas para este fim foi a alemã “saltadora”, projetada para, ao ser acionada, “saltar” do solo até a altura dos quadris de um combatente em pé e espalhar fragmentos a toda volta.

As minas foram usadas na Europa no começo do conflito, mas o verdadeiro valor e a importância da “guerra com minas” só se tornariam conhecidos durante a campanha do deserto, no norte da África. Em El Alamein, as forças alemãs foram mantidas a distância por meio de campos de minas extensos, estrategicamente colocados. Dada a grande eficiência deste uso, as minas antipessoal passaram, então, a ser usadas pelos militares como armas em seu próprio proveito.

3 ATUALIDADES

Atualmente, as minas terrestres são pequenos dispositivos compostos de invólucro, carga explosiva e dispositivo de acionamento. Este, por sua vez, impede a detonação dos explosivos da mina até que esteja sob o contato (ou até mesmo sob influência) do seu alvo. Existem duas classes de minas terrestres quanto ao alvo a ser atingido: minas anticarro (contendo aproximadamente 5 kg de explosivos e destinadas aos veículos autopropulsados); e minas antipessoal (contendo menos de 0,5 kg de explosivos e destinadas a infligir baixas em pessoal). (SCHNECK, 1998).

Embora tenham sofrido enormes modificações na sua composição e formato, as minas terrestres mantêm, desde a sua concepção original, dois propósitos básicos. Em termos ofensivos, tal como nos primeiros túneis escavados, as minas terrestres têm a finalidade da destruição do oponente. Quanto aos propósitos defensivos, são semelhantes aos dos obstáculos, a saber: o retardo do avanço inimigo ou o possível direcionamento do seu movimento. Esses propósitos básicos relacionam-se normalmente com a criação de barreiras táticas e a negação de uso de uma área. Essa negação de área, em tempo de guerra, busca impedir o acesso às grandes áreas tanto pelas FA como pelo tráfego de civis. Um exemplo é o uso de minas terrestres como “cercas vivas” nas áreas fronteiriças de zonas de guerras desmilitarizadas, impedindo pequenas frações armadas de cruzarem tais fronteiras para inflamar hostilidades, uma vez que as barreiras físicas e simples com arame farpado poderiam facilmente ser transpassadas, reacendendo conflitos.

Depreende-se que o emprego de minas terrestres, além das finalidades de imobilizar ou destruir viaturas e seus ocupantes (minas anticarro) e de matar ou incapacitar suas vítimas (minas antipessoal), acaba por comprometer recursos do oponente em termos médicos e de pessoal. É degradado o moral da tropa que possui combatentes feridos por minas, os quais vão despender recursos adicionais em viaturas e pessoal para auxiliá-los a se locomoverem.

Sob a ótica militar, as minas terrestres servem como multiplicadores de força, pois o seu emprego proporciona um aumento do poder de combate sem a necessidade de uso adicional de pessoal. Alia-se a isso o fato de que são de baixo custo de produção e de fácil distribuição. Podem ser lançadas praticamente em qualquer terreno, quer sejam estradas, trilhas, campos, margens de rios, desertos e até em edificações urbanas.

2 Mina de retardo: sua detonação ocorrerá com um retardo após a ação de iniciação sobre a carga explosiva.

APÊNDICE C – Considerações sobre o Tratado de Ottawa

Em dezembro de 1997, em Ottawa, Canadá, 122 estados assinaram um acordo que viria a ser o grande marco de um trabalho jurídico exaustivo e viável para a solução dos impactos causados pelas minas terrestres. A Convenção sobre a Proibição do Uso, Armazenamento, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre sua Destruição conta hoje com a ratificação de 154 Estados partes.¹

1 ANTECEDENTES

O primeiro acordo a abordar diretamente a problemática das minas terrestres foi a Convenção das Nações Unidas sobre a Proibição ou Limitação do Uso de Certas Armas Convencionais que podem ser consideradas como Produzindo Efeitos Traumáticos Excessivos ou Ferindo Indiscriminadamente, adotada em 10 de outubro de 1980 e com entrada em vigor a 2 de dezembro de 1983. Esta Convenção tem quatro Protocolos Facultativos, sendo o Protocolo II, sobre a “Proibição ou Limitação do Uso de Minas, Armadilhas e Outros Dispositivos”, o que trata especificamente das minas terrestres. Este Protocolo foi adotado na mesma data da Convenção. Em 3 de maio de 1996, ele foi revisto, tendo tal revisão entrado em vigor a 3 de dezembro de 1998.

O Protocolo II instituiu importantes restrições ao uso das minas terrestres², entre as quais a proibição do seu uso sobre a população civil, quer seja a título ofensivo, defensivo ou de represália (art. 3º, nº 2); a proibição do uso indiscriminado desses artefatos (art. 3º, nº 3); a proibição do uso em cidades, vilas ou outra zona em que se encontre uma concentração análoga de pessoas civis e onde não ocorram combates entre as forças terrestres ou que estes não sejam iminentes, salvo se estas armas estiverem colocadas sobre um objetivo militar, devendo-se tomar medidas contra seus efeitos na população civil, como a afixação e a difusão de avisos (art. 4º, nº 2); proibição do uso de minas com controle a distância, salvo se essas minas forem usadas exclusivamente numa área que constitua um objetivo militar ou que contenha objetivos militares, devendo possuir mecanismo de autodestruição (art. 5º, nº 1). Também determina o Protocolo que as partes registrem a localização cartográfica dos campos minados e, depois de cessadas as hostilidades, empenhem esforços para proteger a população civil e para remover as minas ainda existentes (art. 7º, nº 1 e 3).

O Protocolo II, embora tenha constituído um avanço no Direito Internacional sobre a limitação do uso das minas terrestres, não logrou êxito em suas intenções. A dificuldade em implementar suas disposições deveu-se, entre outras razões, ao uso de termos genéricos como “zonas que constituem objetivos militares” e à natureza de muitos conflitos atuais, com grupos armados que não respeitam (e até desconhecem) o Direito Internacional e que têm nas minas uma arma barata e poderosa; bem como a não previsão de instrumentos eficazes de fiscalização e controle. Com isso, permaneceu na comunidade internacional o anseio por um instrumento jurídico definitivo, que efetivamente banisse as minas terrestres.

À medida que aumentava o impacto das minas terrestres sobre a população civil, ficava notória a fragilidade da questão ainda não resolvida. Em 1993, a França solicitou formalmente que os Estados se reunissem sob este tema. Passados dois anos de reuniões, foi aprovado um novo Protocolo, proibindo ou limitando o emprego de minas antipessoal.

Em outubro de 1996, o Canadá patrocinou a conferência estratégica “Até a total proibição do uso de minas antipessoal”, realizada em Ottawa, onde foi aprovada a Declaração³ de Ottawa com o apoio de 50 Estados, do Comitê Internacional da Cruz Vermelha (CICV), da International Campaign to Ban Landmines (ICBL) e da ONU, com o comprometimento de se realizar um plano de ação para aumentar os recursos destinados à remoção de minas e à assistência às vítimas.

Em dezembro daquele ano, a Assembleia-Geral da ONU aprovou a Resolução 51/45S, na qual instava os Estados a firmarem novo acordo pela proibição total do emprego de minas antipessoal. Somente dez Estados se abstiveram, com nenhum voto contrário.

Finalmente, em 18 de setembro de 1997, na Conferência Diplomática de Oslo, foi aprovada a Convenção sobre a Proibição do Uso, Armazenamento, Produção e Transferência de Minas Antipessoal

¹ Dados atualizados até 2/8/2007 em <http://www.icbl.org/treaty/members>, acessado em 20/08/2007.

² Define o Protocolo II, em seu art. 2º: “Por (mina) entende-se qualquer munição colocada sob, no ou perto do solo ou noutra superfície e concebida para detonar ou explodir por efeito da presença, proximidade ou contacto de uma pessoa ou de um veículo e por (mina colocada a distância) entende-se uma mina assim definida lançada por peça de artilharia, lança-foguetes, morteiro ou meios similares ou lançada por uma aeronave”.

³ Declaração: usada para acordos que criam princípios jurídicos ou afirmam uma atitude política comum. (MELLO, 2001)

e sobre sua Destruição⁴. A Convenção foi aberta à assinatura em 3 de dezembro de 1997, em Ottawa, e entrou em vigor internacionalmente a 1º de março de 1999, após ter recebido as 40 ratificações requeridas.

No Brasil, o Congresso Nacional aprovou a assinatura da Convenção por meio do Decreto Legislativo n.º 32, de 29 de abril de 1999. O instrumento de ratificação foi depositado em 30 de abril de 1999 e, por meio do Decreto n.º 3.128, de 8 de agosto de 1999, a Convenção foi promulgada pelo governo brasileiro, entrando em vigor no ordenamento jurídico pátrio a 1º de novembro de 1999, nos termos do parágrafo 2º, art. 17, da referida Convenção.

Em 20 de agosto de 2007, a Convenção de Ottawa contava com 154 estados signatários, sendo que apenas dois ainda não tinham depositado seu instrumento de ratificação. Entretanto, ainda há cerca de 40 Estados não signatários, e entre eles destacam-se os EUA, a Federação Russa, a China Popular, a Índia, Israel, as Coreias, a Líbia, o Paquistão, a Arábia Saudita, a Somália e a Síria, países com grande potencial para conflitos armados.

2 REFLEXOS PARA O CUMPRIMENTO DO TRATADO

Segundo os critérios apresentados por MELLO (2001), a Convenção de Ottawa pode ser classificada como formal, multilateral, solene, aberta e, do ponto de vista material, como um tratado-lei. Sob o aspecto material, o Tratado de Ottawa é único porque se pretende que as minas antipessoal⁵, conquanto consideradas armas, desapareçam do arsenal das forças armadas.

Neste diapasão, o Tratado de Ottawa identifica e proíbe uma ampla gama de atividades, em particular o uso, o desenvolvimento, a produção, a aquisição, o armazenamento, a manutenção ou a transferência de minas antipessoal a quem quer que seja direta ou indiretamente (art. 1º).

Além disso, determina a cada Estado parte destruir ou assegurar a destruição de todas as minas antipessoal armazenadas de que seja proprietário ou detentor ou que estejam sob sua jurisdição ou controle, o quanto antes e, no mais tardar, até quatro anos após a entrada em vigor dessa Convenção para aquele Estado parte (art. 4º); bem como cada Estado parte compromete-se a destruir ou assegurar a destruição de todas as minas antipessoal em áreas minadas sob sua jurisdição ou controle, o quanto antes e, no mais tardar, até dez anos após a entrada em vigor dessa Convenção para aquele Estado parte (art. 5º).

O Tratado de Ottawa também inova em relação ao Protocolo II, pois estabelece medidas periódicas de acompanhamento e controle do cumprimento das determinações pelos Estados partes, por meio de cooperação e assistência internacional (art. 6º), medidas de transparência (art. 7º), facilitação e esclarecimento do cumprimento do Tratado (art. 8º), medidas de implementação nacional (art. 9º), solução de controvérsias (art. 10º), reuniões dos Estados partes (art. 11) e conferências de revisão (art. 12).

O Brasil, a fim de dar cumprimento ao art. 9º da referida Convenção, promulgou a Lei n.º 10.300, de 31 de outubro de 2001, que veda, em todo território nacional, o emprego, o desenvolvimento, a fabricação, a comercialização, a importação, a exportação, a aquisição, a estocagem, a retenção ou a transferência, direta ou indiretamente, de minas terrestres antipessoal⁶, considerando crime a realização de tais condutas, com penas de quatro a seis anos de reclusão e multa, acrescidas de um terço se o agente for funcionário público civil ou militar. A lei ressalva a retenção de minas antipessoal pelas FA, em quantidade a ser fixada pelo Poder Executivo, e o seu manuseio e transferência dentro do território nacional, para fins do desenvolvimento de técnicas de detecção, desminagem ou destruição de minas pelos militares.

Além disso, o Brasil reportou à ONU, por força do disposto no art. 7º da Convenção, a destruição, em janeiro de 2003, de seu estoque de minas antipessoal, mantendo 16.545 unidades para desenvolvimento e treino de técnicas de detecção, levantamento ou destruição de minas, como faculta o art. 3º daquele diploma legal.

⁴ Esta Convenção é normalmente conhecida como “Tratado de Ottawa”, “Convenção de Ottawa”, “Tratado de Proibição de Minas Antipessoais”, “Tratado de Proibição das Minas” ou “Convenção de Proibição das Minas”.

⁵ De acordo com o art. 2º: “Por ‘mina antipessoal’ entende-se uma mina concebida para explodir em consequência da presença, proximidade ou contato de uma pessoa e que incapacite, fira ou mate uma ou mais pessoas. Minas concebidas para serem detonadas pela presença, proximidade ou contato de um veículo, e não de uma pessoa, que sejam equipadas com dispositivos antimanipulação, não são consideradas minas antipessoal por estarem assim equipadas”.

⁶ A Lei 10.300/01 assim define a mina antipessoal, em seu art. 1º § 2º: “Para os efeitos de aplicação desta Lei, entende-se mina terrestre antipessoal como o artefato explosivo de emprego dissimulado para ser acionado pela presença, proximidade ou contato de uma pessoa, destinado a incapacitar ferir ou matar uma ou mais pessoas”.

APÊNDICE D – MARMINCA e MARMINAS

1 MARMINCA

A América Central foi alvo de algumas importantes missões de OpMntPaz, dentre as quais destacam-se as precursoras dos programas de desminagem humanitária subsequentes, os quais viriam, sob os auspícios da OEA, a contribuir com a criação de procedimentos operativos em desminagem.

A primeira, Onusal (Missão de Observadores das Nações Unidas em El Salvador), ocorreu de julho de 1991 a abril de 1995 em El Salvador e tinha por mandato a verificação de cessar-fogo, criação de uma nova força policial, reforma do sistema judicial e eleitoral do país, entre outros.

A segunda, Mingua (Missão das Nações Unidas para a Guatemala), foi estabelecida em janeiro a maio de 1997. De igual forma, revestida da tarefa de verificar os acordos de cessar-fogo entre o governo local e insurgentes.

Em 1991, a Organização dos Estados Americanos (OEA) solicitou à Junta Interamericana de Defesa (JID) assembleia técnica no sentido de estabelecer um programa de desminagem que livrasse a Nicarágua do flagelo das minas terrestres. Deu-se início aos trabalhos de desminagem na Nicarágua, que se desenvolveram até 1993, sendo suspensos temporariamente devido a dificuldades financeiras.

Em 1994 e 1995, em estrutura semelhante, deu-se início ao programa em Honduras.

Em 1996, é organizada a Missão de Assistência à Remoção de Minas na América Central (Marminca, em espanhol), subordinada à JID, dando segmento aos trabalhos na Nicarágua e Honduras, estendendo-se posteriormente a Guatemala e Costa Rica.

Em 1997, é estabelecido o Programa de Assistência à Desminagem na América Central (Padca, em espanhol), que define as responsabilidades e o campo de atuação da OEA, JID e países receptores¹ (Nicarágua, Honduras, Costa Rica e Guatemala); países contribuintes² e países doadores.³

2 MARMINAS

A Missão de Assistência à Remoção de Minas na América do Sul (Marminas, em espanhol) tem seus primórdios provenientes de disputas fronteiriças entre Peru e Equador.

Em janeiro de 1995, houve intensa disputa que acarretou na mobilização de observadores da OEA (Argentina, Brasil, Chile e EUA). Houve a criação de uma zona desmilitarizada e a Momep (Missão de Observação Militar na Fronteira Equador-Peru). Os acordos de paz foram assinados somente em 1998, restando, então, as minas terrestres que haviam sido lançadas por ambos os países pela disputa.

No ano de 2002, oficiais da Marminca realizaram, em caráter excepcional, os primeiros contatos e atividades de treinamento com militares das FA de Peru e Equador. Foi estabelecido um programa de desminagem pela OEA: Aicma (Ação Integral contra as Minas nas Américas) e, em junho de 2003, a JID, apoiando o esforço da OEA, ativou a Marminas com a designação inicial de monitores internacionais para trabalharem junto às FA locais.

¹ Países que recebem a ajuda humanitária em desminagem.

² Países fornecedores de pessoal para instrução, supervisão e monitoramento em desminagem humanitária.

³ Países que oferecem aporte financeiro ao programa de desminagem humanitária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRIL LIVROS. *História em Revista: A era dos reis divinos*. Rio de Janeiro: Abril Livros Ltda, 1995. 176 p.
- ADOPT-A-MINEFIELD (EUA). United Nations Association. *Landmine Facts*. Em parceria com “Better World Fund” e “U.S. State Department”. Disponível em: <http://www.landmines.org/crisis/landmine_fact_sheet.cfm>. Acesso em: 21 ago. 2007.
- AZAD, Arezou. *Post-Conflict Coordination — The Case of the United: Lessons learned*. 06. ed. Nova York: UNMAS, 2006. 27 p. (Peacekeeping Best Practices). Disponível em: <<http://pbpu.unlb.org/pbpu/library/Post-Conflict%20Coordination%20The%20Case%20of%20UNMAS%20Lessons%20Learned.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2007.
- BRASIL. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. CGCFN-1000 – *Manual de Organização e Emprego dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais*. Rio de Janeiro, 2003.
- _____. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. CGCFN-2400 – *Manual de Operações de Manutenção de Paz de Fuzileiros Navais*. Rio de Janeiro, 2006.
- _____. Congresso Nacional. *Lei n. 10.300 de 31 de outubro de 2001*. Proíbe o emprego, o desenvolvimento, a fabricação, a comercialização, a importação, a exportação, a aquisição, a estocagem, a retenção ou a transferência, direta ou indiretamente, de minas terrestres antipessoal. Brasília, DF. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 22 jun. 2007.
- _____. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: <<http://www.presidência.gov.br>>. Acesso em: 15 abr. 2007.
- _____. Ministério da Defesa. MD 33-M-02. *Manual de Abreviaturas, Siglas, Símbolos e Convenções Cartográficas das Forças Armadas*. Brasília, 2000.
- _____. Presidência da República. *Decreto n. 3.128 de 8 de agosto de 1999*. Promulga a Convenção sobre a Proibição do Uso, Armazenamento, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e sobre sua Destruição, aberta a assinaturas em Ottawa, em 3 de dezembro de 1997. Brasília, DF. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 22 jun. 2007.
- BUREAU OF POLITICAL-MILITARY AFFAIRS. *To Walk the Earth in Safety: The United States Commitment to Humanitarian Demining*. 3 ed. [Washington, DC]: nov. 2001. Disponível em: <<http://www.state.gov/t/pm/rls/rpt/walkearth/2001/>>. Acesso em: 20 jun. 2007.
- BYERS, Michael. *A Lei da Guerra*. Tradução de Clóvis Marques. 1 ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2007. 245 p.
- CANADA. Roger L. Roy. Department Of National Defense (Org.). *Historical Uses of Antipersonal Landmines: Impact on Land-Force Operations*. Research Note 9906. ed. Ontario, 1999.
- CARDOSO, Afonso José Sena. *O Brasil nas Operações de Paz das Nações Unidas*. Curso de Altos Estudos do Instituto Rio Branco, Brasília, DF, 1998.
- CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*. Tradução de CMG (RRm) Luiz Carlos Nascimento e Silva do Valle. Rio de Janeiro: 1984. 845 p. Versão inglesa de: Michael Howard e Peter Paret. Original alemão.
- COSTA, Carlos Augusto. *Fuzileiros Navais: Da praia de Caiena às ruas do Haiti* – 95p RJ Serviço de Documentação da Marinha, 2005.
- COSTA, Marco Antonio Nepomuceno da, et al. (Org.). O Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais Haiti: o pouso do Albatroz. *O Anfibio*, Rio de Janeiro, 2004. Ano XXIV, n. 23.
- DPKO, Peacekeeping Best Practices Section -. *Landmines*. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <Roberto Lemos>. em: 31 jul. 07.
- EUA. United Nations. *Multidisciplinary Peacekeeping: Lessons From Recent Experience*. New York, 1999. Disponível em: <<http://www.globalpolicy.org/security/peacekpg/lessons/lesson.htm>>. Acesso em: 21 ago. 2007.

- FONTOURA, Paulo Roberto Campos Tarrisse da. *O Brasil e as Operações de Paz das Nações Unidas*. Fundação Alexandre de Gusmão, Brasília: FUNAG, 1999. 409 p.
- FRANÇA, Junia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 7 ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004. 242p.
- HILLEN, John. *Blue Helmets: The Strategy of UN Military Operations*. 2. ed. Uk: Brassey's Uk Ltd, 2000. 320 p.
- INTERNATIONAL CAMPAIGN TO BAN LANDMINES (ICBL). *Landmine Monitor Report 2004*. 8 ed. Ottawa: Landmine monitor editorial board, out. 2006. Disponível em <<http://www.icbl.org/lm/2004/>>. Acesso em: 20 jun. 2007.
- JAKSIC, Silvija. Anti-landmines Campaign: Not Much Success So Far!. *Peace Magazine*, Toronto, n.23, p.8, 01 jul.1996. Disponível em: <<http://archive.peacemagazine.org/v12n4p08.htm>>. Acesso em: 21 ago. 2007.
- LANNES, Ulisses Lisboa Perazzo. *O Brasil e as Operações de Manutenção da Paz*. São Paulo: USP, 1998. 18 p. Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/iea/artigos/lannesmanutencaodapaz.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2007.
- MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. 13 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. 2 v.
- NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (Rio de Janeiro). United Nations. *Carta da ONU*. Em colaboração com UNICRIO. Disponível em: <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_carta.php>. Acesso em: 12 jul. 2007.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). *Conferência das Nações Unidas sobre a Proibição ou Limitação do Uso de Certas Armas Convencionais que podem ser consideradas como Produzindo Efeitos Traumáticos ou Ferindo Indiscriminadamente de 10 de Outubro de 1980*. Genebra: out. 1980a. Disponível em <<http://www.icrc.org>>. Acesso em: 20 jun. 2007.
- _____. *Convenção Sobre a Proibição da Utilização, Armazenagem, Produção e Transferência de Minas Antipessoal e Sobre a sua Destruição*. Oslo: set. 1997. Disponível em <<http://www.icrc.org>>. Acesso em: 20 jun. 2007.
- _____. *Protocolo sobre a proibição ou limitação do uso de minas, armadilhas e outros dispositivos (Protocolo II)*. Genebra: out. 1980b. Disponível em <<http://www.icrc.org>>. Acesso em: 20 jun. 2007.
- _____. *United Nations Peacekeeping Operations*. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/index.asp>>. Acesso em: 24 ago. 2007.
- PINTO, Alexandre da Silva. O Brasil nas Operações de Paz das Nações Unidas: uma visão analítica para a projeção do poder nacional. *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro, Ano CX, n. 799, p. 3-9, 2. quadrimestre/2004.
- SCHNECK, William C. *The Origins of Military Mines: Part I. [Fort Belvoir]: jul. 1998*. Disponível em: <<http://www.fas.org/man/dod-101/sys/land/docs/980700-schneck.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2007.
- SMITH, Andy. The Future of Humanitarian Demining. *The Journal Of Humanitarian Demining*, Harrisonburg, 03 ago. 1998. Seção Feature, p. 1. Disponível em: <<http://maic.jmu.edu/Journal/2.3/features/future.htm>>. Acesso em: 21 ago. 2007.
- UNITED NATIONS MINE ACTION (EUA). ONU. *A Handbook for: Mine Action Programming*. Draft. Nova York: UNMAS, 2004. 127 p.
- UNIVERSIA (Ed.). *As Operações de Manutenção da Paz: desafios e mudanças*. Disponível em: <<http://www.universiabrasil.net/materia/materia.jsp?materia=4125>>. Acesso em: 12 jul. 2007.
- ZENTGRAF, Maria Christina. *Introdução ao Estudo de Metodologia Científica*. Rio de Janeiro: COPPEAD/UFRJ, 2006. Módulo de ensino.
- ZUCCARO, Paulo Martino. *A Participação das Forças Armadas Brasileiras em Operações de Manutenção da Paz como Instrumento da Política Externa Brasileira e seus Reflexos para o Poder Naval*. 2005. 45 f. Monografia - C-PEM, 2005, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2005.

D. PEDRO II E A CONSTRUÇÃO DO ESTADO NACIONAL BRASILEIRO*

VITOR DECCACHE **CHIOZZO**
Aspirante

SUMÁRIO

Introdução

Brasil: “gigante pela própria natureza/és belo, és forte,
impávido coloso”

“Dos filhos deste solo és mãe gentil”: Pedro II, órfão do Brasil

“O lábaro que ostentas estrelado”: o peso da coroa e a educação imperial

“E o teu futuro espelha essa grandeza”: a ciência e a cultura nacional

“Fulguras, ó Brasil, florão da América”: os símbolos nacionais

“...Se ergues da justiça a clava forte”: política

Deitado eternamente em berço esplêndido? e o império vai à guerra,
ou a realidade bate à porta

Se em teu manto a imagem do cruzeiro resplandece... não mais!
o monarca-cidadão e as viagens internacionais

Ocaso

“Terra adorada,/entre outras mil,/és tu, Brasil”: patriota até o fim

Conclusão: a nossa Marinha e o Imperador

INTRODUÇÃO

Um dos fatos mais emblemáticos que já se registraram na historiografia dos países sul-americanos é sem dúvida a preservação da unidade política e territorial do

Brasil. Uma ilha de tranquilidade em meio à anarquia que devorava a América do Sul nos primeiros anos do século XIX.

Podia-se prever tudo, menos que a Nação não iria se fragmentar diante dos choques de interesse e de ambições das elites

* N.R.: Texto originalment publicado na Revista de Villegagnon nº 4/2009, págs. 12-17.

provinciais no alvorecer do Império após o propagandístico gesto do Ipiranga. Mas como se deu esse “miraculoso” processo?

Neste ensaio, não irei dissertar sobre fatos históricos. Tenho por meta que, ao fim da leitura, possamos conhecer um pouco mais sobre aquele que, em minha opinião, fora o principal artífice deste feito e que curiosamente, nos últimos anos, vem sendo resgatado e reabilitado pelo meio acadêmico nacional.

Dom Pedro II, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, pela Aclamação Unânime dos Povos, que em 50 anos de governo constrói, conduz e consolida as bases do Estado Nacional brasileiro. Além disso, pretendo traçar um paralelo entre as virtudes do Imperador e os valores cultivados pela nossa Marinha, que hoje caracterizam nossa Força como Instituição e nos garantem um lugar primordial nos destinos nacionais.

**BRASIL:
“GIGANTE PELA
PRÓPRIA**

**NATUREZA/ÉS BELO, ÉS FORTE,
IMPÁVIDO COLOSO”**

Em menos de dez anos de administração, o Imperador extirpara o espírito caudilhista, revolucionário, por vezes separatista, que dominava o cenário político em várias províncias brasileiras. Firmou um “pacto nacional” que propiciou a paz interna e a estabilidade

econômica na qual o Brasil prosperou. Como chefe de Estado, preparou e orientou os homens públicos, selecionando-os e ensinando-lhes a serem tolerantes, a cultivarem o respeito mútuo apesar das opiniões políticas divergentes e, sobretudo, que o interesse pelo bem público, e não o particular, deveria nortear suas decisões políticas.

Ao construir o ambiente constitucional, por meio da criação do cargo de presidente do

Conselho de Ministros (1848), pelo qual passariam a se revezar os dois grandes partidos do Império (Conservador e Liberal), propiciou a continuidade dos projetos de Estado, imiscuindo-se, ainda que não totalmente, nas sórdidas querelas partidárias que tanto abominava. Tinha mesmo paixão pelas artes e ciências. Cultivava o amor à causa pública, o desinteresse pessoal, a austeridade e uma rigidez quase espartana em sua vida privada. Era dotado de um grande espírito contemporizador, mas também era possuidor de uma prodigiosa capacidade de dissimulação. Consolidava o Império,

de forma a prepará-lo para a posição, na qual tinha uma crença inabalável, messiânica, que o Brasil, *gigante pela própria natureza*, futuramente iria ocupar no cenário das nações. Pensara o Brasil não para seus contemporâneos, mas para as futuras gerações. Durante meio século de reinado, deu-nos um exemplo de senso de dever, cumprido com abnegação e serenidade, visto que fora mito antes de se

**Em menos de dez anos
de administração, o
Imperador extirpara o
espírito caudilhista,
revolucionário, por vezes
separatista, que dominava
o cenário político em várias
províncias brasileiras**

★ ★ ★

**Durante meio século de
reinado, deu-nos um
exemplo de senso de dever,
cumprido com abnegação e
serenidade, visto que fora
mito antes de se tornar
realidade**

tornar realidade, Pedro II antes de ser Pedro de Alcântara.

Essa atuação serena e equilibrada do “rei-filósofo”, do “imperador-mecenas”, enfim, do cidadão Pedro de Alcântara é que pretendo abordar neste ensaio. O destino de seu país era intimamente ligado ao seu, confundindo-se muitas vezes. É claro que D. Pedro II não tomou todas as decisões nem participou de todos os eventos da vida nacional. Na maioria das vezes era envolvido pelas circunstâncias. Espero mostrar o exemplo e o legado de vida de um ser humano. Mostrar que é possível construirmos uma grande nação e, no caso da Mariana, uma grande instituição, basta acreditarmos.

**“DOS FILHOS DESTE SOLO ÉS MÃE GENTIL”:
PEDRO II, ÓRFÃO DO BRASIL**

Sendo o único filho homem de D. Pedro I a sobreviver à infância, tornou-se o herdeiro da coroa imperial do Brasil. Em seguida, tornou-se órfão de mãe com pouco mais de um ano de idade e, na infância, sofria constantemente de febres e ataques convulsivos. Ao tornar-se imperador com apenas cinco anos de idade, com a abdicação de seu pai, D. Pedro II se viu preso ao cargo de maior importância do País e órfão de pai e mãe, um filho da Terra Brasileira, o órfão da Nação. Não se esperava do futuro monarca os mesmos arroubos do pai, tampouco a imagem negativa de “aventureiro”, da qual Pedro I não pôde se desvincular. O herdeiro era a

salvação nacional. Encarnava o modelo fundador de nossa nacionalidade.

**“O LÁBARO QUE OSTENTAS ESTRELADO”:
O PESO DA COROA E A EDUCAÇÃO IMPERIAL**

Em função de ser o depositário das esperanças nacionais, foi dada ao jovem monarca uma educação excepcional. Para tanto, sua infância foi sacrificada, em nome da razão de Estado. Parece-nos hoje um grande absurdo, mas desde cedo o futuro Imperador aprendera que só com a educação se desenvolve uma nação. Daí sua obstinação em criar uma ins-

trução pública de alto nível e universal durante seu reinado, exemplificada pelo Imperial Colégio D. Pedro II, do qual se orgulhava de dizer que era a outra coisa, além de sua casa, que governava.

Pedro deveria se tornar um monarca humano, sábio, justo, honesto, constitucional, pacifista e tolerante, um governante perfeito,

Pedro deveria se tornar um monarca humano, sábio, justo, honesto, constitucional, pacifista e tolerante, um governante perfeito, acima das paixões políticas e dos interesses particulares

to, acima das paixões políticas e dos interesses particulares. Era submetido a rígida disciplina todos os dias, inclusive aos domingos. Somente duas horas do dia eram reservadas para o lazer. Seus mestres o ensinaram a lidar com políticos e ministros de Estado, além de ter conhecimento da vida pública e, principalmente, a governar o País. Desde pequeno aprendeu a conter suas manifestações espontâneas de raiva, decepção e alegria e a ter humildade. “O monarca é sempre homem, sem diferença alguma de qualquer outro indivíduo humano.”¹

1. N.A.: Instruções aos preceptores de D. Pedro II, Marquês de Itanhaém.

“E O TEU FUTURO ESPELHA ESSA GRANDEZA”: A CIÊNCIA E A CULTURA NACIONAL

Nos bancos escolares, aprendemos sobre a erudição de D. Pedro II, fluente em várias línguas e conhecedor profundo de vários assuntos científicos. A curiosidade imperial não conhecia limites. “Nasci para consagrar-me às letras e às ciências, e a ocupar posição política, preferia a de presidente ou ministro à de imperador”, dizia D. Pedro II. A augusta paixão pelo progresso, associado pelo monarca às inovações tecnológicas e ao intelecto, levou o Brasil a oito exposições universais, ajudando sobremaneira a exaltar nosso país internacionalmente. D. Pedro acreditava que a ciência tinha por missão a busca da existência feliz da humanidade. Por meio da cultura, D. Pedro II buscava a criação de uma identidade e memórias nacionais, imprescindíveis para a unificação do País. Foi o fundador, mantenedor e incentivador de inúmeras instituições científicas no Brasil, além de membro de dezenas de outras pelo mundo.

Dá sua proteção ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), à Academia Imperial de Belas-Artes e ao financiamento, direto ou indireto, a poetas, literatos, músicos, pintores e cientistas, para imprimir um caráter nitidamente brasileiro em nossa cultura.

“FULGURAS, Ó BRASIL, FLORÃO DA AMÉRICA”: OS SÍMBOLOS NACIONAIS

A natureza exuberante do País teve um grande papel em nossa consolidação. Necessitá-

vamos de representação unificada no imaginário interno e externo. D. Pedro II soube se utilizar magistralmente destas imagens. Destaco a escolha dos símbolos do Império do Brasil: ramos de café e tabaco, presentes no Pavilhão Imperial; cacau, algodão, palmeiras, flores e frutos tropicais que retratavam o País.

O céu estrelado do Brasil estava presente no traje majestático de D. Pedro II, que continha também a exótica murça de papos de tucano, em contraponto ao arminho da realeza europeia. E o Imperador buscava e disseminava diuturnamente imagens para legitimar seu Império. Se não tínhamos castelos e cavaleiros, que mostrássemos nossas ocas e guerreiros tribais tupiniquins. O indígena idealizado e a mata nativa dos trópicos firmavam-se no

imaginário deste longínquo reino americano. Até hoje, a influência dessa simbologia é sentida. Além da melodia do próprio Hino Nacional, cujos versos ilustram os subtítulos deste ensaio, a nossa mais alta condecoração é a Ordem do Cruzeiro do Sul, remanescente do período imperial. A distribuição de títulos de nobreza, já que éramos uma Monarquia,

também obedeceu a um costume bem peculiar e simbólico: topônimos e designações indígenas. Uma caricatura do costume europeu? Ou a tentativa de criação de um passado nobre, de uma identidade nacional?

“...SE ERGUES DA JUSTIÇA A CLAVA FORTE”: POLÍTICA

Rui Barbosa uma vez declarou: “(...) A Monarquia parlamentar, lealmente observada, encerra em si todas as virtudes preconizadas, sem o grande mal da República, mal inevitável.

O mal grandíssimo e irremediável das instituições republicanas consiste em deixar exposto à ilimitada concorrência das ambições menos dignas o primeiro lugar do Estado
Rui Barbosa

O mal grandíssimo e irremediável das instituições republicanas consiste em deixar exposto à ilimitada concorrência das ambições menos dignas o primeiro lugar do Estado (...)

D. Pedro II utilizou o Poder Moderador com sabedoria em busca da plenitude democrática, da iniciativa individual e da alternância dos partidos, da liberdade de imprensa e de expressão. Lia diariamente os periódicos da corte e das províncias. Escreveu certa vez: “A tribuna e a imprensa são os melhores informantes do monarca”. O período conhecido como Conciliação coincidiu com o apogeu do Império do Brasil. Abominava a corrupção e o favoritismo, visto serem defeitos de caráter. Primava pela justiça e imparcialidade no trato do bem público. Entendia que era o primeiro dos brasileiros e que deveria dar o exemplo. “Nunca abri meu coração a um sentimento de ódio, nunca pus o meu poder ao serviço de vinganças”.

Mas deixemos o ilustre Senador Joaquim Nabuco nos dizer e resumir meu pensamento: “Trata-se de um homem

cujos voz, durante 50 anos, foi sempre, em Conselho de Ministros, a expressão da tolerância, da imparcialidade, do bem público, contra as exigências implacáveis e as necessidades às vezes imorais da política. Se chefes de partido disseram que com ele não se podia ser ministro duas vezes, foi porque ele os impediu de esmagar o adversário prostrado”.

DETTADO ETERNAMENTE EM BERÇO ESPLÊNDIDO? E O IMPÉRIO VAI À GUERRA, OU A REALIDADE BATE À PORTA

Exagerado em seu estilo “paisano”, o Imperador não se furtou de partir para a fron-

teira, em uniforme militar, diante dos primeiros movimentos da Guerra do Paraguai (1865-1870). É bem verdade que, aos olhos de D. Pedro, os militares não passavam de uma necessidade, que ele quisera utilizar melhor como astrônomos, matemáticos e engenheiros. Ninguém poderia imaginar sua reação “belicista”. Ele deveria ser o primeiro cidadão, o voluntário primeiro, o exemplo de abnegação. Não contara, porém, com a resistência paraguaia e com o abandono da Tríplice Aliança por parte da Argentina e do Uruguai, desconfiados do verdadeiro propósito da guerra, que não uma manobra imperialista brasileira.

O pacífico monarca transformara-se no “senhor da guerra”, no rei inflexível conduzindo

seu povo num conflito que selaria a sorte de seu Império. O Exército e a Armada saíram da Guerra como instituições basilares nacionais fortalecidas, promotoras de ascensão social e, portanto, ansiosas por participação política.

Retardou-se a condução do processo abolicionista pelo Impe-

rador, visto tratar-se de um “suicídio nacional” que abalaria a produção econômica brasileira e afetaria o esforço de guerra, sem contar a possibilidade de uma guerra civil. Poderemos citar ainda o endividamento nacional externo, abalando sobremaneira a estabilidade financeira e o progresso econômico tão bem guardados pelo monarca e por seus ministros. Penosa e sacrificante para a Nação, a realidade da guerra significou o ponto de inflexão da política imperial. Marcou o apogeu e o declínio do Império do Brasil e expôs as contradições que iriam pôr em xeque a monarquia. O mundo real era bem diferente dos livros e compêndios científicos...

O pacífico monarca transformara-se no “senhor da guerra”, no rei inflexível conduzindo seu povo num conflito que selaria a sorte de seu Império

SE EM TEU MANTO A IMAGEM DO CRUZEIRO RESPLANDECE... NÃO MAIS! O MONARCA-CIDADÃO E AS VIAGENS INTERNACIONAIS

A época de consenso político e estabilidade tinha passado. A guerra deixara marcas profundas na fisionomia do Imperador. Envelhecera rapidamente, retratando a imagem que hoje perpetua em nossa lembrança, a do ancião de barbas brancas. É claro que o Império colheu os frutos da vitória, mas o que percebemos é um afastamento gradual do Imperador do cenário ostensivo dos áureos tempos. O povo “o queria mais ver de cetro, reinando a cavalo, como um São Jorge de verdade, do que lhe ouvir os discursos e as frases de censor moral, de Marco Aurélio medíocre, de literato de terceira ordem”, ironizara Gilberto Freyre. Porém não era mais esse o desejo de sua majestade.

Na contramão de seus pares europeus, e até mesmo da opinião pública de seu país, D. Pedro gradativamente se descolava da imagem de rei forte. Irritava-se constantemente com os grandes e faustosos rituais. Inclusive renunciara ao título de soberano, pois, dizia, a soberania emanava do povo. Propositamente, ao trocar a coroa pela cartola, o Imperador procurava passar aos outros países uma imagem de cidadão do mundo, emancipado culturalmente. Reinventara-se, de forma a atenuar sua representação, tão marcante, como um tirano da guerra. Nesse momento veremos o uso expressivo dos daguerreótipos, da fotografia, por parte da Casa Imperial. É também o período marca-

do pelas viagens internacionais de D. Pedro II, cujo epíteto a partir de então será o de “monarca itinerante”. As viagens também possuíam um caráter estratégico: ajudavam a demarcar as fronteiras do Império e aumentar a recepção da imagem do monarca interna e externamente. O Imperador se afastava do País na mesma proporção em que as contradições políticas e sociais tomavam conta do panorama do Império. O pivô sobre o qual giravam os destinos do

Império já não aparentava ser tão fulcral.

OCASO

Tendo se afastado da representação divina predominante no início de seu reinado e pouco convincente como monarca-cidadão, D. Pedro mais parecia um estrangeiro em suas próprias terras. Ao contrário da imagem de luxo desmedido deixada pelo baile da Ilha Fiscal, uma exceção no

descarnado mundo social da corte, o Imperador vivia mal. Cortava gastos, fazia empréstimos para as viagens ao exterior e usava a verba oficial que recebia do Estado em obras beneficentes. No fim do reinado, não queria saber de festas e achava os bailes “uma maçada”. O *glamour* da realeza brilhava cada vez menos, em grande parte devido ao próprio monarca, que já não escondia sua indiferença em relação aos negócios de Estado ou a ostentar publicamente uma atitude oscilante na condução do processo político.

O teatro imperial se esvaziava. O último ato era iminente. Políticos e políticas que eram o esteio do regime já não mais existi-



am, e o Imperador mostrava sinais de fraqueza. O monarca tropical era muito mais popular do que sua versão cidadão, o “imperador-cinzentos” com seu surrado jaquetão preto e com as Ordens do Cruzeiro do Sul e do Tosão de Ouro ao peito. Seus paramentos (trajes, carruagens, bate-dores), no fim do Império, davam uma impressão quase carnavalesca à sua corte. Ao descuidar-se de sua imagem, D. Pedro deixava mais evidente as reais fragilidades do regime, até então associado à estabilidade do Estado.

Monarca sem querer sê-lo, civilizado em um país escravocrata, cidadão em uma terra que desconhecia a cidadania, D. Pedro não atendia aos novos interesses e aspirações das classes emergentes. Era o “emperrador”. Para a maioria dos brasileiros, os estudos a que o Imperador se entregava apaixonadamente não se adaptavam à política ou à vida cotidiana do Império. Talvez a obsessão pela simplicidade de Pedro

beirasse o esnobismo às avessas. Era como se fosse tão importante que precisasse o tempo todo se esforçar para agir como um sujeito comum. D. Pedro perdia gradativamente parte da identificação que obtivera junto ao povo brasileiro. Mais parecia um fantasma de seus congêneres europeus. O regime se associava ao atraso e ao estrangeirismo. Parecia até que o monarca pressentia seu fim.

Nada escapava das caricaturas e críticas dos pasquins de então. Eram retratadas sua imperial sonolência, causada por diabetes, nos compromissos oficiais; a personalidade forte e voluntariosa; sua capacidade de dissimulação; as pernas finas e

voz estridente; sua mania de erudição e as formalidades ausentes de conteúdo das Falas do Trono; seu pronunciamento na abertura dos trabalhos da Assembleia. A República não podia esperar a morte do Velho Imperador...

“TERRA ADORADA/ENTRE OUTRAS MIL/ÉS TU, BRASIL”: PATRIOTA ATÉ O FIM

“(…) Deixo esta pátria de nós estremecida, a qual me esforcei por dar constantes testemunhos de entranhado amor e dedicação por quase meio século que desempenhei o cargo

de chefe de Estado. Ausentando-se pois eu com todas as pessoas de minha família conservarei do Brasil a mais saudosa lembrança fazendo ardentes votos por sua grandeza e prosperidade”. “Rei que é rei jamais perde a realeza”, diz o dito popular. Fora enterrado com honras de chefe de Estado, o que provocou desconforto no

governo republicano. Erudito e letrado, o ex-monarca seguiu à risca o costume oriental de levar para o exílio a terra pátria. Ao morrer, deixara escrito: “É terra de meu país; desejo que seja posta no meu caixão, se eu morrer fora de minha pátria”. Patriota até o último suspiro, não esquecera sua gente, sua terra. Retomara em seu derradeiro momento a imagem de mártir com a qual iniciou seu reinado.

CONCLUSÃO: A NOSSA MARINHA E O IMPERADOR

Nossa Marinha, cujo surgimento confluiu com o nascimento do Estado Na-

Ao analisarmos a trajetória de D. Pedro II e sua colaboração no processo histórico brasileiro, percebemos que seus valores pessoais são os mesmos que cultivamos em nossa Força

cional brasileiro, ensina aos seus futuros oficiais, os aspirantes da Escola Naval, os princípios que devem nortear nossa vida e vocação. Esses princípios são descritos em uma publicação denominada “Nossa Voga” e dispostos graficamente na “Rosa das Virtudes”. Ao analisarmos a trajetória de D. Pedro II e sua colaboração no processo histórico brasileiro, percebemos que seus valores pessoais são os mesmos que cultivamos em nossa Força. Valores que credenciam nossa instituição a ser um órgão de grande representação interna e externa e de possuir grande credibilidade junto à opinião pública. Patriotismo, abnegação, primar pela educação de qualidade, impar-

A Marinha do Brasil permanece hoje como a guardiã dos ideais que formaram nosso País e o tornaram esta grande Nação

cialidade no trato do bem público, transparência, defesa dos valores democráticos, instituições públicas de qualidade são somente alguns deles. O governante, o líder, o oficial, o aspirante que os seguir será bem-sucedido em sua trajetória, tal qual D. Pedro II, cujo reinado tornou-se símbolo de dedicação ao País e foi uma obra-prima da arte de liderar. Portanto, a Marinha do Brasil permanece hoje como a guardiã dos ideais que formaram nosso País e o tornaram esta grande Nação. Com uma Marinha forte e inserida no contexto da sociedade, o destino de nosso país, naturalmente, será o de figurar entre as grandes nações modernas. Viva a Marinha! Viva o Brasil!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> História do Brasil; D. Pedro II;

BIBLIOGRAFIA

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
 REVISTA VEJA. São Paulo: Abril, edição 2034, 14 de novembro de 2007.
 Site www.wikipedia.org

US NAVAL ACADEMY – VISÃO DE UM ASPIRANTE*

VICTOR C. COIMBRA DA SILVA
Aspirante
RAFAEL DE AQUINO HERNANDES
Aspirante

SUMÁRIO

Um pouco de história – Fort Severn e a Naval Academy
O dia a dia dos midshipmen – rotina dos aspirantes
Plebes and firsties – os *ranks* da academia
Nova Iorque e Washington
O fim

UM POUCO DE HISTÓRIA – FORT SEVERN E A NAVAL ACADEMY

Logo ao chegarmos à Academia no dia de sábado, conduzidos pelo Capitão de Corveta Perrota, começamos a nos surpreender: O Yard – como é conhecido o gigantesco *campus* da Academia – é uma verdadeira aula viva sobre a História da Marinha Americana e os feitos de seus grandes he-

róis, além de um lugar belíssimo. Às margens do Severn River, os prédios da Academia se erguem angulosos e imponentes, recebendo todos nomes de vultos navais, juntamente com inúmeros bustos e estátuas que também prestam homenagens a grandes homens e seus feitos.

Fundada em 1845, impressionou-nos descobrir que a Academia, por ocasião de sua fundação, contava com apenas 50

* Como sugere o título, o objetivo deste artigo é tentar passar ao leitor, brevemente, as experiências que dois aspirantes brasileiros, autores do texto, vivenciaram na US Naval Academy, em Annapolis, Maryland.

Texto publicado originalmente na *Revista de Villegagnon* nº 4/2009, págs. 52-55.



midshipmen e sete professores e que hoje, decorrido pouco mais de um século e meio, atinge a marca de 4.400 *midshipmen* com cerca de 600 professores (entre militares e civis).

Após termos sido apresentados aos *midshipmen* que iriam nos acompanhar, fomos levados aos camarotes que iríamos ocupar no Bancroft Hall (o conjunto de prédios interligados nos quais se localizam os camarotes e os comandos das companhias), onde ocupamos camarotes separados, a fim de que pudéssemos realizar uma imersão total no idioma.

O DIA A DIA DOS MIDSHIPMEN – ROTINA DOS ASPIRANTES

Durante o período em que estivemos na US Naval Academy (a partir de agora, a chamaremos de USNA), tivemos a oportunidade de vivenciar *in loco* a rotina de seus aspirantes e participar de diversas atividades extremamente interessantes. Pudemos, por exemplo, assistir a aulas de Controle de Sistemas, Estruturas, Civilização Ocidental, Geografia Econômica, Engenharia Elétrica, entre outras.

Participamos também de atividades profissionais de Fuzileiros Navais e Oficiais de Superfície (Marine Corps Practicum and the SWO Practicum), aulas de Artes Mar-

ciais e tivemos a chance de participar do que lá é conhecido como Yard Patrol Lab, que consiste no que conhecemos como Saída-Tipo nos Avisos de Instrução.

Nas duas semanas em que lá estivemos, percebemos que a rotina básica dos *mids* (abreviatura para *midshipmen*, pela qual os aspirantes chamam uns aos outros mais comumente) é muito semelhante à de nossa Escola Naval, com a diferença de que lá, mais semelhante a uma universidade, o aluno escolhe uma graduação e monta seus horários baseados numa grade básica.

Cabe ressaltar que esse é o currículo base e que, além das matérias da grade básica, o *midshipman* deve cursar as matérias obrigatórias e eletivas relativas ao curso que escolheu. Dentre os 22 cursos que a Academia oferece estão os seguintes: Engenharia Elétrica, Engenharia Aeroespacial, Química, Ciências da Computação, Engenharia Mecânica, Oceanografia, Física, Matemática, Economia, Inglês, Engenharia de Sistemas, História, Chinês, Árabe e Ciências Políticas.

0600	Personal Conditioning
0700	Formation & Breakfast
0800	
0900	
1000	1st - 4th Academic Periods
1100	
1200	
1300	Formation & Lunch
1400	
1500	5th – 6th Academic Periods
1600	
1700	Athletic Period
1800	
1900	Formation & Dinner
2000	
2100	
2200	Academic Study Period
2300	

Rotina básica



PLEBES AND FIRSTIES – OS RANKS DA ACADEMIA

Na segunda-feira que se seguiu a nossa chegada, passamos a vivenciar a realidade diária dos Midshipmen da Brigada (Brigade of Midshipmen) e constatamos diversos fatos curiosos. Inicialmente, que os primeiranistas eram chamados de *plebes*, uma alusão à palavra latina para plebeus, que seriam a classe mais baixa dos cidadãos romanos. Por ser um ano que caracteriza a transformação da vida civil para a vida militar, os *plebes* tinham uma série de regras de procedimentos e tarefas que lhes eram atribuídas e iam desaparecendo conforme se tornavam mais antigos dentro da hierarquia (*ranks*) na Academia.

Dentre essas regras e tarefas, algumas chamaram mais a nossa atenção: *Square Corners*, *Beat Army* e o *Blue and Gold*. Os *plebes*, além de correr como diversos calouros de academias militares, não podem fazer curvas e, portanto, devem *Square Corners*, que consiste em somente se deslocar em linha reta. Para mudar de direção, os *midshipmen* do primeiro ano devem fazer ângulos de 90 graus e gritar duas frases que inundam os corredores da Academia: *Go Navy, Sir!* ou *Beat Army, Sir!*

Além disso, diariamente os *plebes* se reúnem ao final do dia (por volta das 22 horas) nos corredores dos camarotes, sob a supervisão dos veteranos das companhias (ou *firsties*, referência a *first class*, como são chamados os quartanistas), a fim de refletir sobre os fatos ocorridos no dia, elogiar aqueles que se tenham destacado, corrigir e orientar os procedimentos incorretos. Ao final dessas reuniões, os *plebes* diariamente cantam o *Blue and Gold*, a canção da Academia. Trata-se de um espetáculo à parte, em que verificamos uma das várias oportunidades que os *firsties* têm de exercer a sua liderança.

Falando em *firsties*, um tema fundamental são os aspirantes do quarto ano, que, embora com mais privilégios (são os úni-



cos autorizados a estacionar no *campus*, gozam um número de licenças maior etc.), têm, obviamente, mais deveres. Além de toda preocupação com os estudos e com os esportes, eles são responsáveis por comandar a brigada, que é composta por dois regimentos com três batalhões cada, compondo um total de 30 companhias. Toda essa estrutura é encabeçada pelo *Brigade Staff*, composto pelos oficiais-alunos, selecionados a cada seis meses para ocupar os cargos de comando e outras funções administrativas de relevância da brigada.

No topo da hierarquia da brigada está o *brigade commander*, correspondente, na nossa concepção, ao comandante-aluno. Para nossa surpresa (dado ao fato de não termos mulheres em nossa Escola Naval), era uma mulher, cuja opção de carreira foi ser piloto do Marine Corps (Corpo de Fuzileiros Navais).

Isso traz à tona o assunto da entrada das mulheres na USNA, que ocorreu em 1976, quando o Congresso americano autorizou a admissão de mulheres nas academias militares. Chamou-nos a atenção que não havia distinção de alas entre os camarotes femininos e masculinos, apenas a regra de que quando dentro do mesmo camarote estivessem aspirantes de sexos diferentes, a porta deveria permanecer aberta.

Ainda durante a primeira semana em que visitamos a USNA, acompanhamos um período complicado para os aspirantes – e dizemos complicado para quaisquer aspirantes de qualquer academia do mundo! –, o período de testes. Era impressionante o ritmo acelerado que os *mids* imprimiam à sua rotina nas provas de meio de período: andavam quase correndo no Yard ao irem de uma sala a outra e faziam as refeições rapidamente para terem mais tempo de estudar – em qualquer tempo vago estavam puxando uma folha em que pudessem dar uma última olhada antes da prova, viravam

noites estudando etc. Coisas que todo aspirante já fez!

NOVA IORQUE E WASHINGTON

Em nosso tempo livre, aproveitamos para fazer passeios turísticos a duas cidades espetaculares: Nova Iorque e Washington.

Visitamos Nova Iorque num final de semana coincidente com o Valentines' Day e o President's Day, presenciando uma Nova Iorque lotada, fato que a tornava ainda mais bonita. Fomos a diversos pontos turísticos famosos, que borbulhavam de pessoas de todas as nacionalidades: Times Square, Rockefeller Center, Chrysler Building etc.

Na Big Apple, tivemos a chance única de caminhar pelo Central Park enquanto comíamos o tradicional (e pelo qual ansiamos, curiosos) *hot dog* de NY. E também, assistimos a uma peça do circuito Broadway, que com certeza contribuiu para nosso enriquecimento cultural.

Já em Washington, capital norte-americana, no último fim de semana, visitamos pontos que transbordavam de cultura, história e patriotismo americano. Acompanhados do Comandante Perrota, conhecemos o Vietnam Veterans Memorial, o Thomas Jefferson Memorial, o Washington Memorial e o Lincoln Memorial. Passamos também pela Casa Branca e pelo Capitólio e descobrimos que não é só política a tradição da cidade. Descendo pela Constitution Avenue, chegamos ao enorme complexo de museus chamado Smithsonian, onde visitamos o Museu Aeroespacial.

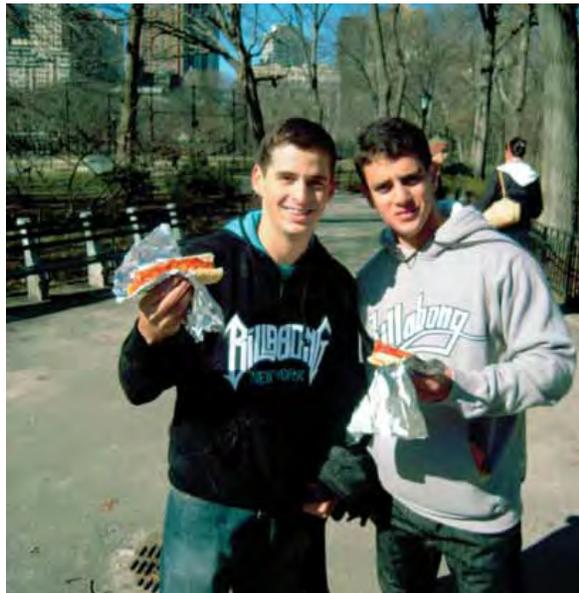
Antes de voltarmos a Annapolis, pudemos presenciar um fantástico pôr do sol à beira do Potomac River e sair da cidade satisfeitos por uma visita magnífica.

O FIM

No fim do intercâmbio, tendo passado duas semanas inteiras na maior Academia

Naval do mundo, pudemos perceber como são muitas as semelhanças que nos unem enquanto Marinhas, nas diversas tradições e procedimentos, e também como são vários os traços que nos diferenciam, enquanto culturas de povos diferentes. Mas, acima de tudo, saímos com a satisfação de não termos nenhum sentimento de inferioridade no que diz respeito a nossa Escola Naval e a nossa formação de oficiais. Por isso, aspirantes que leem este artigo, fiquem tranquilos e felizes por cursarem a Escola Naval, cujas instalações não ficam nada abaixo das de uma Marinha referênciada no mundo inteiro.

De volta ao Brasil, vem-nos a felicidade de estar de novo em casa e em nossa Escola e ficam as lembranças de andar apressadamente pelo Yard, dos conveses no Bancroft Hall (prédio dos camarotes) e das conversas animadas no King Hall (o rancho dos aspirantes). Enfim, fica a expecta-



tiva de que sempre aumentem os laços que unem as Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos da América.

✉ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO>; Escola Naval;

Laurindo

INFORMAÇÕES

(0XX-21) 2233.9165

Pitta

O navio que continua
a todo vapor



Ele participou da Primeira Guerra Mundial, realizando árduas tarefas de apoio. Sem dúvida, este foi o maior acontecimento na sua longa existência. São quase cem anos de atividade. Construído em 1910, na Inglaterra, por encomenda do Governo brasileiro, o Rebocador *Laurindo Pitta* prestou serviços até a década de 90.

Em 1997, a aposentadoria do *Laurindo* parecia irreversível. Atracado no cais da Base Naval, em Mocanguê, no Rio de Janeiro, estava imobilizado por obsolescência de suas máquinas. Mas a Marinha resolveu recuperá-lo. Para isso, contou com apoio e patrocínio da Liga dos Amigos do Museu Naval.

Hoje, ele está de volta à ativa, realizando passeios na Baía de Guanabara. A bordo, os passageiros podem visitar a exposição “A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial”. Além de fotos e reportagens publicadas em jornais da época, a mostra expõe modelos de embarcações da Divisão Naval em Operações na Primeira Guerra Mundial e peças da coleção do Almirante Frontin.

Venha navegar com o *Laurindo Pitta* e faça um passeio inesquecível pela História, e pela Baía de Guanabara.



A RETOMADA DAS ILHAS MALVINAS

“Quando fui nomeado como governador, o secretário-geral disse que as Falklands eram um lugar tranquilo e cativante. Não havia nada tranquilo em 1982.”

(Sir Rex Hunt, governador das Ilhas Falklands/Malvinas).

BRUNO HENRIQUE **MANFRIM** CRUZ
Aspirante

SUMÁRIO

O Plano Azul
Os súditos da rainha preparam as boas-vindas
O desembarque
Rumo a Moody Brook
Casa do governador
Desfecho

O arquipélago das Falklands/Malvinas é formado por duas ilhas principais (Soledad, onde está a capital Port Stanley, e Gran Malvina) e por outras 700 ilhas menores, além dos arquipélagos secundários Geórgia do Sul, Sandwich do Sul e Shetland do Sul. As ilhas possuem relevo montanhoso e litoral acidentado e as temperaturas variam de -7°C a 20°C , com ventos fortes e chuva a maior parte do ano.

Os primeiros relatos do arquipélago datam de 1501, produzidos por Florentino Américo Vespúcio a serviço de Portugal.

As ilhas foram ocupadas em 1764 por uma expedição francesa e desde então motivaram disputas entre Reino Unido, França e Espanha e posteriormente entre Reino Unido e Argentina, que se considera herdeira dos direitos coloniais espanhóis sobre esse território, entendendo o direito de posse do mesmo como um motivo de credibilidade e orgulho nacional.

Em 1982, a Junta Militar que estava governando a Argentina enfrentava uma crise econômica e agravamento da insatisfação popular. Com o objetivo de restabele-

cer a credibilidade da Junta e canalizar as pressões sociais para uma questão de importância no sentimento patriótico argentino, foi posto em ação um plano para retomar as Falklands/Malvinas.

Os argentinos acreditavam que o governo inglês não desencadearia ações enérgicas para a retomada das ilhas, imaginando que a iniciativa inglesa ficasse somente no campo diplomático. Além disso, em Buenos Aires, acreditava-se que os Estados Unidos não apoiariam a Inglaterra devido ao compromisso de assistência mútua entre os Estados do continente americano em caso de conflito estabelecido pelo Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar) – suposição essa que se mostrou profundamente equivocada: os EUA não só apoiaram os ingleses diplomaticamente, mas também no campo militar, fornecendo rações de combate, combustíveis, mísseis ar-ar AIM9L Sidewinder, determinantes na batalha aérea, bem como inteligência e informações sobre equipamentos de origem norte-americana utilizados pelas Forças Armadas argentinas.

O PLANO AZUL

O Plano Azul previa as ações que culminaram com a Operação Rosário, que materi-

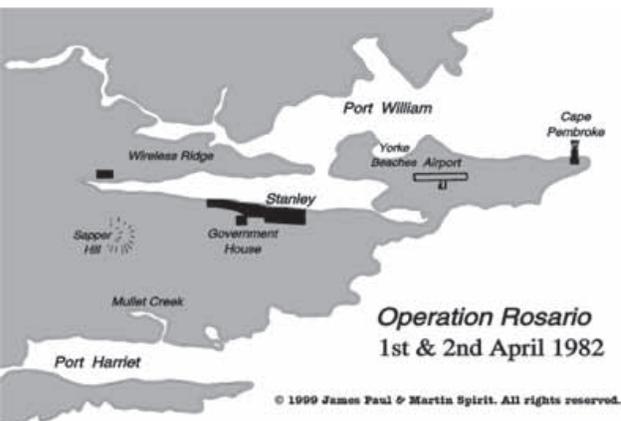
alizou o desembarque argentino e a retomada do arquipélago. A iniciativa militar argentina era motivada (além da suposição da não reação por parte da Grã-Bretanha) pelo fato de a defesa das ilhas ser composta por uma pequena guarnição de Royal Marines (fuzileiros ingleses), que servia no local por um ano, sendo substituída então por outro contingente e pelo navio HMS *Endurance*.

Apesar de parecer um cenário simples, o planejamento e a preparação argentina contaram com algumas falhas e dificuldades. Inicialmente, o ataque seria realizado entre os dias 24 e 25 de maio, para coincidir com um importante feriado nacional, mas foi adiantado para 1º de abril (o desembarque ocorreu no dia 2 por questões meteorológicas), o que ocasionou dificuldades logísticas para as tropas estacionadas nas ilhas.

O 25º Regimento de Infantaria (unidade do Exército argentino que compôs o grosso da força atacante) era composto majoritariamente por conscritos com apenas dois meses de instrução. No desenrolar do conflito, esses jovens, em diversas ocasiões, participaram de difíceis combates e mesmo assim desempenharam com algum sucesso suas funções.

A situação em unidades de “primeira linha” também não era plenamente satisfatória: a Agrupación de Comandos Anfíbios (congênere do Batalhão Tonelero, do Corpo de Fuzileiros Navais, do Brasil), a quem, juntamente com os “Buzos Táticos” (congênere do Grumec), cabia realizar o desembarque precursor em prol da força de desembarque principal, sofria carência de pessoal, o que os levou a utilizar militares recém-formados no curso de operações especiais, bem como de falta de material suficiente para a missão: armamento, botes pneumáticos, motores de popa, roupas de mergulho e óculos de visão noturna.

A guarnição de Royal Marines que servia na ilha estava justamente no período



Mapa da área de operações

de troca, o que significava pelo menos o dobro de soldados ingleses nas ilhas (esse fato, segundo algumas fontes, era desconhecido pelos argentinos). O governo de Margaret Thatcher imprimia cortes orçamentários às Forças Armadas inglesas, e em seis meses era prevista pela Royal Navy (Marinha inglesa) a desativação de vários de seus meios operativos, o que dificultaria uma ação no sentido de reagir ao ataque argentino (as Ilhas Britânicas distam mais de 8.000 milhas das Falklands – a Marinha americana julgava na época a ação de retomada das ilhas pelos ingleses como impossível devido à dificuldade logística gerada por essa enorme distância).

Contudo, o plano argentino foi adiante e incumbia a Força-Tarefa Anfíbia 40, sob comando do Contra-Almirante Walter Allara, dos seguintes objetivos:

- capturar a guarnição inglesa e retomar o controle das ilhas, fazendo máximo esforço para não provocar baixas nos combatentes adversários e nos habitantes das ilhas, bem como evitar danos às instalações (a preocupação era evitar reprovações por parte dos organismos internacionais ou de outros países por ocasião de negociações diplomáticas);

- capturar o governador local, anular a vontade de combater do inimigo; e

- efetuar o controle do aeroporto por onde viriam suprimentos transportados em aeronaves C-130 Hércules da FAA (Fuerza Aérea Argentina). A Força-Tarefa – composta pelas fragatas *Hércules* e *Santísima Trinidad* (navios de origem inglesa); corvetas *Drummond* e *Granville*; Navio Desembarque de Tropas *Cabo San Antonio*; Quebra-Gelo *Almirante Irizar*; Transporte *Isla de Los Estados*, além do submarino (classe *Guppy*) *Santa Fé* (construído pelos americanos para ser operado durante a Segunda Guerra Mundial) – suspendeu de Puerto Belgrano no domingo, 28 de março, sob pretexto de realizar manobras com navios uruguaios.

Os americanos, que monitoravam por meio de seus satélites a esquadra argentina, alertaram os britânicos.

OS SÚDITOS DA RAINHA PREPARAM AS BOAS-VINDAS

Na quarta-feira 31, a inteligência britânica tinha indícios suficientes de que uma invasão estava por acontecer e alertou as autoridades das ilhas. Imediatamente o governador, Rex Hunt, reuniu os oficiais mais antigos dos Royal Marines para discutirem as ações defensivas a serem tomadas (o Major Mike Norman, por ser mais antigo, ficou com o comando dos efetivos militares, e o Major Gary Noott assumiu a função de assessor militar do governador).

Os ingleses dispunham de 67 fuzileiros, além de 12 militares do HMS *Endurance* que se encontravam em terra. O governador também fez a convocação da força local de defesa, composta de 120 membros, porém apenas 30 compareceram. A esses defensores uniram-se, de forma voluntária, o ex-fuzileiro naval Jim Airfield (que residia nas ilhas) e Jack Sollin, que cedeu seu navio *Forrest* para ser usado a fim de dar o alerta sobre a aproximação da força atacante.

O governador foi à rádio e transmitiu o informe, preparando a população; as aulas foram suspensas e definiu-se a casa do governador (onde também funcionava a sede do governo) como centro coordenador das ações defensivas.

Como providência, a residência do governador foi evacuada, bem como o quartel dos fuzileiros em Moody Brook; o farol de Pembroke foi desligado; os argentinos residentes nas ilhas foram presos e a pista do aeroporto foi obstruída com veículos para evitar o pouso de aeronaves inimigas. “Depois de enviar minha esposa e meu filho para um local seguro, determinei aos funcionários para saírem da casa e levarem apenas o ne-

cessário; vi uma dessas pessoas carregando sob um dos braços um retrato da rainha e no outro uma garrafa de gim” (Rex Hunt).

O Major Norman tinha o objetivo de retardar ao máximo o desembarque e as ações argentinas e para isso dispôs seus homens no aeroporto, nas praias prováveis onde ocorreria o desembarque, na sede do governo e na colina Sapper Hill, onde foi estabelecido um posto de observação.

O DESEMBARQUE

Durante o percurso até o teatro de operações, a força-tarefa argentina enfrentou mar oito na escala Beaufort, ocasionando dificuldades para a tropa embarcada, além da inutilização de um dos caiaques que seriam empregados no reconhecimento da praia. As condições meteorológicas desfavoráveis fizeram com que a operação fosse adiada para 2 de abril.

Às 19 horas do dia 1º de abril, os 91 militares da Agrupación de Comandos Anfíbios embarcados no *Santísima Trinidad* iniciaram os preparativos para o combate que se avizinhava: camuflaram os rostos, vestiram trajes secos e verificaram o armamento. Por meio de um rádio de pilha, escutavam a transmissão da rádio uruguaia Colonia, que noticiava como certa a invasão argentina.

O *Santísima* aproximou-se das costas das Malvinas, demandando as proximidades de Porto Harriet. O objetivo era realizar o desembarque o mais próximo possível de terra. Pouco antes das 21 horas, o navio fundeou em um ponto onde era possível divisar as luzes da costa.

Às 21 horas, pelo fonoclama, os fuzileiros argentinos receberam a ordem para iniciar a manobra de transbordo; 15 minutos depois, o caiaque sobrevivente da tempestade e um bote partiram para realizar o reconhecimento avançado da praia. Às

22h45, os primeiros argentinos alcançaram as Ilhas Malvinas – eram o Tenente (FN) Bernardo Schweizer e o Cabo (FN) Carlos Cequeira, tripulantes do caiaque precursor. Com óculos de visão noturna (OVNs), realizaram o reconhecimento do local e, por meio de um sinal luminoso, enviaram a mensagem ao navio para que as demais embarcações iniciassem o deslocamento.

Os fuzileiros britânicos, que estavam no posto de observação de Sapper Hill, informaram ao Major Norman sobre o ruído de motores. O comandante britânico julgou ser a movimentação de helicópteros inimigos, quando na verdade eram 19 botes *zodiacs* encaminhando-se para a praia. Ao alcançarem terra, os argentinos ocultaram os botes e desejaram *buena suerte* a cada um dos seus companheiros. Às 23h45, rumaram para seus objetivos.

RUMO A MOODY BROOK

Os argentinos desejavam cessar o quanto antes possível a reação britânica. Para isso, foi estabelecido que o aquartelamento em Moody Brook fosse tomado. Paralelamente a essa ação ocorria o desembarque de *Buzos Tácticos*, a partir do Submarino *Santa Fé*, com a função de preparar a praia onde seriam desembarcados a força principal e os veículos anfíbios LVTP-7.

Às 5h30, o ataque ao quartel foi iniciado com granadas e metralhadoras; logo perceberam que o local estava vazio, mostrando o quanto foi eficaz a medida do comando inglês em desocupar o local. Consolidada a segurança na área, hastearam o pavilhão argentino; era a primeira vez que isso ocorria em 149 anos de domínio inglês.

CASA DO GOVERNADOR

Enquanto um grupo dirigiu-se a Moody Brook, um outro, comandado pelo Capitão

de Corveta (FN) Pedro Giachino, encaminhou-se a Port Stanley para cumprir outro objetivo capital da Operação Rosário: capturar o governador.

Às 5h50, os últimos preparativos foram tomados para atacar a sede do governo, e, às 6 horas, o Tenente García Quiroga, atuando como intérprete, emitiu a viva voz o seguinte comunicado: “Sr. Hunt, somos fuzileiros argentinos, as ilhas estão tomadas, os veículos anfíbios desembarcarão e virão até aqui; cortamos o telefone e pedimos que saia sozinho, desarmado e com as mãos na cabeça, a fim de prevenir problemas. Garantimos que sua classe e sua dignidade, assim como de toda sua família, serão respeitadas.”

Após alguns minutos sem obter qualquer resposta, novamente Quiroga interveio sem sucesso; então, o Comandante Giachino, que estava ao seu lado, ordenou o lançamento de uma granada, que explodiu no jardim da residência. Os ingleses reagiram com fogo de fuzis e metralhadoras: tem início o combate mais difícil da operação.

O confronto se dá entre 43 britânicos entrincheirados na casa e 16 argentinos que a cercam. Sob intenso fogo inimigo, Giachino e Quiroga avançam e são atingidos pelos disparos. Imobilizados pelo fogo inglês, os argentinos ficam impossibilitados de resgatar seus companheiros. O cabo enfermeiro Ernesto Urbina, na tentativa de prestar auxílio aos feridos, também é atingido e começa a pedir socorro em inglês.

Com a aproximação de veículos anfíbios e do Batalhão de Infantaria Marinha Nº 2, o governador Hunt, acompanhado dos majores Norman e Noott, decide iniciar conversações para um cessar-fogo. O Contra-Almirante (FN) Busser, comandante das forças terrestres, chega

para iniciar negociações com o governador, ordenando a viva voz cessar fogo aos seus homens. O governador cumprimenta o almirante dizendo: “Isto é propriedade britânica. Você não foi convidado.” Ao final da reunião fica decidida a rendição das tropas inglesas.

Os prisioneiros começaram a ser agrupados (as fotos dos fuzileiros da rainha sendo rendidos causaram grande comoção popular na Inglaterra e furor na Argentina) e os feridos, aten-

didos. Giachino, ferido gravemente, foi levado ao hospital local e atendido por uma equipe médica composta de compatriotas



Comandante Pedro Giachino



Soldados ingleses sob custódia de fuzileiros argentinos

e ingleses, porém os esforços dos médicos não puderam evitar sua morte. O Comandante Giachino era prestigiado por seus comandados; os ingleses, ao prestarem condolências, exaltaram sua atuação em combate. Morreu aos 34 anos, deixando mulher e duas filhas.

A missão estava cumprida: as ilhas estavam sob controle argentino.

DESEFECHO

Os prisioneiros foram repatriados via Uruguai e recebidos como heróis em Londres. A Inglaterra reagiu com a maior mobilização militar feita desde o final da

Segunda Guerra Mundial, enviando uma força-tarefa para retomar o território. O conflito, que durou dois meses, ceifou de ambos os lados a vida de marinheiros, soldados e aviadores e culminou com a vitória inglesa.

“A Guerra das Malvinas, [...] tão elevada, tão cruel, tão santa, tão triste, tão doce, é o expoente histórico mais acabado de como a justiça de causa pode transformar os homens. Fazer de quase meninos verdadeiros homens. De covardes, valentes, e de valentes, heróis, e de heróis, mártires.” (Senhora María Delicia Rearte de Giachino, mãe do Capitão de Corveta Giachino).

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Guerra das Malvinas;

BIBLIOGRAFIA

- DUARTE, Paulo de Queiroz. *Conflito das Malvinas*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Bibliex, 1986.
SEINELDIN, Mohamed Ali. *Malvinas, um sentimento*. Rio de Janeiro: Ombro a Ombro, 2004.
VASQUEZ, Juan R. *Los Comandos Anfibios el 2 de Abril*. Buenos Aires: Deyseg, 2002.

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

O Almirante de Esquadra Eddy Sampaio Espellet enviou o seguinte esclarecimento relativo a artigo sobre submarino nuclear, publicado na *RMB* V. 129, n. 07/09, pág. 163:

“Li, no último número da *RMB*, o artigo do Capitão de Fragata Roberto Loyola Machado sobre o submarino nuclear. O texto está muito bem escrito e mostra à sociedade a necessidade de termos esse tipo de navio no inventário da Marinha do Brasil, porém desejo esclarecer dois pontos do artigo.

O primeiro refere-se a uma nota de rodapé em que o autor dá uma versão do termo ‘arquiduque’, usado por alguns oficiais da década de 20 do século passado.

Lembrei-me, então, de um aforismo do senador Afonso Arinos, que dizia: ‘Enquanto o moço cita, o velho se lembra’. Isso porque o significado de ‘arquiduque’ não é o citado pelo autor. O velho, no caso eu próprio, se lembra

do significado deste termo, que encontrei na Esquadra de 1941, quando embarquei como segundo-tenente. Inclusive conheci alguns desses oficiais e convivi com eles.

Esse termo foi aplicado pelos oficiais do Encouraçado *Minas Gerais* aos seus colegas embarcados no Encouraçado *São Paulo* e que fizeram a viagem à Bélgica para trazer o Rei Leopoldo e família, a fim de assistirem às cerimônias do Centenário da Independência, a convite do nosso presidente, Dr. Epitácio Pessoa, grande jurista e que havia sido nosso representante na Liga das Nações, antes de se eleger presidente.

Esse aposto, que os oficiais do *Minas* deram aos colegas do *São Paulo*, decorre da mágoa que eles tiveram pelo fato de o navio escolhido ter sido o *São Paulo* e não o *Minas*. É muito comum a rivalidade entre navios da mesma classe. Vide *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; *Barroso* e *Tamandaré*. O curioso é

que os oficiais do *São Paulo* ostentaram com muito orgulho o título que lhes dera o pessoal do *Minas*.

O segundo ponto refere-se à data que ele dá para o início da energia nuclear na Marinha do Brasil. De fato, a comissão de São Paulo e os trabalhos de Aramar foram originados em 1979, na gestão do Almirante Maximiano como ministro, porém há uma pré-história que não pode ser esquecida e que vou narrar em seguida.

Em 1976, eu era diretor-geral do Material da Marinha e fui à Inglaterra para observar trabalhos de construção de fragatas e de submarinos. Em Barrow-in-Furness, onde se construía os submarinos, encontrei o presidente do estaleiro, que me mostrou o Submarino *Churchill*, que estava fazendo algum serviço, e me disse: ‘Almirante, este é o submarino nuclear que os senhores vão construir no futuro; é o melhor do mundo no seu gênero, não se esqueça de nós.’

Fiquei com aquela ideia na cabeça e, ao regressar, fui ao ministro, Almirante Henning, prestar contas de minha visita e disse-lhe o que tinha ouvido do presidente do estaleiro. Lembrei-me então de um ditado muito antigo de um filósofo chinês de antes da Era Cristã, que dizia: ‘Se tiveres que percorrer mil quilômetros, terás que dar o primeiro passo.’ Chamei o Almirante Néelson Xavier, diretor de Engenharia Naval, e lhe disse: ‘Néelson, você vive dizendo que tem ações no MIT [Massachusetts Institute of Technology]. Então pede ao reitor uma vaga para um oficial nosso fazer o curso de Energia Nuclear.’ Passados alguns dias, ele voltou e me disse: ‘Chefe, consegui a vaga.’ Então restava-nos escolher o homem. Eu lhe pedi que o escolhido tivesse as seguintes qualidades: liderança, iniciativa, entusiasmo e que ele nos promettesse que não pediria passagem para a reserva. Néelson escolheu o Capitão-Tenente (EN) Othon Pinheiro da Silva e trouxe-o à minha presença. Conversamos e fiquei muito bem impressionado com ele. Fui

ao ministro com o seu nome e fizemos uma exposição de motivos enxuta. O ministro estava cético. Alguns dias depois, o General Geisel aprovou o nome de Othon.

Passou-se o tempo. Quando ele voltou, em 1978, o diretor-geral do Material da Marinha era o Almirante Maximiano. Eu era o chefe do Estado-Maior da Armada. Max contou-me que ficou muito bem impressionado porque ele apresentou um relatório muito bem feito. O que fazer com ele? Lembrei-me que o Néelson me falava sobre um físico Ph.D., seu amigo, Sérgio Mendes, que era perito em raio laser e estava trabalhando na Unicamp e no ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica) com enriquecimento de urânio pelo raio laser.

Perguntei ao Brigadeiro Lucena, chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, se ele receberia o Othon. Pouco depois ele deu afirmativo. Pedi ao ministro que fizesse um aviso ao Brigadeiro Araripe, ministro da Aeronáutica, solicitando a transferência do Capitão-Tenente Othon para o ITA.

Ele foi, mas não concordou com o processo do raio laser, de vez que ele já tinha pensado na ultracentrífuga, mas conseguiu entrosar-se com o pessoal do Ipen (Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares), e daí por diante é que surgiu Aramar, a Comissão de São Paulo e a Marinha do Brasil entrou na energia nuclear.

O notável é o fato de que o Capitão-Tenente Othon descobriu o processo de enriquecimento pela ultracentrífuga, conseguiu que nossa indústria se interessasse pela sua fabricação e hoje somos um dos poucos países que enriquecem o urânio. Por isso eu digo sempre que ‘o Othon descobriu a roda’. Ninguém ensina esse processo. Nem sei como ele conseguiu’.



Recebemos a seguinte correspondência do Capitão de Mar e Guerra Sergio Lima Ypiranga dos Guarany's a respeito da maté-

ria “A necessidade de construção do submarino nuclear brasileiro”, do Capitão de Fragata Roberto Loiola Machado, publicada na *RMB* V. 129, n. 07/09, pág. 163:

“Afirmar que o custo desse submarino é reconhecidamente alto, mas que os recursos financeiros serão devidamente alocados” leva a desdobrar tal desembolso em: projeto, assistência para execução, mão de obra, peças e equipamentos. Cada material que é transferido de seu produtor para o adquirente tem preço formado por custo de fabricação mais margem de contribuição do fabricante. Enquanto não ocorrer novo desembolso de margem de contribuição do mesmo item, o custo deixa de ser alto para ser exato. Tal custo pode ser abaixado se, durante a discussão da encomenda, ficar claro que apenas a execução será remunerada, pois o projeto não está sendo encomendado ao executor. É comum executantes atentos cobrarem a um contratante desatento projeto indevido, embora a autoria do desenho de execução esteja assinalada sem discordância. Segundo este raciocínio, o custo do submarino nuclear, em que parte do projeto é de autoria da Marinha do Brasil (MB), é mais baixo que o do *Scorpene*, em que tudo chega à MB por meio da Direction des Constructions Navales Services (DCNS) sem qualquer autoria da MB. Tudo o que houver no *Scorpene* acarreta cobrança à MB de seu custo para a DCNS mais a margem de cobrança da DCNS. No Nuclear, tudo o que for replicação do *Scorpene* é isento da margem da DCNS, bem como o que provier da Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear (Cogesn) e do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (Cetemsp).

Dissuasão é o efeito de um recurso que obriga outro agente a considerar a existência desse recurso. Não tem valor absoluto, pois efeito é sensação, depende de como é exibido. Como submarinos valem tanto mais quanto

estejam mais ocultos, a dissuasão por submarinos cresce pela ausência deles nos locais onde são inofensivos. A ocultação de submarinos é cuidada e operada pelo Comando de Operações Navais (ComOpNav) e pela Autoridade de Controle de Submarinos (Acosub). Logo, a dissuasão segue a ocultação, cada submarino que não esteja oculto porque emergiu ou rompeu silêncio está reduzindo a dissuasão e a ocultação dele e dos outros da mesma Marinha. Um submarino convencional reduz a dissuasão e a ocultação de outros convencionais e de nucleares da mesma Marinha quando emerge a aspiração de seu esnorquel. Pode reduzi-la, escolher o local onde a ergue, reduzir aspectos contrastantes dela, mas não pode eliminá-la. Romper silêncio é aceitável mediante o envio de boia transmissora com retardo ajustável, do mesmo modo que é inaceitável adquirir submarino desprovido dela. O uso do esnorquel deve ser o mais discreto possível, seja por haver sobra de carga na bateria, seja por haver Propulsão Independente da Atmosfera (AIP), seja por aproveitar encobrimento por condições de navegação civil ou de estado meteorológico, mas não pode ser eliminado. Atualmente o motor Stirling tem vantagens sobre outros tipos de AIP por não alterar o tamanho do submarino portador e por usar o mesmo combustível da propulsão diesel. Nada impede que a MB deixe de propor aos franceses, no atual programa, o Stirling ou adote o francês Mesma, menos eficaz porque obriga apêndice no casco original e tanque do combustível exclusivo. Durante a operação do esnorquel cessam a ocultação visual e a acústica, deixando o submarino vulnerável a outros. Esta vulnerabilidade pode ser atenuada pela previsão obtida pelo alcance por sonar rebocado e pela contribuição de escutas passivas. Convém a nossos convencionais possuírem sonar rebocado e haver escuta passiva em amarras de plataformas com disseminação a eles por retransmissor remoto, de intrusos detectados.

Eventuais detecções são dissuasórias e diplomáticas, mormente protegendo a origem da detecção. Convém à ocultação de nossos nucleares que haja convencionais nossos em operação oceânica. O emprego de parelhas de convencionais em operação oceânica é caro, mas com recarga de bateria totalmente segura, a um tempo diminuindo trânsito para Zonas de Patrulha (ZP) e aumentando duração do patrulhamento, com dupla economia de submarinos, ganhos de ocultação e de dissuasão. A ocultação de submarinos existe somente em imersão ou sob telhado na base, pois de outro modo são visíveis pelos satélites e declarados a quem, sem possuir satélite, recebe dados de possuidores. Então, a ocultação é restabelecida pela imersão e pelo silêncio, restaurando a virtude tática do submarino, seja convencional ou nuclear.

Devido ao aspecto mais gramatical que real do ensino brasileiro de Estratégia, que é vista como manobra entre dois antagonistas em vez de ser conjunto de atitude, ritmo e manobra entre todos os atuantes no cenário, citações do tipo “um dos aspectos relacionados com a segurança que ainda subsiste, e que tem sido utilizado com frequência no cenário internacional, é o estabelecimento de tratados” são usadas para explicar tratados que foram praticados e ações que os desconheceram. É melhor ver que Estratégia é a técnica do desenvolvimento, onde trégua é a cessação de combate feita com intenção de recuperar poder consumido em combate, combate é exercício de esforço com intenção de impedir desenvolvimento de outros e aliança é a recusa de combater causada pelo desejo de desenvolver à custa de poupar poder. Há duas atitudes de aliança, a interposta, praticada por quem é superior no objetivo, e a flexível, por quem é inferior. Em ambas, a consideração é o aumento de preço de operações futuras do oponente, em que vestígios propositais de acesso por submarinos obrigam maior custo operativo nos locais dos vestígios. Houve enorme demora

para o mundo compreender que o desenvolvimento jamais foi militar, muito ao contrário, deveu-se à economia de gastos militares. Essa demora deu lugar à eloquência: ‘De outra forma, vulnerabilidade estratégica pode ser considerada tudo aquilo que, estando à mercê da ação de forças oponentes, é capaz, se atingido, de abalar a força produtiva, o *ethos* nacional, e de enfraquecer a própria expressão do poder político.’ Na mesma visão distorcida, a noção de vulnerabilidade é tática por decorrer de ações adversárias em vez de depender do balanço global de ações, requisito inerente ao adjetivo ‘estratégico’. Não há qualquer necessidade de tratado entre o possuidor de satélites e o cliente de declarações desse possuidor, como também pela certeza de um possuidor de vetores intercontinentais que um lançamento por ele de artefato nesses vetores acarreta lançamento contra ele por outros possuidores (segundo golpe). Devido aos Estados Unidos terem lançado artefatos nucleares sobre Hiroshima e Nagasaki, outros países trataram de equipar-se para possuir ‘segundo golpe’, sem tratado e sem ameaçar, porém declarando atividade em vez de passividade perante o alvitre de ser alvo futuro. É óbvio que cada possuidor de vetores desprovido de satélites é cliente de algum dos possuidores, também sem tratado e sem revidar algo.

Em consequência da posse de satélites vigilantes, a faculdade guerrilheira de convencionais ficou reduzida à falta de declaração dos possuidores sempre que romperem a própria ocultação. Somente os nucleares estão aptos a serem ‘guerrilheiros dos mares’. Tanto o guerrilheiro como o agente encoberto sofrem oposição por forças armadas permanentes, quando descuido alertar tempestivamente os ofendidos. Convencional pode ser ‘guerrilheiro dos mares’ apenas no intervalo de vigilância. Nucleares cuidadosos podem ser guerrilheiros, praticar dissuasão e serem críveis se não estiverem acompanhados por algum outro.

Nucleares operativos definem etapa de conflito limitado, por acarretarem acréscimo de comprometimento dos demais possuidores e por traduzirem poder de dissuasão. Estarem operando não é declaração de guerra, apenas etapa de conflito limitado, desejo do autor da operação e do autor do acompanhamento. Ora, tanto a posse de nucleares quanto o acesso a compartilhamento de vigilância são dados ostensivos, dispensam rompimentos de relacionamento e aspiração de acordos. O porte da aptidão dissuasória não limita nem expande a ação do possuidor. Basta possuir um convencional para poder dissuadir; é claro que o número de submarinos aumenta a dissuasão até que o dissuadido tenha a mesma espécie, não o mesmo número. O alinhamento com o mais capaz completa tanto a dissuasão como a esterilização, mas é necessário que o alinhado de menor porte tenha valor para o supridor de escala. 'De outra forma, o conhecimento e a tecnologia são ainda fatores capazes de influenciar concepções de segurança, e ações de repercussão global serão mais eficazes e eficientes se houver alargamento do manejo de novas tecnologias.' Não é o número de convencionais ou de nucleares o aspecto definidor da capacidade dissuasória, mas o conhecimento e o poder de obter satélites, submarinos e artefatos, realizada a credibilidade do autor. Contra o conhecimento e o poder de obter militam as ações defeituosas, que mantêm desprezo pela Austrália e mantiveram o desprezo pela China até ela fazer volumosas correções com apoio interessado da França. A MB ainda não demonstrou que atribui maior valor ao conhecimento que à execução do reator nuclear, designando mais pessoal para a pesquisa do reator, embora tenha aumentado o número de oficiais envolvidos na aquisição de conhecimentos de direção de tiro providos pelo acordo com os franceses.

É imprescindível que a oficialidade não envolvida diretamente com o programa de

submarinos adquira consciência da duração e da substituição da carga dos reatores, que aumentaria o anseio por criação técnica liberadora da longa espera de transferência importada. A consciência geraria três preocupações: uma com a velocidade da corrente de convecção no reator, outra com a eficácia do aproveitamento térmico e outra mais com ampliação da tecnologia importada de controle. 'É possível observar a preocupação de conquistar independência tecnológica. Estado e Marinha trabalhavam de maneira unívoca. A Marinha visualizando a construção prospectiva do nuclear e o Estado querendo atingir distinção internacional.' Em vez de unívoca, a maneira era competitiva e descoordenada, como atestam a pesquisa de separação a laser da Força Aérea Brasileira e a de grafite do Exército Brasileiro em comparação com a supercentrífuga da MB. Não fosse o empenho do vendedor da tecnologia que nos procurou, continuaríamos batendo cabeça no desenvolvimento de centrífugas até vir outro dos dois vendedores existentes, o que se encontrou com o Iraque e o do Paquistão, que se encontrou com China, Irã, Coreia do Norte e Líbia. Estivemos mantendo segredo de rigorosamente nada se o Cetemps era livre de agir e de esconder; logo, de decidir.

Despertado pelos ingleses, graças ao contrato de aquisição dos *Oberon*, o conhecimento de Tática Submarina levou a MB a contratar com a IKL o processo de fabricação de um convencional, o IKL-209. Desse processo, a MB aprendeu a montar exemplares sem aprender a projetá-los. Continuou a desenvolver táticas apoiada no ensino dos ingleses, mas aí também não aprendeu nem desenvolveu a programação de Direção de Tiro. Pior que isso, nunca dialogou com os subcontratados pela IKL, não aprendeu a comprar no mercado a reposição prevista. Aceitou ser cliente da IKL ao gosto dessa,

sem contato com os subcontratantes dela. A França tentou, em 2003, vender-nos submarinos com promessa de superar essas lacunas, mas nessa época a Diretoria de Engenharia Naval (DEN) foi sufocada pela Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), e o relacionamento com a incauta IKL passou a ser a regra. Por um instante, durante visita ao Brasil do presidente da França, o Brasil reforçaria sua condição ímpar de detentor do mercado de reparo em submarinos no Hemisfério Sul, mas aquele presidente retornou sem haver oferecido o apoio francês. Não teve liberdade de ação porque a Alemanha ameaçou dificultar a consolidação da União Europeia, e o Brasil não teve tirocínio suficiente para respaldar a França. Houve brasileiros que respaldaram a Alemanha, invocando ‘filiação logística’, seja lá o que isso queira dizer! O fato foi chegarmos a 2008 férteis para o acordo com a França devido à imprudência alemã, sem sabermos atualizar Tática porque nem armas possuíamos, sem saber alterar os programas de Direção de Tiro porque não tínhamos oficialidade criadora e podendo alegar que a interrupção de compras nos fez perder a esperança de conhecer os equipamentos mais recentes. Tivemos consciência de estarmos fracos e de que trilháramos caminho ruim por rejeitarmos comodamente pesquisa indígena.

O enfraquecimento do estabelecimento militar levou o Brasil a perder identidade, sucumbindo a pressões efêmeras e abusadas, pois não convinham firmemente nem aos pressionadores. Assim assinamos, em 18 de setembro de 1998, o Tratado de Não Proliferação Nuclear (TNP), o que significou, além da adesão ao TNP original, uma ao Acordo de Salvaguardas, pois que o TNP original nada dispunha contra decisões soberanas dos signatários. Mediante o Acordo de Salvaguardas, a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) impôs ao Brasil um limite de 20% de enriquecimento

de urânio e pressionou a assinatura de um Protocolo Adicional, rejeitado por mostrar inaceitável perda de soberania. O Brasil pode a qualquer hora pedir a revogação do limite de 20%, pela letra do Tratado e porque tanto pode retirar-se dele como pedir alteração após 90 dias do aviso. Brevemente terá de pedir essa revogação ou não fará reator operativo. Aliás, basta declarar a necessidade de maior enriquecimento para desnudar qualquer pusilanidade da AIEA ou dos EUA. Nada impede que o Brasil obtenha secretamente aval para enriquecimento, porque convém a cada país do mundo ver se algum outro país tem a audácia de protestar, mas um fingimento de surpresa ao saber de enriquecimento superior é um inconveniente evitável.

O convencional perde ocultação visual e acústica quando esnorqueia, mas tem ótima ocultação no restante do tempo. Não é à toa que a Marinha norte-americana aluga dois convencionais suecos. Submarinistas sabem que o nuclear tem ocultação e acuidade diminuídas em alta velocidade, sabem que não devem usar velocidade tão alta que os leve a percorrer trecho mais distante que o confirmado livre por seus sensores. Nada determina a superioridade invariável de um dos tipos em relação ao outro: o que perceber o outro antes o mata sem despertá-lo. Enquanto um país possuir apenas um nuclear, este será plotado, seguido, vigiado por todos os países que forem capazes. O reator tem de caber no nuclear: quem fizer reator menor possuirá nuclear menor, mais oculto, mais livre de recarga no reator. Conclusões: país tem de possuir quantos nucleares puder; e o país deve usar todos os convencionais que possuir.

Estes comentários são feitos por mim a propósito de impedir convicções imprecisas das necessidades de submarinos, sejam convencionais ou nucleares.”

DOAÇÕES À DPHDM – 4º TRIMESTRE DE 2009

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Vice-Almirante José Luiz Feio Obino
Uniso
University of Florida UF
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Instituto Butantan
Biblioteca Nacional
Vega Comunicação Ltda

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Naval Forces – v. 30 nº 3/2009

ARGENTINA

Boletín Del Centro Naval – v. 127 nº 823 jan.abr/2009

CANADA

Canadian Naval Review – v. 5 nº 1 SPRING/2009

CHILE

Revista de Marina – v. 124 nº 909 mar.abr/2009; v. 124 nº 910 mai./jun.2009

ESPAÑA

Cuadernos de Pensamento Naval – supl de La Revista General de
Marina nº 9 jan/fev/2009
Revista General de Marina – nº 256 mai/2009; nº 256 jun/2009
Revista de la Real Liga Naval Espanhola – nº 158/2009

ESTADOS UNIDOS

Politics & Policy P&P – v. 37 nº 2 abr/2009; v. 37 nº 3 jun/2009

FILIPINAS

International Portfolio – mai/2009

INGLATERRA

Vainmarsat – out./dez. 2009

ITÁLIA

Rivista Marittima – v. 142 feb.mar./2009 + suplemento

PORTUGAL

Revista da Armada – v. 39 nº 433

Revista de Marinha – jun.jul./2009; ago.set./2009

TURQUIA

Tecnologia Militar – v. 31 nº 2/2009

BRASIL

Cadernos de História da Ciência Instituto Butantan – v. 4 nº 2 jul./dez. 2008

Idéias em Destaque – nº 31 set/dez 2009

Informativo Marítimo – v. 17 nº 2 abr/jun 2009

Pesquisa FAPESP – nº 163 set/2009; nº 164 out./2009 e supl. esp.

Portos e Navios – v. 51 nº 584 set./2009; v. 51 nº 585 out./2009; v. 51 nº 586 nov./2009

Revista da Cultura – v. 9 nº 15 jun./2009

Revista da Escola de Guerra Naval – nº 12 dez./2008

Revista de História da Biblioteca Nacional – v. 4 nº 48 set./2009

Revista de Estudos Universitários – v. 35 nº 1 jun/2009; v. 35 set./2009

Revista de Historia Naval – v. 27 nº 104/2009

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – v. 165 nº 425 out./nov. 2004;
v. 169 nº 440 jul/set 2008

Tecnologia & Defesa – v. 26 nº 119

Ventura – v. 21 nº 56/2008

NECROLÓGIO

- † VA Orlando Augusto Amaral Affonso
- † CA Antônio Carlos da Câmara Brandão
- † CMG Geraldo Gonçalves Gomes da Costa
- † CMG Maurício Kiwielewicz
- † CMG Paulo Cesar Gomes Rodrigues
- † CT Márcio Pereira Cunha
- † 2º TEN (FN) Ricardo Gonçalves Brogin
- † 1º SG (FN) Edson Figueiredo do Amaral



**ORLANDO AUGUSTO AMARAL
AFFONSO**

★ 24/08/1924

† 25/11/2009

Nasceu no Rio de Janeiro, filho de José de Santa Maria Affonso e de Maria de Jesus Amaral Affonso. Promoções: a segundo-tenente em 16/01/1947, a primeiro-tenente em 05/02/1949, a capitão-tenente em 22/03/1952, a capitão de corveta em 08/05/1956, a capitão de fragata em 05/03/1963, a capitão de mar e guerra em 10/04/1968, a contra-almirante em 25/11/1974 e a vice-almirante em 25/11/1978. Transferido para a reserva em 09/03/1983.

Em sua carreira comandou três vezes: Navio-Faroleiro *Henrique Dias*; Navio-Hidrográfico *Orion* e Navio-Oceanográfico *Almirante Saldanha*. Exerceu duas direções: Diretoria de Hidrografia e Navegação e Diretoria de Aeronáutica.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Encouraçado *Minas Gerais*; Contratorpedeiro *Greenhalgh*; Navio-Escola *Guanabara*; Navio-Hidrográfico *José*

Bonifácio; Comissão Naval Brasileira em Washington; Estado-Maior da Armada; Escola de Guerra Naval; Comissão Militar Mista Brasil Estados Unidos da América; Escola Superior de Guerra; Diretoria de Hidrografia e Navegação (Vice-Diretor); Embaixada do Brasil no Equador (Adido Naval); Comando do Controle do Tráfego Marítimo (Chefe do Estado-Maior); Estado-Maior das Forças Armadas; Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secretário); e Estado-Maior da Armada (Vice-Chefe).

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

Rio Branco – Grau Grande Oficial; Medalha do Mérito Mauá; Medalha Militar de Ouro com passador de platina; Medalha Naval do Mérito de Serviços de Guerra – sem estrela; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; Ordem Militar de Cristo – República de Portugal; Medalha Naval de Vasco da Gama – República de Portugal; Medalha Naval Comemorativa da Morte do Infante Dom Henrique – República de Portugal; Medalha do Mérito Militar de 3ª classe – República de Portugal; e Condecoração Abdon Calderon – República do Equador.

À família do Almirante Orlando Augusto Amaral Affonso, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

GRANDE CHEFE, INESQUECÍVEL AMIGO

O Almirante Orlando Augusto Amaral Affonso, então capitão de mar e guerra, era o vice-diretor de Hidrografia e Navegação quando o conheci, como capitão-tenente recém-chegado de Portugal, onde fui estudar Oceanografia Física por indicação do Almirante Ernesto de Mello Baptista, saudosos diretor da Repartição Hydrographica.

Integrando a escala de oficiais de serviço, recordo-me de seu esforço em dar à Ilha Fiscal a apresentação melhor possível, em exigir dos navios da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) atracados ao molhe o mais rigoroso aspecto marinheiro e, dos militares, o apuro nos uniformes (os dele eram impecáveis...).

Servi no Navio Oceanográfico *Almirante Saldanha* durante todo seu comando. Era obstinado no cumprimento das Instruções Especiais emanadas pela DHN e no aprestamento do “Velho Barco”. Tinha clara visão do emprego do *Saldanha* não só na oceanografia, mas também na geologia

marinha, para gáudio dos geólogos quase sempre embarcados. Acho que a convivência a bordo nos fez amigos.

Sempre dizia que o oficial da Marinha deve ser um técnico. Mas só enquanto puder. Depois, precisará “hoverar”, ou seja, abrir o campo visual.

Tinha horas sofridas: as de audiência. Certa vez, sentindo-o angustiado e já me valendo da confiança com que me distinguia, disse-lhe que, a meu ver, não deveria ficar assim. Pelas funções que exercia, acompanhava os resultados das audiências dos comandantes. E, para respaldar meus argumentos, mencionei-lhe seus julgamentos mais comuns: dispensado, admoestado, reprimido, um ou dois dias de serviço extraordinário... Respondeu-me que, *a priori*, só tinha a punição mais grave para uma contravenção: a falta à verdade. As outras sempre mereciam avaliação mais ponderada.

Promovido a contra-almirante e nomeado diretor da Hidrografia e Navegação, te-

nho a impressão de que me queria para assistente. Mas a matrícula na EGN não permitiu a nomeação. Pediu-me um nome da turma posterior. Que responsabilidade! Dei-lhe. Aceitou-o sem mesmo conhecer o indicado. O oficial, por sua vez, não tinha a menor ideia por que havia sido escolhido. Tornaram-se amigos. Vários anos depois, confessei ao caríssimo companheiro Almirante Jeronymo Francisco Mac Dowell Gonçalves a minha sugestão.

No ano seguinte, fui seu assistente. Lembro-me das palavras iniciais: “Despenseiro, ordenança, cozinheiro e motorista, eu trato diretamente com eles”. Formidável! Fui encarregado de Comunicações e um assessor direto do meu chefe.

Inspirado em documentos hidrográficos do Segundo Império, instituiu o imortal lema do Serviço Hidrográfico: “Restará sempre muito que fazer” – verdadeira aula de resignação e humildade, pois nada na vida pode ser considerado definitivo, peremptório. Tudo pode e deve ser aperfeiçoado. E aula de perseverança também: a natureza está em constante transformação; a carta náutica, acabada de ser impressa, cedo necessitará de correções... Mas a solução jamais será deixar de publicá-la.

Trabalhávamos muito. Com grande frequência, eu chegava em casa tarde da noite, mas satisfeito com a faina diária.

No final de 1979, o Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ministro da Marinha, decidiu revigorar a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), que, no Estado-Maior da Armada, se resumia num armário de aço com três gavetas. Atribuiu a tarefa ao Almirante Orlando Affonso. Com ele, foram quatro oficiais para Brasília a fim de montar a recém-criada Secretaria da Comissão¹.

Na época, uma revista semanal fez, entre outros, o seguinte comentário: “Na lista interminável de siglas em Brasília, existe uma tal de Cirm – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar –, que ninguém sabe o que faz”. O Almirante recortou a nota, plastificou-a e distribuiu-a entre nós, pedindo que a preservássemos por algum tempo. A Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) cresceu e se projetou. É de seu tempo o desenvolvimento concreto do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), aliás, tema de estudos de muitos anos na DHN e dos quais ele participava. Também em sua gestão foi criado o Levantamento da Plataforma Continental (Leplac), lógico reflexo das tratativas que culminaram com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), bem como o I Plano Setorial para os Recursos do Mar.

A vida semiconfinada de Brasília e a Secirm ainda em formação cuidavam de fazer dos poucos oficiais da Secretaria uma verdadeira família.

Lembro-me da festa de 15 anos das nossas gêmeas, quando Sandra e eu ouvimos sua pronta aquiescência ao ousado convite para dividir comigo e nosso filho Gustavo a valsa de Isabela e Rosana. Ele, vice-almirante; eu, um capitão de fragata.

Nesse período, o Almirante frequentava nossas casas em reuniões de fim de semana ou, ainda, a “Mesa dos Fragatas”, à margem da piscina do Clube Naval.

Foram tempos inesquecíveis de ensinamentos, desafios, conquistas e consolidação de amizades.

No âmbito internacional, o Almirante Orlando Affonso tinha grande prestígio na Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), subordinada à Organização das

¹ Capitão de Fragata Mac Dowell, Capitão de Corveta Fernando Marinho, Capitão-Tenente (AA) Walde e eu.

Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco). Respeitadíssimo pelos chefes de delegação, tal a veemência com que defendia nossos interesses, pois, de resto, muito se assemelhavam aos da maioria das nações em desenvolvimento. Eleito e reeleito vice-presidente da Comissão, um de seus encargos era conduzir o programa de Treinamento, Educação e Assistência Mútua. Em consequência, derivaram para o Brasil acordos oceanográficos com a então República Federativa da Alemanha e um curso de oceanografia avançado realizado a bordo do *Saldanha*, sob os auspícios da Unesco.

Tive a oportunidade, juntamente com outros oficiais da DHN², de acompanhá-lo em várias reuniões da COI. Posso assegurar que aproveitávamos, sim, Paris. Mas nunca antes das 9 ou 10 da noite. Terminada a sessão, iniciava-se outra, no hotel, para o preparo do dia seguinte, com o reexame dos documentos e a avaliação dos projetos de resoluções que seriam levados ao plenário. Não reclamávamos. Estávamos em Paris e com a nítida percepção de que defendíamos o Brasil. Afinal, aos sábados, a sessão só ia até as 2 da tarde.

O reconhecimento no estrangeiro e o invejável currículo hidrográfico desbravaram-lhe facilmente o caminho para sua eleição como um dos diretores da Organização Hidrográfica Internacional, com sede em Mônaco.

Mas os contatos não cessaram com sua transferência para a reserva, simultânea com a ida para Mônaco. Nos anos subsequentes, tivemos vários encontros.

Promovido a almirante de esquadra, a DHN, gentilmente, ofertou-me o boné do

posto, numa bela cerimônia na Ponta da Armação. E quem, em comoventes palavras, me fez a entrega foi esse meu caríssimo amigo.

Em Brasília, quando entrei no Salão Nobre para assumir a Chefia do Estado-Maior da Armada, surpreendi-me ao divisar esse grande chefe. Depois soube que havia acabado de chegar do Rio, em surdina, especialmente para presenciar o ato que ungia um seu ex-capitão-tenente a tão alto cargo naval.

Sentimo-nos imensamente honrados com o convite para os seus 80 anos, em comemoração íntima, com familiares e alguns amigos. Naquela oportunidade, as antigas amizades refloresceram com agradáveis lembranças de horas a bordo, no trabalho e no lazer.

Quanto valem tais deferências? Não têm preço.

Esses são apenas alguns relatos da vida do Vice-Almirante Orlando Augusto Amaral Affonso que tiveram ligação comigo e suficientes para expressar não só a grande admiração que lhe dedicava, mas, sobretudo, a sincera amizade que lhe tinha.

A última vez que o vi foi no Dia do Hidrógrafo (28 de setembro passado). Estava convalescente, é verdade, mas animado, bem disposto e satisfeito. Como de costume, tiraram a foto oficial. Fiquei do lado dele.

Lamento muitíssimo (e o faço também em nome da minha família) o inesperado falecimento de um grande chefe e um inescusável e precioso amigo.

Que descanse em paz, caro Almirante.

MARCOS AUGUSTO LEAL DE AZEVEDO
Almirante de Esquadra

² Capitão de Mar e Guerra Baumeier, Capitão de Mar e Guerra Laidler, Capitão de Mar e Guerra Adrião, Capitão de Fragata Diégues, Capitão de Fragata Hugo Bernardi, Capitão de Fragata Neiva, entre outros. E, pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), o então secretário Luiz Felipe de Macedo Soares Guimarães.



**ANTÔNIO CARLOS DA
CÂMARA BRANDÃO**

★ 01/05/1942

† 05/06/2009

Nasceu no Rio de Janeiro, filho de Cleanto Gonçalves Brandão e de Geruza Câmara Brandão. Promoções: a segundo-tenente em 05/07/1966, a primeiro-tenente em 15/07/1968, a capitão-tenente em 15/07/1971, a capitão de corveta em 31/08/1977, a capitão de fragata em 25/12/1983, a capitão de mar e guerra em 30/04/1989, e a contra-almirante em 25/11/1996. Transferido para a reserva em 10/04/1999.

Em sua carreira comandou o Navio-Tanque *Marajó*.

Comissões: Navio-Escola *Custódio de Mello*; Contratorpedeiro *Araguaia*; Diretoria de Comunicações e Eletrônica da Marinha; Contratorpedeiro *Araguari*; Contratorpedeiro *Pará*; Comissão Naval Brasileira em Washington; Contratorpedeiro *Espírito Santo*; Comissão Naval Brasileira na Europa; Base Almirante Castro e Silva; Contratorpedeiro *Alagoas* (Imediato); Escola de Guerra Naval; Estação Rádio da Marinha em Brasília (Comandante); Comando da Força de Apoio; Comando de Operações Navais; Junta Interamericana de Defesa; Estado-Maior da Armada; Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secretário); e Escola Superior de Guerra (Subcomandante).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grau Comendador; Ordem do Mérito Naval – Grau Cavaleiro; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grau Comendador; Ordem de Rio Branco – Grau Oficial; Medalha Militar de Ouro com passador de platina; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 2 âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha da Junta Interamericana de Defesa; e Medalha Mérito Cordeiro de Farias.

À família do Almirante Antônio Carlos da Câmara Brandão, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

UM ALMIRANTE ALEGRE

Quando se perde um amigo, depois de mais de cinquenta anos de convivência, é difícil sintetizar os sentimentos de fraterna admiração e saudosas lembranças que nos envolvem. Como fazer?

Na querida Marinha, por vezes recorremos aos assentamentos da Caderneta de

Registros Históricos para recordarmos momentos e passagens de nossa vida militar. Os familiares daqueles que se foram também folheiam as páginas, amareladas pelo tempo, em busca de alegres lampejos recordatórios. Para os amigos e companheiros de vida naval, esse é um acesso restri-

to e, na maior parte das vezes, de alcance e amplitude limitados.

Para iluminar as palavras que gostaria de escrever na homenagem ao Almirante Brandão, tomei a liberdade de solicitar a seus familiares os registros de sua carreira, de modo que pudesse revisar alguns trechos da brilhante trajetória que acompanhei passo a passo.

As referências aos traços marcantes de personalidade, entusiasmo, crença, perseverança, caráter íntegro, relacionamento afável, justo e brincalhão, liderança sempre presente, extenso e profundo conhecimento técnico-profissional, disciplina e lealdade incontestáveis estão lançadas no texto de inúmeras Citações Meritórias, Agradecimentos e Elogios. A todas fez por merecer.

Não estão ali registradas, contudo, as emoções que o militar sentiu, por si só, em determinados momentos e situações vividas, a admiração por superiores que lhe passaram orientações preciosas e por subordinados que lhe devotaram esforço e lealdade nas missões a cumprir, nem o orgulho por realizações perpetuadas no tempo. O único lugar onde se pode encontrar trechos grafados que espelham tais sentimentos é o arquivo de Ordens de Serviço emanadas pelo militar. Como localizar e pesquisar é tarefa árdua e demorada.

Cabe-me assim, por força de um relacionamento fraternal e de ideais com Antonio Carlos, realçar tais momentos e aspectos, identificados durante alegres e frequentes encontros familiares. Além de constituir um preito a honrosos sentimentos curtidos por Brandão, possibilitará a todos que com ele conviveram, familiares, chefes e subordinados, sentirem e recordarem o quanto representavam na conquista dos lauréis citados em suas conversas, sempre com os olhos brilhantes e um sorriso tranquilo de humilde e mereci-

da vaidade (usarei, de memória, palavras usadas pelo próprio Almirante):

- a família e suas três maravilhosas filhas (Annelise, Renata e Thais);
- os aprendizados e a luta para prontificar o CT *Araguaia* (um dos famosos contratorpedeiros classe A);
- os “pega” e os “safa” no recebimento do CT *Espírito Santo*, nos EUA;
- o período em que conviveu com os submarinistas na Base Almirante Castro e Silva (era o “dono” do TIOS);
- a intensa imediatez do CT *Alagoas* e o estafante período em que aquartelou na Escola Naval para o concurso da Escola de Guerra Naval;
- a grande operacionalidade da Estação Rádio da Marinha em Brasília sob seu comando;
- os quatro anos de laboriosa e produtiva ação no Estado-Maior da indelével Força de Apoio Logístico;
- o inesquecível comando do NT *Marajó*;
- as distinguidas funções que exerceu na Junta Interamericana de Defesa e no Colégio Interamericano de Defesa (Washington);
- os relevantes estudos realizados no Estado-Maior da Armada para atualização do Plano Estratégico da Marinha;
- a implantação da Estação Permanente de Pesquisas em São Pedro e São Paulo quando era Secretário da Cirm (esse era um orgulho especial de nosso Almirante, pois considerava uma felicidade para a Marinha e para o Brasil);
- as orientações para trabalhos e estudos na Escola Superior de Guerra, quando Subcomandante.

Ao oferecer aos companheiros da Marinha estes dados sobre o Almirante ANTÔNIO CARLOS DA CÂMARA BRANDÃO, sem querer ser injusto por não citar nomes e outras missões que cumpriu, espero que

sirvam como motivo para recordar o envolvimento de cada um com os episódios e que ajudem a entender por que o Almirante enfrentou, com serena coragem, a luta contra a doença que enevoou os últimos dias de sua vida.

Por tudo o que aqui foi dito, a família do Almirante Brandão recebeu, no dia de seu

sepultamento, a distinta despedida da Marinha na presença do próprio Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Júlio Soares de Moura Neto.

Bravo Zulu, grande companheiro.

CARLOS FARIAS DE PILLA
Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)



MAURÍCIO KIWIELEWICZ

★ 15/03/1955

† 27/08/2009

Nasceu no Rio de Janeiro, filho de Szolem Kiwielewicz e de Regina Kiwielewicz. Promoções: a segundo-tenente em 31/08/1978, a primeiro-tenente em 31/08/1980, a capitão-tenente em 25/12/1982, a capitão de corveta em 25/11/1988, a capitão de fragata em 25/12/1993, a capitão de mar e guerra em 23/12/1989. Transferido para o Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais em 20/12/1983. Transferido para a reserva em 15/03/2002.

Comissões: Navio-Escola *Custódio de Mello*; Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*; Escritório Técnico de Construção Naval em São Paulo; Diretoria de Obras Ci-

vis; Instituto de Pesquisas da Marinha (vice-diretor).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com a Medalha Militar de Prata, com passador de prata.

A *Revista Marítima Brasileira* o considerava um de seus brilhantes, eruditos e competentes colaboradores. Na década anterior – de 1993 a 1999 – escreveu matérias de elevado valor técnico, propiciando que a nossa publicação alcançasse o reconhecimento de instituições dedicadas à ciência e à pesquisa pura e aplicada.

A observação dos variados temas que publicou, sempre empregando a matemática para desenvolver o assunto abordado, confirma o seu desempenho excepcional.

Seguem as matérias:

2º trim./1993 – Atividade missilística alemã durante a Segunda Guerra Mundial;

3º trim./1993 – Polaris ao Trident – mísseis lançados por submarinos;

1º trim./1994 – Novas exigências no combate à poluição do mar;

2º trim./1994 – Processo de decisão para depósito de resíduos nucleares;

3º trim./1994 – Análise de combates em operações ribeirinhas;

4º trim./1994 – Hidrobalística: abordagem revisional;

1º trim./1995 – Uso de dirigíveis aéreos na MB;

2º trim./1995 – Geometria da perseguição;
 3º trim./1995 – Detecção de explosivos escondidos;
 3º trim./1996 – Revisitando o modelo de Lanchester;
 3º trim./1997 – Análise de desempenho de operadores;
 4º trim./1997 – Análise de risco em complexos;

1º trim./1998 – Equações de Lanchester e as missões;
 4º trim./1998 – Análise de defesa da Amazônia;
 2º trim./1999 – Defesa estratégica regional contra mísseis;
 À família do Capitão de Mar e Guerra Maurício Kiwielewicz, o pesar da *Revista Marítima*.

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos assinantes:

CMG 65.0008.11 – Geraldo Gonçalves Gomes da Costa	★ 05/12/1947 † 25/10/2009
CMG 67.0139.11 – Paulo Cesar Gomes Rodrigues	★ 16/07/1951 † 18/11/2009
CT 95.0509.14 – Márcio Pereira da Cunha	★ 23/08/1978 † 21/11/2009
2ºTEN (FN) 00.0360.30 – Ricardo Gonçalves Brogin	★ 26/09/1981 † 02/07/2009
1ºSG (FN) 86.7512.04 – Edson Figueiredo do Amaral	★ 02/07/1972 † 28/06/2009

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.

OS ESTADOS-MAIORES DE FORÇA NAVAL ORGANIZAÇÃO E FUNÇÕES

(*RMB*, out/1909, p. 499-510 e nov/1909, p. 667-676)

Estudando-se com interesse e prescrutando-se com atenção a historia dos povos, verifica-se que a victoria na guerra tem quasi sempre cabido ao paiz que, na paz, melhor organizou suas forças.

Comprehende-se por isso a altíssima importancia que tem um estado-maior general, que é o centro de todo o movimento, de toda acção, com o encargo da

organização, instrucção, preparo emfim, da nação, para as eventualidades da guerra.

As obrigações que lhe incumbem, tão grandes como as responsabilidades que pos-

sue, são de natureza varia e vão além do dominio propriamente tecnico, invadindo o da politica geral para conhecer-lhe a marcha, a direcção que segue, e imprimir-lhe tanto quanto possível, em relação ao povo, a orientação de caracter fundamental

– a de formar o sentimento patrio.

O verdadeiro interesse pela defesa arma-

da não se traduz sómente pela manutenção de suas forças regulares – a marinha e o exercito – mas pela educação do povo, dando-lhe sciencia e consciencia de suas

***A victoria na guerra tem
quasi sempre cabido ao paiz
que, na paz, melhor
organizou suas forças***

energias, fazendo-lhe comprehender os deveres civicos, as obrigações de sangue, adestrando-o nas armas e em todos os recursos da guerra, tornando-o forte e apto para a lucta, com um desenvolvido patriotismo, que é o maior signal de grandeza de uma nação e a virtude que mais a estimula.

De uma tal missão partilha, em grande parte, na defesa nacional, o estado-maior general. Ella é extremamente complexa e difficil. Não é della, porém, que nos vamos occupar. O nosso escopo é menor.

Temos em vista salientar a importancia dos estados-maiores das forças navaes, como devem ser organizados e quaes as suas funções.

Temos para nós que toda a vida de uma força naval depende directamente de seu estado-maior, e sendo assim a sua organização deve sempre merecer a maior attenção e estudo.

Para que possamos comprehender perfeitamente o assumpto de que vamos tratar, devemos começar por fazer as distincções necessarias sobre o que é marinha, força naval e suas divisões, e definirmos o que é estado-maior.

Compreende-se por *MARINHA* o conjunto de todos os elementos e recursos de que um paiz dispõe para os seus serviços e suas necessidades maritimas. Quando, para o exclusivo serviço da nação em sua defesa no mar — ella é militar; empregada na expansão commercial, no trafego maritimo, — ella é mercante. Com esta nada temos que ver neste estudo. O seu campo de acção sendo outro, escapa-nos inteiramente.

A marinha militar tem dois grandes ramos — o da força naval activa, que é tudo quanto pôde ter emprego na guerra, e o dos elementos que trabalhando para boa

efficiencia daquella, não possuem entretanto nenhuma função guerreira.

Por sua natureza, seus fins, elles estão fóra de nossas actuaes cogitações. O nosso alcance não vai além da força naval, em relação aos estados-maiores.

FORÇA NAVAL é o conjunto de todos os elementos fluctuantes de que dispõe um paiz para a guerra no mar; veremos que ella tem denominações diversas conforme a grandeza e composição desses elementos.

Partindo do menor para o maior, a sua primeira denominação é a de *FLOTILHA*, que é uma força naval limitada a certos fins e para agir em determinada área.

Sua organização depende das condições locais e sua grandeza não obedece a nenhuma regra, nem está sujeita a nenhum principio tactico.

A sua composição não se prende a preceito algum, varia conforme as necessidades da zona e os fins que se tiver em vista.

A tactica moderna aconselhando entretanto o ataque, em commum e combinado, de um certo numero de torpedeiros, este grupo tactico passou a receber a denominação de *flotilha*, que neste caso tem a sua constituição sujeita a exigencias, que não as de zona.

Uma flotilha, geralmente falando, nunca é uma força homogenea, ao contrario, é sempre heterogenea, e talvez seja este o seu maior distinctivo. Se, porém, for uma flotilha de navios torpedeiros, a homogeneidade é essencial, e a grandeza depende da unidade tactica adoptada para a composição da força. A unidade para este genero de navios varia de um a outro paiz, assim como não é geralmente aceito o principio da homogeneidade. Em algumas marinhas, o numero de navios torpedeiros de um grupo é de tres; noutras é de quatro.

Nós somos favoráveis a este último.

Pensamos que a flotilha de torpedeiros deve compor-se de quatro navios tão homogêneos quanto possível. Não julgamos que consulte as necessidades da tática a quebra da homogeneidade para a inclusão, como chefe de flotilha, de um navio maior, como se pratica em algumas marinhas. Preferimos a norma inglesa, onde este lugar de chefe é perfeitamente designado para assumir a chefia do grupo tático.

A segunda denominação é a de – DIVISÃO – que é uma força naval de pequena grandeza, destinada a agir livremente.

É a verdadeira unidade em composição da força naval de uma marinha. Em face da tática ella não deve ser maior de quatro navios que guardem entre si a mais perfeita homogeneidade.

A terceira é a ESQUADRA que é a reunião de duas ou mais divisões, nem sempre podendo manter o principio da homogeneidade, que é absolutamente rigoroso em relação á divisão.

A reunião de duas ou mais esquadras é que se chama – ARMADA, palavra que o habito tem feito synonymo de marinha e até mesmo de esquadra.

É corrente dizer-se armada querendo-se referir á marinha ou á uma esquadra.

A ordenança geral do serviço chamava armada, aquillo que pensamos dever ser marinha. Nós julgamos mais acertado classificar com aquella denominação a reunião de esquadras.

Ao contrario da divisão, a armada é fundamentalmente heterogenea, mas as suas esquadras não o devem ser.

A grandeza de uma armada depende dos recursos navaes do paiz. Alguns ha que não podem ter armada com a accepção que lhe attribuímos; os seus navios só podem compor uma esquadra, que neste caso será uma força heterogenea, e nem pôde deixar de o ser.

Nestas definições temos tido sempre em vista uma organização completa, mas é de ver-se que ellas não podem servir a todas as marinhas, visto não poder a organização geral da

força ser feita praticamente nos termos por nós estabelecidos.

Uma esquadra não pôde ter menos de duas divisões, como uma armada não pôde ter menos de duas esquadras.

O numero de flotilhas de navios torpedeiros que deve auxiliar a divisão, esquadra ou armada não pôde ser determinado.

É função tanto da quantidade existente na força naval como da natureza das operações e da força opposta. São navios que tem applicação especial e vivem separadamente.

A composição de uma esquadra destinada a operações de guerra, depende de mil circumstancias e condições que só podem ser precisadas em face do inimigo mais provavel, isso mesmo vagamente. Variará com a grandeza dos recursos adversarios, a área das operações e o objectivo em vista. Estes assumptos escapam tambem ao nosso fim.

A reunião de duas ou mais esquadras é que se chama – ARMADA, palavra que o habito tem feito synonymo de marinha e até mesmo de esquadra. É corrente dizer-se armada querendo-se referir á marinha ou á uma esquadra

Fomos levados a estabelecer preliminarmente estas distincções para mostrar que a formação dos estados-maiores de força naval devem estar subordinados a um mesmo criterio, variando unicamente a grandeza e isso pelo accrescimo de obrigações.

Vejamos o que é um estado-maior e em seguida, tendo em vista a força a que elle é destinado, vejamos qual a sua organização, para, por ultimo, definir-lhe as funcções.

ESTADO-MAIOR – é um grupo de officiaes a quem incumbe auxiliar o commandante de uma força no desempenho de sua missão.

Por essa definição desde logo conclue-se que o pessoal de um estado-maior será de tal ou qual categoria, maior ou menor, conforme a grandeza da força, e portanto o posto do commandante em chefe.

O estado-maior de uma divisão não pôde ser o mesmo que o de uma esquadra, que, por sua vez, será differente do de uma armada.

O de flotilha variará conforme a sua composição. A de navios torpedeiros dispensa estado-maior, devendo ter a flotilha mais um official para auxiliar o commandante que, a nosso ver, deve continuar no exercicio do commando do seu navio.

Devemos considerar que a flotilha de navios torpedeiros é uma organização tactica creada para praticar o ataque segundo um plano que será executado em ordem dispersa, enquanto as outras forças devem combater em ordem cerrada.

Tomando por base a divisão de quatro navios homogeneos, o seu commandante será um Contra-Almirante e o estado-maior compor-se-ha do seguinte pessoal:

Um chefe do estado-maior, que será o commandante do navio capitanea.

Um secretario, Capitão-Tenente.

Um ajudante de ordens e um ajudante de pessoal, officiaes subalternos.

Não vemos por que o estado-maior de uma divisão não tenha chefe. Mais natural é que exista e que deva ser preenchido pelo commandante do navio capitanea, não havendo o capitão de bandeira, cargo que não se justifica.

A esquadra que é composta, no minimo, de duas divisões, terá por commandante um Vice-Almirante, e a armada que é formada, pelo menos, por duas esquadras será commandada pelo Almirante, que terá o titulo de commandante em chefe. Uma flotilha terá por commandante um

official superior ou mesmo general, dependendo o posto da sua grandeza e importancia.

Pela composição destas forças desde logo vê-se que o pessoal do estado-maior deve ser differente para cada uma.

(...)

A efficiencia de um navio está em relação directa com o valor da officialidade e harmonia que reinar entre ella, e a de uma força, por menor que seja, prende-se intimamente ao gráo de attenção, cuidado e

Complexas e delicadas como são as suas funcções, o estado-maior perfeitamente organizado, vivendo para a efficiencia militar da força, é a sua alma, delle dependendo o exito que ella possa ter, em qualquer condição de sua existencia

esmero que lhe dedicar o estado-maior do Almirante.

Complexas e delicadas como são as suas funções, o estado-maior perfeitamente

organizado, vivendo para a efficiencia militar da força, é a sua alma, delle dependendo o êxito que ella possa ter, em qualquer condição de sua existência.

CRUZADOR COURAÇADO SUBMARINO

(RMB, out/1909, p.543-546)

Do nosso illustre collaborador Nicoláo Portugalof, membro da Sociedade Russa de Sciencias Militares, recebemos mais um interessante trabalho sob a epigraphie acima que, por nós traduzido, publicamos, agradecendo a obsequiosidade da collaboração do seu autor.

Depois da guerra russo-japoneza, começou a fallar bem alto, na esquadra russa principalmente, entre a joven officialidade, o sentimento de necessidade de reformas fundamentaes em todos os ramos do departamento naval, de modo a evitar desastres futuros.

A Russia sendo banhada por tres mares, cada qual mais importante, e não possuindo bases intermediarias no presente, não tem nenhuma possibilidade de formar, nestes mares, esquadras de grande valor, que obriguem seus vizinhos a considerá-las em seus calculos, e por isso, a despeito da politica do Ministerio da Marinha, existe um grande partido que procura desenvolver o poder naval em varias linhas, tomando em consideração as particularidades da nossa posição geographica.

A ultima novidade nesta direcção consiste no projecto de um cruzador autonomo submarino de 4.500 toneladas, invenção do engenheiro naval B. Shuravleff, que defendeu com rigor a necessidade de um grande raio de acção nos modernos couraçados e conseguiu,

finalmente, implantar suas idéas nos novos navios russos que estão sendo construidos.

O projecto de construcção do cruzador submarino tem por fim dotar a marinha de um navio capaz de agir no mar Baltico, tão bem como no Pacifico, e para conseguir o primeiro fim em vista, tem elle, em comparação com os outros submarinos, um casco muito baixo, isto é, da altura total de 25 pés (incluindo a torre de commando), com um deslocamento de 4.500 toneladas.

Isso permite ao cruzador em questão atacar os navios de linha (couraçados), mesmo nas aguas pouco

profundas do Baltico.

Tomando em consideração o segundo fim, dotou-se-o de um respeitavel raio de acção – 18.000 milhas – que é de importancia extraordinaria para a Russia, que tem uma unica base naval no Extremo Oriente – Vladivostok, e que provavelmente ainda terá necessidade de enviar navios ao Baltico.

A velocidade deste cruzador permite que ele possa agir contra navios grandes. É de 26 nós quando submerso.

**A ultima novidade nesta
direcção consiste no projecto
de um cruzador autonomo
submarino de 4.500
toneladas**

Para a defesa contra os tiros dos pequenos canhões, se por alguma razão o cruzador não puder submergir a tempo, tem elle um convéz couraçado com 2 pollegadas, com uma inclinação de 3,5 pollegadas e uma coberta interior de $\frac{3}{4}$ de pollegada. O armamento do cruzador consiste em 36 tubos de torpedos da mais recente construcção, conveniente para conservar os torpedos por um prazo consideravel e que tem ao mesmo tempo um grande arco de tiro.

Além dos torpedos o cruzador tambem carregará cerca de 200 minas que podem ser collocadas abaixo ou acima d'agua.

Para os fins secundarios o cruzador tem uma bateria de 5 canhões de 120 m/m, n'uma torre couraçada.

Um especial dispositivo das valvulas de Kingston e dos tanques, permite-lhe uma submersão muito rapida dando-lhe uma leve inclinação.

O engenheiro naval Shuravleff fez três variantes desse submarino: um aparelhado com as machinas de combustão interna, systema Diesel, que estão muito em voga na marinha russa e dois com turbinas Curtis, caldeiras White e Forster, esta ultima sendo bastante conhecida na esquadra ingleza,

ou com as novas do inventor russo Tabulevitsch.

Nas duas ultimas variantes do cruzador existe um arranjo especial para a velocidade economica, que lhe permite o mesmo raio de acção do typo de combustão interna, 18.000 milhas.

Posto que este projecto consulte especialmente as necessidades da Russia, nós acreditamos que submarinos analogos não tardarão a aparecer em todas as grandes esquadras.

Dezoito tubos de torpedos no convéz, tendo um grande alcance e com grande rapidez de fogo augmentarão o numero de acertos dos torpedos e collocam taes submarinos, em relação ao poder de ataque, no mesmo nivel dos couraçados que agem em obediencia ao principio de concentraçao do fogo.

Ao mesmo tempo, um semelhante cruzador submarino estará em perfeita segurança e sua grande tonelagem, remove um dos principaes defeitos dos submarinos, isto é, a sua impossibilidade de afastar-se muito da sua base de operações.

Isto indica que estamos nas vespersas da formação de uma esquadra submarina, que será, pensamos, uma esquadra verdadeiramente ideal.

MARINHA DE GUERRA DO BRAZIL

(RMB, nov/1909, p. 737-746)

Lucas A. Boiteux – 1º Tenente

Deante do insolito proceder das côrtes portuguezas em relação ao paiz de quem acceitara ufano o glorioso titulo de defensor perpetuo, D. Pedro não se conteve e a 1 de agosto declarou inimigas e portanto sujeitas a serem tratadas como taes, a todas as tropas procedentes de Portugal, sem seu previo conhecimento. Após

este decreto fez elle a celebre proclamação aos brazileiros, em que se leem estes entusiasticos trechos:

“Brazileiros! Está acabado o tempo de enganar os homens. Não se ouça entre vós outro grito que não seja união! Do Amazonas ao Prata não se retumbe outro echo que não seja a independencia!”

As côrtes deliravam deante do extraordinario movimento que se notava entre o nosso povo pela sua emancipação politica e tantas medidas vexatorias propuzeram contra o nosso paiz, que os representantes brazileiros foram constringidos a abandonar aquelle paiz.

Tendo apparecido em S. Paulo serias divergencias, resolveu D. Pedro para lá partir, afim de, com a sua presença, harmonizar os povos. Foi recebido com grande contentamento, tornando-se desde logo muitissimo popular. Da capital paulista foi a Santos verificar as fortificações do porto. Regressava elle a 7 de setembro, quando ás margens do ribeirão Ypiranga, a elle se apresentou um official com despachos vindos do reino e mandados pelo ministro José Bonifacio.

Ao ter sciencia do conteúdo, o principe não se conteve e num bello e heroico rasgo de energia arrancou do chapeo o tope portuguez e gritou para os que o cercavam: "INDEPENDENCIA OU MORTE!" brado augusto que, como um entusiastico arrepio, percorreu o Brazil do Amazonas ao Prata. Não mais voltariamos atraz! A nossa emancipação estava resolvida. Para confirma-la havia necessidade ainda que o sangue glorioso das gerações de então fosse derramado. E elle o foi sem usura e heroicamente; e os nossos bravos legaram á patria amada paginas inesqueciveis de galhardia e devotamento, que enchem de belleza a nossa historia e servem de exemplo e incentivo ás gerações de hoje.

O inimigo se fizera forte em varios pontos de nossa dilatada costa e para expulsal-o fazia-se mister de uma esquadra. Os destinos do Brazil dependiam de operações navaes

O primeiro decreto de D. Pedro, depois de sua chegada ao Rio, foi creando os symbolos da nossa nacionalidade.

(...)

A 10 de novembro o Imperador fez entrega ao exercito das bandeiras da nação.

No dia seguinte os vasos da esquadra portugueza, que haviam adherido a nossa causa, içaram e salvaram ao auriverde pendão, que os havia de guiar no caminho da honra e da gloria.

(...)

No dia 13 de novembro os navios francezes e inglezes estacionados no Rio, apesar da nossa independencia não estar ainda reconhecida pelas respectivas nações, salvaram ao nosso pavilhão.

A 1 de dezembro foi D. Pedro sagrado e coroado Imperador do Brasil no meio do mais extraordinario contentamento popular.

Nesta mesma data fez elle a modificação da corôa do escudo das armas que de real passou a ser imperial.

Creou tambem a Imperial Ordem do Cruzeiro.

Emquanto não se preparava a esquadra nacional que devia medir-se com as forças navaes luzitanas, D. Pedro, por decreto de 30 de dezembro de 1822, concedia cartas de corso a nacionaes e extrangeiros contra o inimigo. Esta excellente medida, infelizmente, não produziu os resultados esperados, pois naquelle tempo a nossa marinha mercante era composta de pequenas embarcações de cabotagem.

Estas mesmas eram uma excepção, pois um antigo alvará prohibia aos brasileiros possuírem navios.

A necessidade de uma marinha de guerra era fragante. Só por mar nos podíamos livrar do jugo portuguez.

As operações por terra eram quasi impossiveis devido a extenção do nosso territorio e aos escassos ou quasi nullos meios de communicação pelo interior, etc.

O inimigo se fizera forte em varios pontos de nossa dilatada costa e para expulsal-o fazia-se mistér de uma esquadra. Os destinos do Brazil dependiam de operações navaes.

Os gloriosos proceres da nossa nacionalidade não mediram obstaculos, e com uma energia inquebrantavel, com um patriotismo ardoroso fizeram surgir de um amalga-ma de elementos heterogeneos uma esquadra que, victoriosa, varreu dos mares as forças navaes adversas.

Quasi todos os navios pertencentes á corôa portugueza e que foram tomados para o nosso serviço careciam de grandes reparos, como veremos passando-os em revista.

Os patriotas muito auxiliaram o governo com grandes donativos pecuniarios e encarregando-se mesmo do concerto gratuito das embarcações.

Vejam, agora, quaes os navios que se achavam no Rio e quaes os aproveitados na esquadra da independencia.

[No original segue extensa lista de nomes e características básicas de navios.]

*Pouco a pouco o nosso material naval foi augmentado com a fragata *Thetis*, charruas *Gentil Ameriana*, *Luconia*, *Luiza*, escunas *Cossaca*, *Catharina*, *Carlota*, *Seis de Fevereiro*, com a flotilha do Uruguay e outros navios que apontaremos no prosseguimento deste trabalho.*

Desde agosto encontrava-se na Inglaterra o illustre brasileiro Felisberto Caldeira Brant Pontes, conde de Barbacena, nomeado nosso encarregado de negocios.

De lá nos enviou de uma vez um navio com sete officiaes e 125 marujos; de outra 45 marinheiros; pouco depois 12 officiaes e 164 marinheiros e finalmente mais dois navios carregados de artilharia, munições de guerra e cabos para o Arsenal de Marinha.

O MONUMENTO AO ALMIRANTE BARROSO

(RMB, dez/1901, p. 841-845)

No dia 19 de novembro o Brazil saldou uma divida de gratidão a um de seus filhos benemeritos com a inauguração do monumento erguido em homenagem ao glorioso almirante Barroso, heróe de Riachuelo, que tão alto elevou o nome brasileiro, pelos seus actos de abnegação, civismo, patriotismo e valor.



Foi um acto imponente que se revestiu da maior solemnidade possivel, tendo a elle comparecido o Sr. Presidente da Republica, suas casas civil e militar, Ministros de Estado e outras autoridades e uma numerosa assistencia composta de familias e cavalheiros de todas as classes sociaes, que occupavam

toda a praia do Russel, local escolhido para a elevação do monumento do inolvidável marinheiro.

Às 5 horas da tarde o Sr. Presidente da República aproximou-se do monumento e descerrou o velário que encobria a estatua, e nesse momento todas as bandas de musica to-

cavam o hymno nacional e o cruzador-torpedeiro *Tymbira*, fundeado na enseada fronteira, dava uma salva e embandeirava nos topes.

A multidão descobriu-se respeitosa, e entusiasticos vivas á memoria do heróe de Riachuelo écoaram ruidosos.

(...)

ORÇAMENTO DA MARINHA

(RMB, dez/1909, p. 847-889)

Do parecer do illustre deputado Dr. Homero Baptista apresentado á Camara dos Deputados extrahimos os topicos principaes que se referem directamente á questões navaes. O valioso trabalho do eminente relator do orçamento discute com mestria a reconstrução do material fluctuante segundo o programma naval de 1906.

Citando minuciosamente o procedimento das grandes potencias, o parecer deixa em plena evidencia o nosso acerto na elaboração e execução do actual programma naval, que corresponde plenamente a todos os aspectos da guerra naval moderna.

[No original, segue detalhada apresentação do orçamento para 1910.]

UM ESTUDO SOBRE DIRIGIVEIS

(RMB, dez/1909, p. 937-940)

Raul Tavares – Capitão-Tenente instructor

Actualmente já não é mais uma fantasia cogitar-se das applicações praticas que o dirigivel pôde ter numa guerra moderna, não sómente como um poderoso elemento de defesa, mas tambem como de ataque.

As nações mais adiantadas na arte militar o empregam, desde hoje, como parte componente do equipamento de combate. A Allemanha, a Inglaterra, os Estados Unidos e a França tratam o assumpto com o maior interesse. O que parecia inatingivel ha alguns annos passados é hoje uma realidade e ninguem mais admite duvidas sobre o im-

portante e certamente decisivo papel que essas machinas desempenharão num futuro bem proximo.

Sem falar dos brilhantes resultados obtidos nos Estados Unidos pelos irmãos Wright, por Blériot na França, por Latham na Inglaterra, Curtis e muitos outros, com monoplanos e biplanos, encontraremos no Zeppelin, dirigivel

allemão, caracteristicos sufficientes para demonstrar aos mais incredulos o alto valor militar da nova arma de guerra, que tratá muitas surpresas aos que sómente creem no valor das outras mais familiares.

O que parecia inatingivel ha alguns annos passados é hoje uma realidade

Sem maiores commentarios, passamos a reproduzir, tão fielmente quanto possivel, um bem elaborado artigo de um brilhante

escriptor tecnico, deixando aos que nos leem as apreciações que julgarem acertadas.
(...)

REVISTA DE REVISTAS

OUTUBRO – 1909

NAVEGAÇÃO AEREA PARA PASSAGEIROS – Parece não estar muito longe a inauguração de um serviço regular de transporte aereo.

Com effeito, La Naute, em um dos seus numeros de junho, noticia que antes do fim do corrente anno poderá o publico, em França, utilizar-se das aeronaves como meio de transporte.

A primeira linha de transportes aereos será servida por cinco grandes dirigiveis de 3.500 a 7.000 metros cubicos, podendo cada um carregar de oito a vinte passageiros, além dos tripulantes.

(...)

TONELAGEM DOS NAVIOS MERCHANTES – O Lloyd's Register, no volume correspondente a 1909-10, publica uma estatistica comparativa das toneladas dos navios mercantes a vapor e a vela naquelles dois annos e, como não deixa de ser de utilidade o conhecimento dessa estatistica, organizámos, com os elementos publicados, um quadro em que figuram as nações maritimas em ordem decrescente das toneladas dos seus respectivos navios mercantes.

Como por elle se verá, a Inglaterra occupa o primeiro logar quanto á navegação a vapor, com uma tonelagem que só por si representa quasi a somma da das outras nações, emquanto que na navegação a vela cabe, porém, aos Estados Unidos a primasia.

NAVIOS A VAPOR

	TONELADAS
1908	
Inglaterra	17.499.542
Allemanha	3.889.046
Estados Unidos	3.549.461
França	1.416.987
(...)	
Brazil	215.656
(...)	
1909	TONELADAS
Inglaterra	17.702.714
Allemanha	3.889.887
Estados Unidos	3.662.332
França	1.445.976
(...)	
Brazil	222.110
(...)	

NAVIOS A VELA

1908	TONELADAS
Estados Unidos	1.305.526
Inglaterra	1.209.995
Noruega	631.231
França	466.907
(...)	
Brazil	20.684
(...)	
1909	TONELADAS
Estados Unidos	1.291.480
Inglaterra	1.123.728
Noruega	605.201
França	447.617
(...)	
Brazil	20.795
(...)	

PESSOAL DA MARINHA MILITAR – O *Nauticus* publicou o quadro seguinte do pessoal actualmente em serviço nas principaes marinhas, pelo qual se vê que a Inglaterra ainda neste particular occupa o logar mais proeminente:

	homens
Inglaterra	128.500
Estados-Unidos	57.500
França	55.000
Allemanha	53.925
Russia	49.018
Japão	47.000
Italia	31.000
Austria	15.124

A este quadro devemos acrescentar o Brazil, que dispõe de 12.000 homens, assim distribuidos:

Officiaes de todas as classes	1.162
Inferiores	358
Marinheiros nacionaes	5.000
Soldados navaes	608
Taifeiros	550
Praticos	12
Pessoal contratado	2.000
Aspirantes	110
Aprendizes marinheiros	2.200

DESCOBERTA DO PÓLO NORTE – Duas expedições americanas, dirigidas pelos intrepidos e arrojados yankees investigadores das regiões polares Fred. Cook e Peary, chegaram, conforme affirmam os seus chefes, ao pólo norte.

*Ambos os exploradores reclamam a primasia na arriscada e temerosa aventura. A nosso juízo, porém, cabe a Cook a precedencia, pelo menos, da communicação ao mundo das noticias e resultados da sua expedição, não nos parecendo justo duvidar das suas allegações e das informações que divulgou na importante conferencia que realizou na Dinamarca, em presença do principe real e de uma selecta assistencia e de que reproduzimos um resumo publicado na secção telegraphica do *Jornal do Commercio*:*

[No original, segue transcrição do resumo.]

NOVEMBRO – 1909

O COMBUSTIVEL LIQUIDO – A United Service Magazine publica um artigo de K. Thierry, chamando a atenção para a situação privilegiada da Inglaterra, relativamente ás demais potencias, com o desenvolvimento actual do emprego do petroleo, como combustivel, na navegação.

“De facto, diz a Revista de Marina do Chile, muito usado tem sido o petroleo nos ultimos annos, e principalmente na marinha ingleza, onde a quantidade empregada tem crescido sempre.

Vencidas pela experiencia algumas difficuldades e duvidas suscitadas sobre o manejo e conservação desse combustivel a bordo, são hoje os engenheiros inglezes quasi unanimemente da opinião de que o petroleo, como combustivel para navios de guerra,

substituirá com o tempo, em grande parte, se não por completo, o carvão. (...)”

(...)

AS PROMOÇÕES NA MARINHA – Uma das questões que actualmente preocupam seriamente as administrações de marinha é sem duvida a que se refere ás promoções dos officiaes aos postos em que seja possivel, a cada um, o exercicio do commando de uma unidade naval, de valor tactico correspondente á sua posição na escala hierarchica militar.

O progresso constante das construcções navaes e as modificações por que tem passado os preceitos geraes da arte da guerra, que evoluiu e se transformou á medida que os navios foram augmentando de tonelagem e velocidade e ao mesmo tempo adquirindo novos e modernos elementos de ataque e defesa, utilizando artilharia de um calibre julgado até pouco tempo inverosimil, a apparição apavorante dos novos elementos de combate, pequenos nas suas dimensões mas terriveis e funestos nos seus ataques – o submarino e os aeroplanos – tudo isto, em que se concretisam as mais assombrosas investigações do genio humano, requer uma energia physica e moral e um preparo ecletico, alliados a um inquebrantavel devotamento ao serviço e intenso enthusiasmo pela profissão, que, não constituindo, é certo, um privilegio pessoal, só são, comtudo, mais patenteados pelos moços vigorosos e cheios de fé, movidos por uma justa ambição de gloria e o desejo natural de chegarem ás mais altas posições.

É uma aspiração que não se deve amorteecer sendo, a nosso ver, a melhor garantia da efficiencia de uma unidade militar qualquer.

A permanencia prolongada nos postos subalternos desanima, atrophia toda a iniciativa e dá logar á descrença, grave symptoma que é preciso combater.

Por tudo isso parecem-nos dignas de attenção, dos que se acham interessados neste assumpto as linhas que se seguem e que são traduzidas de um dos ultimos numeros da Revue Maritime:

[No original, segue detalhada análise da carreira de officiais.]

Vem a proposito dar a conhecer os nossos jovens leitores, certamente interessados no assumpto, as antiguidades dos officiaes ultimamente promovidos na marinha allemã, isto é as datas em que entram para o serviço.

O vice-almirante mais moderno começou a sua carreira militar em 1872; o contra-almirante em 1877; o capitão de mar e guerra em 1884; o capitão de fragata em 1886 e o capitão de corveta em 1891.

A permanencia prolongada nos postos subalternos desanima, atrophia toda a iniciativa e dá logar á descrença, grave symptoma que é preciso combater

Por ahi vê-se facilmente que um official chegou ao almirantado tendo 36 annos de serviço e suppondo-se que entrára elle aos 20 annos teria 56 annos.

PERIGOS DA TELEGRAPHIA SEM FIO – O Dr. Budrick de Chicago, publicou, não ha muito tempo, um artigo sobre os perigos decorrentes da telegraphia sem fio.

Agora, outro medico, o Dr. Bellier, da marinha franceza, escreveu um trabalho sobre o mesmo assumpto, e disse ter observado que não só os raios X como tambem as ondas hertzianas podem causar graves lesões e sé-

rias perturbações organicas.

Devido, sem duvida, á acção activissima que a faisca electrica exerce sobre os tecidos delicados, observou o mesmo doutor, que frequentemente as pessoas encarregadas da radiotelegraphia eram atacadas de conjunctivites e eczemas nas palpebras.

NOTICIARIO MARITIMO

OUTUBRO – 1909

MARINHA NACIONAL

ESCOLA DE APRENDIZES MARINHEIROS DE SANTOS – Foi inaugurada no dia 31 de agosto a Escola de Aprendizes Marinheiros de Santos, Estado de S. Paulo, construida no local denominado Forte Augusto.

A construcção do edificio da Escola foi iniciada no dia 10 de janeiro de 1908, sob a direcção do Capitão-Tenente Garcez Paes, que assistiu ás obras até sua conclusão.

(...)

ESTAÇÕES RADIO-TELEGRAPHICAS – Estão concluidas as obras de montagem da estação radio-telegraphica da Ilha Raza, que já se communicou com os dois

paquetes da *Malá Real Ingleza, Asturias e Avon*, o primeiro a 100 milhas e o segundo a 90 milhas de distancia, e com um paquete italiano que seguia directamente para Buenos Aires.

Brevemente serão montadas outras estações em Guaratiba e Ponta Negra.

INGLATERRA

DYNAMITE NO CARVÃO DE PEDRA – Descobriu-se em Port Victoria, na embocadura do Tamisa, um certo numero de cartuchos de dynamite no carvão destinado aos couraçados *Lord Nelson e Victorious*.

O *Times*, noticiando esse facto, disse que o explosivo encontrado é semelhante ao utilizado pelos mineiros, tendo sido deixado de mistura com o carvão por um censuravel descuido na propria mina, mas, accrescenta, seja como fôr, o certo é que disso poderiam resultar consequencias funestas.

No dia 18 de agosto foram encontrados tres cartuchos nas carvoeiras do couraçado *Duke of Edinburgh*, quando recebia carvão.

No couraçado *Draque* deu-se facto equal, obrigando a descarregar todo o carvão.

RUSSIA

UM CANAL COLOSSAL – A idéa de ligar o Baltico ao Mar Negro por meio de um canal navegavel tem por varias vezes occupado a attenção do governo russo, ao qual notaveis engenheiros teem apresentado alguns projectos sobre a grandiosa obra.

Actualmente o assumpto, que estivera esquecido, volta de novo a ser objecto de estudos e cogitações, parecendo mesmo não estar muito longe o inicio dos trabalhos

preliminares á execução do monumental canal, dependendo apenas de alguns favores e garantias que terão de ser concedidos pelo parlamento (Duma).

O grande trajecto a que foi obrigada a esquadra russa do mallogrado almirante *Rodjestvensky*, com todos os navios grandes e pequenos, para ir de Libau aos mares da China, certamente influiu na iniciativa que ora resurge, amparada, segundo dizem os jornaes estrangeiros, pelo governo da grande nação moscovita e, o que é de maxíma importancia, auxiliada por abastados capitalistas, colligados em sociedade anonyma, para levarem avante o grandioso empreendimento.

Como se sabe, a Russia tem interesses respeitaveis no Mar Negro, politica e commercialmente falando, tornando-se, portanto, evidentes as innumeradas vantagens decorrentes dessa nova via de transporte atravez do seu territorio e da qual passaremos a dar algumas informações collhidas no *Engineering*.

O comprimento do canal seria de 1.800 a 1.900 milhas, uma boa parte constituida pelos rios *Dwina e Dnieper*, depois de serem convenientemente preparados.

O custo da obra está calculado em 500.000.000 de rublos.

A largura do canal será de 42 a 63 metros.

O canal terá as embocaduras ou entradas em *Cherson*, no Mar Negro e em *Riga*, no Baltico.

Concluido o canal, a viagem de uma a outra dessas cidades será feita em 12 dias, ao passo que actualmente, com a passagem obrigatoria pelo estreito de Gibraltar, são precisos de 30 a 40 dias.

A nova via navegavel, como é facil prever, terá uma grande importancia finan-

ceira, porque, pelo menos, açambarcará todo o tráfego de cereaes e madeiras entre os portos do Mar Negro e Norte da Europa.

O carvão das minas de Donetz poderá mais facilmente e com menos despeza chegar aos mercados do Báltico, fazendo concorrência ao carvão de outras procedências.

É provavel que ao canal seja dado o nome de "Nicoláo II", em homenagem ao soberano russo, um dos protectores da arrojada empresa.

NOVEMBRO – 1909

MARINHA NACIONAL

FORÇA NAVAL EM 1910 – Pela lei n. 2112, de 5 de outubro, foi fixada a força naval para o anno de 1910 e que constará:

Dos officiaes do Corpo da Armada e classes annexas constantes dos respectivos quadros; 50 aspirantes a guardas-marinha e 50 alumnos do curso de machinas da Escola Naval; 5.000 praças do Corpo de Marinheiros Nacionaes; 3.000 aprendizes marinheiros; 607 praças para o Batalhão Naval.

Em tempo de guerra a força naval compor-se-á do pessoal que fôr necessario.

ESTADOS UNIDOS

AQUISIÇÃO DE UM AEROPLANO – O ministerio da marinha vai abrir concorrência publica para adquirir um aeroplano que possa auxiliar os scouts nas funcções que lhes são peculiares.

Exige-se, nas condições da concorrência, que o aeroplano possa com toda segurança permanecer sobre o mar e elevar-se por si mesmo.

Ha idéa de estabelecer-se um hangar a ré dos scouts para abrigo e preparativos dessas machinas voadoras, destinadas, segundo parece, a um papel muito importante em futuras operações navaes.

INTERESSANTE EXPERIENCIA – Um jovem official, o 1º tenente Kermeth Whiting, realizou uma curiosa e arriscada experiencia a bordo do submarino *Porpoise*.

O destemido official mettu-se no interior do tubo lança torpedos de prôa e como se fosse elle proprio um torpedo, fez-se lançar ao mar, conseguindo depois, facilmente chegar á superficie.

O objectivo que tinha nessa perigosa experiencia era certificar-se da possibilidade de uma evasão do interior de um submarino, estando este mergulhado.

O Tenente Whiting entrou no tubo pela porta de ré, estando fechada a da sahida.

Fechada e apertada a porta de ré, foi aberta rapidamente a de vante e o Tenente com auxilio dos seus braços e firmando-se nos pés tomou um impulso de modo a evitar que a pressão da agua entrando no tubo fizesse-o recuar.

Foi uma manobra rapidissima, executada em 75 segundos.

Ha já alguns annos em Newport fez-se uma experiencia semelhante, mas com um cachorro, não tendo sido obtidos resultados satisfactorios.

Está entendido que a experiencia realizada com tanta felicidade pelo Tenente Whiting, não poderá ser effectuada em qualquer condição de tempo e mar.

Do *New York Herald* reproduzimos uma gravura representando a parte interior do submarino e a posição do official dentro do tubo prompto para escapar-se.

publicado na *Revista* de setembro deste anno.

JAPÃO

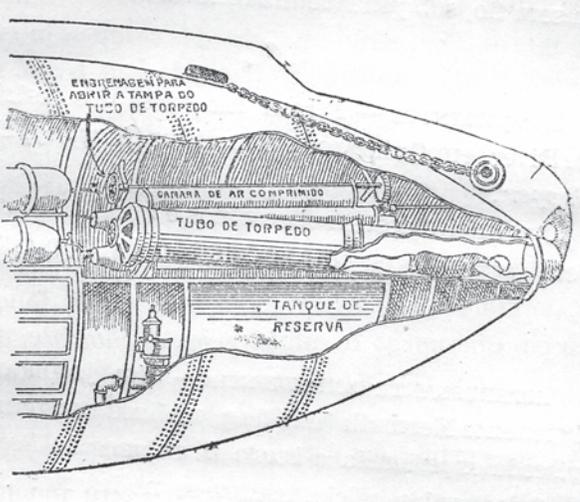
ESTALEIROS E OFFICINAS – A *Gazeta de Colonia* publicou interessantes informações sobre os estaleiros e arsenaes japonezes.

Os arsenaes de Kuré e Yokosuka podem construir cada um, em dois annos, dois grandes navios, couraçados ou cruzadores couraçados, mas para fabricação e montagem da artilharia é preciso mais algum tempo, não estando neste particular completamente aparelhados para dispensarem o concurso estrangeiro, no que diz respeito ao material, porque o aço de produção nacional é de qualidade inferior ao da Europa.

Os arsenaes de Sasebo e Maidsuru podem construir cruzadores e outros pequenos navios.

Os estabelecimentos particulares são: 1º, o estaleiro Mitsubischi em Nagasaki, o mais importante do Imperio e de todo o extremo Oriente, propriedade do barão Svaraki, que dizem ser o japonês mais rico, o qual adquiriu da companhia Parsons o direito de fabricar as turbinas de que tem o privilegio e é de um emprego bastante generalizado em todas as marinhas. Este estaleiro constrói torpedeiros por conta do governo e não ha muito tempo lançou ao mar dois navios de 14.000 toneladas, para a Companhia de Navegação do Pacifico; todos os seus engenheiros são japonezes e bem assim quasi a totalidade dos operarios, havendo apenas um pequeno numero de trabalhadores inglezes.

Segue-se o estaleiro Kawasaki em Kobe, propriedade da familia do mesmo nome, no



FRANÇA

LANÇAMENTO DE UM SUBMERSIVEL – Foi lançado ao mar em Cherburgo o submersivel *Archimède*, designado antes por Q-73, o maior de todos existentes actualmente.

As suas principaes características são:

Deslocamento

submerso 810 toneladas

fluctuando 577 toneladas

Comprimento 60.54 metros

Boca 5.63"

Calado 3.12"

Velocidade

submerso 10 nós

fluctuando 15 nós

Força das machinas 1.700 c.v.

Motores a vapor e electrico.

Armamento: sete tubos para lançamento de torpedos, sendo quatro avante, dois á ré e um a meia não na altura da linha de fluctuação.

A sua equipagem será de vinte e nove homens.

Para outros detalhes recommendamos aos leitores o quadro geral dos submarinos

qual constróem-se torpedeiros e alguns navios mercantes.

Os outros estaleiros do Japão, de menor importancia, estão situados em Ikosuka (Officinas Uraga), Iokohama, Ischikavadsina e Osaka, mas não trabalham para o governo.

Por estas resumidas notas pôde-se fazer uma idéa dos enormes recursos de que dispõe a industria de construcção naval, no poderoso imperio do sol nascente.

DEZEMBRO – 1909

MARINHA NACIONAL

A FESTA DA BANDEIRA – Realizou-se pela segunda vez, com todo o brilho, no dia 19 de dezembro, a commemoração do anniversario da creação da bandeira republicana.

As homenagens, prestadas ao pavilhão nacional em todo o Brazil, tiveram tambem o maior realce na marinha de guerra.

Ao meio dia em ponto foi içada a bandeira em todos os navios e estabelecimentos navaes ao som do hymno nacional, com as guarnições formadas, e saudada por salvas de 21 tiros, (...).

(...)

EXEMPLOS DE AMOR À BANDEIRA

I

Durante a guerra do Paraguay, em uma noite de cerração fechada, em que o 30º batalhão fazia o serviço de protecção ás linhas da vanguarda em Tuyú-cuè, o inimigo, favorecido pelo nevoeiro espesso, pôde esgueirar-se por dentro de pequeno banhado que havia entre o cordão das sentinellas, vindo cahir

sobre o batalhão que, confiado na actividade dos vedetas, se entregara ao somno.

Despertado o batalhão pela acutilada traiçoeira dos paraguayos, estremunhado pelo somno, perdido na densa neblina que o cercava, mal pôde organizar sua fórma e procurar a desforra da occasião.

Emfim unidos, os soldados travaram luta com o assaltante e o afugentaram. Nisto, um dos cabos de esquadra de que se formava o pelotão da bandeira ergue-se mal ferido e vê morto o alferes com seus cinco companheiros.

– Levaram-nos a bandeira! – gemeu o pobre soldado a sumir-se-lhe a voz na garganta.

Um calefrio horrivel percorreu a espinha do invicto batalhão, como si todos fossem um só organismo.

Ouviu-se, instantes depois, doloroso grito do commandante:

– A morte de todos ou a bandeira já!

Um rugido horrifico seguiu-se á ordem recebida, e o 30º de voluntarios, mais parecendo horda de selvagens do que força organizada, derramou-se nas trevas em completa debandada, transpoz o banhado por onde viera o inimigo, passou correndo por entre o que ainda ia perto, tomando-lhe a frente, e estacou.

O bravo corpo de voluntarios achava-se agora colhido entre dois fogos, mas rapidamente reflectiu que o uso das armas de fogo o exporia a ser fuzilado pelas costas e pela frente.

A temeridade desse commettimento era o desespero da audacia. Então... brillhou na escuridão da noite a lamina scintillante dos sabres.

A luta foi renhida, a gritaria inimiga immensa, mas dos nossos nem um gemido, nem uma syllaba, nem o mais leve rumor foi ouvido. (...)

Meia hora depois voltava pouco mais da metade do 30º de voluntarios, carregando

seus feridos, armas e a bandeira que o inimigo lhe arrebatara.

(...)

III

Do renhido e memoravel combate naval de Riachuelo, em que a marinha brasileira tão alto elevou o seu nome dando os maiores exemplos de heroismo e abnegação, destaca-se talvez a mais bella e mais commovente scena na tragedia desenrolada no convez da Parnahyba, quando abordada pelo inimigo.

No mais perfiado momento da luta á arma branca, quasi em desespero de causa, quando o commandante já havia ordenado ao commissario de bordo o ateamento de fogo ao paiol da polvora e um troço de marinheiros, entrincheirados no rodizio de prôa, tendo á frente o immediato, offerecia tenaz resistencia aos invasores, á ré, junto á bandeira, succumbia na defesa desta o denodado guarda-marinha Greenalgh.

Morto o chefe dos poucos marujos que allí pelejavam na guarda do pavilhão, reanimaram-se os desvairados paraguayos, perseverantes no assalto á bandeira do navio, que pretendiam abater, quando, dentre os nossos

surge o destemido e intrepido Marcilio Dias, como uma apparição homeric, quasi sobrenatural, cheia de pujança de sua mocidade e forte pelos exemplos de devotamento e amor á Patria dos que succumbiam ao seu lado, avança contra o inimigo numeroso, com elle luta braço a braço, para tombar, afinal, exanime, victima do seu valor, coberto de gloriosas feridas, tendo ainda em uma das mãos o sabre com que tão heroicamente pelejara, e na outra, já quasi rigida pelo frio da morte, a adriça

da bandeira que tão gallhardamente soubera defender, conquistando um dos mais bellos nomes de que hoje se ufana com toda a justiça a Marinha Nacional.

.....

Esses admiraveis exemplos, tomados á

nossa historia, vêm patentear exuberantemente a veneração com que a bandeira de nossa Patria tem sido extremecida e amada nos momentos afflictivos e nos mais dolorosos transes de sua historia.

O estupendo e assombroso feito do humilde mas devotado marinheiro Marcilio Dias deve ser considerado pelas gerações que lhe estão succedendo na carreira das armas, como o mais bello apanagio daquelles em cuja alma vibra intensamente o amor á bandeira.

Dentre os nossos surge o destemido e intrepido Marcilio Dias, como uma apparição homeric, quasi sobrenatural, cheia de pujança de sua mocidade

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)

ECONOMIA

ECONOMIA DA RÚSSIA

O naufrágio da indústria de armas da Rússia (236)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

A Marinha de Obama (237)

MÍSSIL

O míssil balístico antinavio chinês (238)

PODER MARÍTIMO

MARINHA MERCANTE

Muito para crescer (239)

PODER MARÍTIMO

O fim do poder marítimo (240)

POLÍTICA

ESTRATÉGIA

Os contestados espaços comuns globais (242)

CHINA

A China na África (246)

JAPÃO

Pensando o impensável – A opção nuclear de Tóquio (247)

O NAUFRÁGIO DA INDÚSTRIA DE ARMAS DA RÚSSIA

(*Proceedings*, EUA, setembro/2009, p. 90-91)

Norman Friedman*

“A indústria de construção naval da Rússia declinou tanto que estou interessado em navios de guerra estrangeiros, inclusive aeródromos e anfíbios franceses e submarinos alemães de propulsão a diesel.” Essa afirmativa é do comandante em chefe da Marinha da Rússia, Almirante Vladimir Vysotsky, e com ela o autor inicia este artigo, no qual analisa a situação atual da indústria de armas russa. Assim o Almirante Vysotsky se posicionou durante a parada naval bienal realizada em São Petersburgo, na Rússia, que usualmente serve para demonstrar o poderio tecnológico do país e para anunciar os planos existentes para a retomada do poder que a ex-URSS detinha durante a Guerra Fria.

Em sua análise, Friedman aborda casos que demonstram o descalabro em que se encontra a indústria de defesa daquele país. Cita, por exemplo, que os escritórios que outrora foram responsáveis pelos projetos e construções dos submarinos das classes *Rubin* (nucleares) e *Kilo* (muitos foram exportados) estão vazios ou foram alugados para outras atividades; a inviabilidade econômica, na ótica de muitos, de levar-se a bom termo o Projeto Bulava de combustível sólido para mísseis; e os problemas de controle de qualidade das armas fabricadas para exportação, como os da Índia, que apresenta reclamações em relação à metade dos mísseis ar-ar RVV-AE que adquiriu, e da Argélia, que devolveu aeronaves MiG-29 por estarem extremamente usadas, quan-

do deveriam ser novas. Ocorreram também rejeições pela Índia referentes às fragatas *Talwar* e aos submarinos *Kilo* adquiridos, que foram posteriormente contornadas; e a interrupção dos testes de mar do submarino nuclear de ataque *Nerpa* – cujo nome será *Chakra* ao passar para a Marinha da Índia – devido a acidente fatal a bordo (os testes foram retomados em junho de 2009, após longo atraso).

Para Friedman, existem indícios de que os russos ainda dependem do capital físico obtido durante o sistema soviético. Assim, o novo submarino estratégico *Yuriy Dolgoruskiy* parece incorporar vários elementos dos já cancelados projetos dos submarinos das classes *Akula* e *Oscar*. Os recém-entregues classe *Kilo* parecem ter sido montados a partir de partes produzidas no passado. Talvez por isso, conclui o autor, a nova classe *Amur* (sucessora dos *Kilo*) tenha produzido apenas um protótipo, ainda não comissionado.

Friedman também cita detalhadamente, ainda como exemplos, as diversas demoras nas construções navais que se encontram em andamento, acrescentando que, fora os comentários do Almirante Vysotsky, os russos não admitem a existência de qualquer problema. Eles seguem fazendo propaganda de seus produtos, tanto em revistas especializadas como em exposições internacionais. Entretanto, segundo o autor, essas exposições revelam, cada vez menos, novos equipamentos ou produtos desconhecidos. Ele ressalva, porém, que isso

* Autor do *Naval Institute Guide to World Naval Weapons, Fifth Edition* (Guia de Sistemas de Armas Navais do Instituto Naval, Quinta Edição). Dentre muitos de seus outros livros encontram-se *The U.S. Maritime Strategy – 1988* (*A Estratégia Marítima dos EUA*) e *Seapower as Strategy: Navies and National Interests – 2001* (*Poder Naval como Estratégia: Marinhas e Interesses Nacionais*). É colaborador regular da revista *Proceedings*.

pode ocorrer por serem os novos equipamentos sigilosos, mas considera que a situação anteriormente comentada referente ao escritório Rubin, uma das mais bem sucedidas organizações navais russas, parece bastante sugestiva.

O que deu errado?

Norman Friedman passa então a investigar os fatores que levaram a indústria russa de armas à situação atual. Seu principal argumento centraliza-se na quebra da economia originada pelo fim da Guerra Fria. Ele verifica e cita exemplos de que durante o período da ex-URSS a produção era propositalmente dividida pelas diversas repúblicas, de modo a premiar a lealdade e a dificultar a dissolução da união. Esse sistema ruiu com o fim da União Soviética. Além disso, ele observa que, naquela época, verbas aplicadas em defesa eram prioridade absoluta e, assim, o dinheiro não possuía o mesmo significado que no mundo ocidental, onde esses gastos competiam com outros, como educação etc. Atualmente, segundo Friedman, a Rússia funciona

de modo similar às economias ocidentais, e aqueles veteranos, como o Primeiro-Ministro Vladimir Putin, que cresceram em um panorama em que o dinheiro não era importante, têm dificuldade em se ajustar. Ressalta também a corrupção generalizada hoje existente e analisa detalhadamente, dentre outros exemplos, o *refit* do Navio-Aeródromo *Gorshkov* para a Marinha da Índia como um caso emblemático.

Finalizando, Norman Friedman garante que existem na Rússia numerosos *experts* em alta tecnologia, treinados no período soviético. “A tragédia para os russos é que, sem dinheiro para financiar novos projetos, esses *experts* buscarão exportar seus conhecimentos, o que é muito menos lucrativo”, afirma. A recuperação da indústria de armas russa depende da recuperação da economia civil, é a conclusão de Friedman. Ele acrescenta que, até que isso ocorra, é bastante improvável que lá se gaste mais em defesa do que em qualquer outro país equivalente ocidental. Mesmo assim, assegura, apenas uma parcela pequena desse montante seria destinada ao poder naval da Rússia.

A MARINHA DE OBAMA

(*Proceedings*, EUA, julho/2009, p. 8)

Capitão de Mar e Guerra (Reserva - EUA) Thomas Fedyszyn*

O Comandante Fedyszyn, neste oportuno artigo, busca apresentar uma sugestão para o que ele denomina a Marinha de Obama, por considerar que o atual Presidente de seu país está, justificadamente, focado nos problemas econômicos e financeiros decorrentes de severa recessão, e que outros desafios existem, tais como o desenvolvimento de uma nova estratégia nacional de segurança e a estratégia marí-

tima complementar, além das prioridades domésticas relativas à educação, à previdência social e ao meio ambiente.

Segundo o autor, essa Marinha deve priorizar a capacidade de construir e de cooperar para promover, primariamente, a prosperidade econômica global. Ele baseia essa afirmativa na argumentação do Almirante Dennis C. Blair, feita diante da Comissão de Inteligência do Senado dos EUA, de que a

* O Comandante Fedyszyn leciona assuntos de segurança nacional no Naval War College desde sua transferência para a reserva, em 2000. Dentre outras funções que exerceu enquanto no serviço ativo, destacam-se o comando do USS *Normandy* e a de adido naval na Rússia.

recessão econômica será a mais provável causa de instabilidade no mundo. Dessa assertiva decorre que o terrorismo e a concorrência entre estados não mais encabeçarão a lista de ameaças aos EUA, o que, para o autor, é uma lógica que desafia o pensamento tradicional. Segundo ele, os inimigos estão distantes (Al Qaeda) e não possuem o poder de causar prejuízos significativos; e os poderes rivais (Rússia, China) são vistos como parceiros econômicos que se esforçam igualmente para saírem da recessão. Disso, conclui, “nenhuma dessas ameaças tradicionais possui a capacidade ou a intenção de nos atrapalhar ou destruir maiores do que a falência da economia”.

Assim, ele defende que o poder nacional norte-americano, o militar incluído, deve

ser usado para buscar a estabilidade e a dissuasão por via da prosperidade econômica em vez do uso da ameaça de guerra. Segundo o autor, a motivação a permear a estratégia nacional de defesa da administração do Presidente Obama deve ser baseada na seguinte questão: Como podem os militares tornar o mundo um lugar mais próspero? De fato, segundo Fedyszyn, a atual estratégia marítima já destaca o incentivo ao sistema econômico global ao prever “sustentar o sistema global interconectado por meio do qual prosperamos” e “prevenir guerras é tão importante quanto ganhá-las”. Para o autor, a adoção desse tipo de estratégia poderá resultar em “um sucesso espetacular, bem como ser dramaticamente menos dispendioso”.

O MÍSSIL BALÍSTICO ANTINAVIO CHINÊS

(*Naval War College Review*, EUA, outono/2009, volume 62, número 4, p. 87-115)

Eric Hagt e Matthew Durnin*

“Uma capacidade ASBM (*antiship ballistic missile* – míssil balístico antinavio) efetiva constituiria, sem dúvida, uma arma antiacesso formidável contra a Marinha dos Estados Unidos da América (EUA) no oeste do Pacífico, especialmente durante um conflito sobre Taiwan”, afirmam os autores neste artigo.

Entretanto, consideram eles, a obtenção dessa capacidade representaria muito mais do que isso. Apoiada por eficaz sistema C4ISR – comando, controle, comunicações, computadores, inteligência, vigilância (*surveillance*) e reconhecimento –, a capacidade ASBM seria um barômetro do esforço de modernização militar chinês, um

potencial instrumento para suas ambições estratégicas regionais e, talvez, importante elemento que viria a inclinar o duradouro equilíbrio estratégico marítimo em relação aos EUA.

Diferentemente de outros autores sobre o mesmo assunto (ver, por exemplo, *RMB*, jul./set. 2009, p. 255-257, “À beira de uma virada do jogo”), Hagt e Durnin buscam analisar tecnicamente o estágio de desenvolvimento de diversos elementos-chave desse sistema e investigam as implicações para a Marinha dos EUA da obtenção dessa capacidade pelos chineses e os reflexos para o equilíbrio estratégico naval regional entre os EUA e a China.

* Eric Hagt é o diretor do Programa da China no World Security Institute em Washington, EUA, e editor-chefe do jornal *China Security*. É pesquisador de assuntos de segurança chineses com ênfase na indústria de defesa, espaço, segurança energética e gerenciamento de crises. Matthew Durnin é pesquisador visitante no mesmo programa e editor associado do jornal. É pesquisador de política de segurança e de aplicações para tecnologias de defesa.

MUITO PARA CRESCER

(*Portos e Navios*, setembro de 2009, edição 584, ano 51, p. 33-35)

“A tributação excessiva e a burocracia são os principais obstáculos ao desenvolvimento da cabotagem¹ no Brasil.” Segundo o artigo publicado na revista *Portos e Navios*, essa foi a principal conclusão das discussões entre empresários e governo sobre os entraves ao desenvolvimento dessa modalidade de transporte marítimo, durante o 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira. O seminário, que aconteceu em Brasília, foi realizado pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e pelo Ministério dos Transportes.

A participação desse modal na matriz de transportes brasileira é de apenas 13%, apesar de a quantidade total de carga transportada ter aumentado de 20 mil para 630

mil TEU², entre 1999 e 2008. E, ainda, no transporte de contêineres, a participação é de 18% contra 82% do modal rodoviário, segundo o artigo.

Em prosseguimento, o texto busca explicitar, por meio de entrevistas com autoridades dos setores presentes no simpósio, os obstáculos ao crescimento do setor, tais como a baixa eficiência de alguns portos, a excessiva carga tributária incidente sobre as operações de cabotagem e a burocracia, que implica atrasos em despachos de cargas, resultando, via de regra, em custos maiores para nacionais do que para embarcações estrangeiras.

O artigo é finalizado citando o subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento da Secretaria Especial de Portos (SEP), que garantiu, na ocasião, que os investi-

mentos em ferrovias e rodovias previstos no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) devem favorecer a intermodalidade e, por consequência, a cabotagem. Garantiu ainda que, somente este ano, os investimentos em transportes devem chegar a R\$ 13 bilhões, o que representa dobrar a corrente de comércio do País nos próximos 15 anos.



Cabotagem movimentou 630 mil TEUs em 2008

¹ Navegação entre portos de um mesmo país ou a distâncias pequenas, em águas costeiras.

² Medida não padronizada usada para descrever a capacidade de navios porta-contêineres e de terminais.

TEU (twenty-foot equivalent unit – unidade equivalente a 20 pés), representa a capacidade de carga de um contêiner de comprimento de 20 pés, com largura de 8 pés e cuja altura pode variar de 4,25 a 9,5 pés.

O FIM DO PODER MARÍTIMO

(*Proceedings*, EUA, setembro/2009, p. 40-44)

Capitão de Mar e Guerra (USCG) R. B. Watts*

Neste artigo, a atualidade da teoria do Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan relativa ao domínio do mar, de mais de um século atrás, é contestada.

O autor inicia sua análise afirmando como errôneo, em sua quase totalidade, o conceito de fim da história do economista político Francis Fukuyama, popular nos anos 1990 e justificado pelos arroubos da vitória na Guerra Fria, pela dissolução da União Soviética e pela ideia de que os princípios da liberal democracia representavam o estágio final do desenvolvimento humano. Para ele, devido ao surgimento de novas ameaças, ignoradas pela teoria, o mundo segue perigoso como sempre foi.

O fim da Guerra Fria, apesar da guerra em si nunca haver eclodido, pareceu validar a estratégia do desenvolvimento de forças de larga escala para uma guerra global. Segundo o autor, o poder naval foi componente-chave da estratégia militar global, e a vitória foi vista por muitos como a validação de conceitos que enfatizavam o emprego massivo do poder de combate a ser usado em uma batalha decisiva. Ao final da Guerra Fria, a Marinha dos Estados Unidos da América (EUA) dominava integralmente os mares, e suas forças eram centradas em navios capitais, construídos segundo linhas imaginadas pelo Almirante Mahan.

No futuro, prossegue, citando entusiastas do poder naval dos EUA, o comando do mar seria mantido pelo poder dos navios-aeródromo e demais navios de alta tecnologia que varreriam os mares de quais-

quer ameaças. “A história do poder naval tinha efetivamente se encerrado com a elevação da Marinha dos EUA a poder dominante nos mares”, conclui Watts. Entretanto, ele admite, essa ascendência teve um preço: apesar da história haver se encerrado segundo a visão americana de poder naval, ela avança rapidamente para o resto do mundo – o comando do mar não resolveu o problema das ameaças assimétricas do século XXI. “Há oito anos, 19 homens em quatro aviões mudaram o mundo e, desde então, nos vemos envolvidos em uma guerra alastrada de 4ª geração para a qual a contribuição do poder naval tradicional tem sido mínima. Apesar de muito se falar sobre a necessidade de evolução e de mudanças, para os estrategistas navais americanos a história está ‘congelada’ por escolha”, afirma o autor. Para ele, muito pouco tem sido feito nos círculos navais em termos de evolução do poder da esquadra para se confrontar com a ameaça atual.

DOLOROSA MUDANÇA DE RUMO

As tentativas feitas de afastamento da filosofia de grandes esquadras e de batalhas decisivas sofreram fortes críticas e ceticismo e foram ameaçadas com a probabilidade de surgimento de inimigos futuros “à espera de emergirem de um mar vazio”, prossegue Watts. E acrescenta: “O debate sobre o tipo de poder naval que os EUA devem desenvolver – navios grandes *versus* pequenos, alta tecnologia *versus* baixa – vem acontecendo há anos. Mas

* Oficial da Guarda Costeira dos EUA (USCG), leciona estratégia no National War College e está realizando doutorado no Royal Military College of Canada. Cumpriu seis comissões no mar em sua carreira, tendo, mais recentemente, comandado o USCGC *Steadfast* (WMEC 623). Possui qualificação em guerra de superfície, e vários artigos de sua autoria foram publicados na revista *Proceedings*.

essa discussão nunca foi tão importante. É uma dura realidade que o mar é essencial para a globalização”.

Para o autor, os EUA entraram no nono ano de conflito assimétrico, e a estratégia de confrontação segue ambígua: “Dizemos que vamos cuidar da nova ameaça, mas continuamos a nos agarrar aos princípios de Mahan e, ao fazê-lo, a Marinha se torna cada vez mais irrelevante, por falta de uma missão clara”.

CAMINHOS DO PODER NAVAL E O USO INCORRETO DA TEORIA

Ao longo da história, o desenvolvimento do poder naval se deu pelas tecnologias surgidas para confrontação com oponentes com tamanhos aproximadamente iguais, afirma Watts. Esse desenvolvimento, conduzido pela teoria, ocorre nos anos de paz e é, frequentemente, ultrapassado pela realidade dos tempos de guerra. “Isso é óbvio para estudantes de história naval”, garante o autor. Entretanto, prossegue, após a Guerra Fria, um novo elemento surgiu: de 1945 até o fim daquela guerra, não ocorreram desafios efetivos à teoria e, assim, a construção naval e a estratégia seguiram adiante, baseadas apenas em interpretações teóricas.

Apesar de se saber, hoje, que o poder soviético era muito menor do que se imaginava então, o autor argumenta que as especulações da época o encaixavam perfeitamente na teoria de Mahan da batalha decisiva – daí se justificarem os investimentos na expansão do poder de combate naval. Ele afirma também que, atualmente, ainda é seguida aquela interpretação de pior cenário e que se continua a aplicar as lições da história “congelada”, ignorando-se a realidade das ameaças assimétricas. Para o autor, esse é o modelo que tem definido as aquisições de meios para o poder naval de seu país. Ele reconhece, porém,

que as nações mais poderosas seguem construindo suas Marinhas e que esse tem sido o centro do raciocínio prevalecente em relação a conflitos futuros. Nesse cenário, a ameaça mais comum de grande guerra naval seria aquela contra a China relativa ao Estreito de Taiwan ou alguma outra questão em que o uso agressivo e tradicional do poder naval levaria o inimigo à destruição, garantindo o fim da guerra e o estabelecimento do domínio do mar. Para Watts, esse tem sido o argumento mais usado para se continuar desenvolvendo o poder naval de maneira convencional.

A SÍNDROME DA CHINA

“A China parece se encaixar perfeitamente, permitindo a racionalização da interpretação da história ‘congelada’”, diz o autor. Porém, ele afirma, esse cenário tem falhas óbvias: a suposição de que o poder naval é o elemento mais importante da estratégia da guerra; a presunção de que o inimigo potencial irá cooperar e colocar seus navios no mar e limitar o conflito a esse elemento; e a inexistência, nos cenários previstos, de esquadras com o potencial adequado, apesar de toda a retórica da existência de indícios de nações que estejam construindo Marinhas para guerra de grande porte.

Diante desse cenário de inexistência de oponente com credibilidade, Watts coloca as seguintes questões: Qual o nível de poder naval adequado para se manter a predominância no ambiente estratégico atual? Podemos justificar nossas forças tradicionais em cima de cenários duvidosos? O que dizer dos conflitos assimétricos com que os EUA se encontram atualmente envolvidos? E ele mesmo se adianta e afirma que, em relação ao terrorismo, caracterizado como a “guerra longa”, a resposta é preocupante.

COLOCANDO O PODER NAVAL A NOSSO SERVIÇO

Watts ressalta a capacidade demonstrada pela Marinha de seu país, desde o 11 de Setembro, tanto no apoio às ações no Iraque como no Afeganistão, mas questiona sua efetividade e seu custo, já que, para ele, ambos os conflitos são terrestres, e, neles, o poder naval é secundário. Para ele, também a afirmativa da estratégia naval dos EUA de que a presença avançada (*forward presence*) prevenirá ataques terroristas deve ser questionada. Segundo ele, essa estratégia não permite o acompanhamento de navios que se dirigem aos EUA e se concentra na projeção de poder contra ameaças militares tradicionais. Esse encargo tem recaído na Guarda Costeira, que, para Watts, não possui as verbas ou os meios necessários a completar essa tarefa monumental. “Para que a história avance, devemos nos adaptar e elaborar uma estratégia abrangente, que empregue meios contra ameaças identificáveis de fato”, afirma o autor.

QUAL A AMEAÇA?

Primeiramente, devemos analisar sem preconceitos o novo ambiente internacional e o papel prático que o poder naval

nele desempenhará – “A praticidade deve vencer a tradição”, assevera Watts.

Em segundo lugar, prossegue, necessitamos de uma estratégia verdadeiramente eficaz contra o terrorismo, assimilando em definitivo que esta não é uma ameaça apenas transitória e que essa guerra seguirá por várias gerações.

Finalmente, conclui, os meios para execução da estratégia elaborada devem de fato existir. “Estratégia sem meios é simples retórica”, assegura o autor. Para ele, desde a estratégia marítima dos anos 1980, o significado de poder naval e de sua missão se tornou nebuloso, obrigando a que seja revisto de forma a que se possa avançar deixando para trás as lições da história “congelada”.

O Comandante Watts finaliza seu artigo comparando os tempos atuais àqueles que antecederam a Segunda Guerra Mundial: “Foi necessário um ataque maciço em 7 de dezembro de 1941 para demonstrar que a teoria dos encouraçados (*battleships*) – acalentada pelas Marinhas do mundo inteiro – não era mais adequada àquela ordem mundial. Nos defrontamos com situação similar em 12 de setembro de 2001, mas temos sido lentos em entender seu significado. A nova era está aqui – devemos reconhecer e avançar”.

OS CONTESTADOS ESPAÇOS COMUNS GLOBAIS

(*Proceedings*, EUA, julho/2009, p. 16-21)

Michèle Flournoy e Shawn Brimley*

Neste artigo, publicado em momento em que a estratégia de defesa dos Estados Unidos da América (EUA) está sendo revista pelo pessoal da administração do Presiden-

te Obama e da Quadrennial Defense Review (QDR – Revisão Quadrienal da Defesa), dois representantes oficiais do Ministério da Defesa do país analisam as transformações

* Michèle Flournoy é subsecretária para Política do Ministério da Defesa dos EUA, e Shawn Brimley, estrategista no mesmo Ministério.

e desafios do mundo e os seus significados para o poder norte-americano.

Os autores, inicialmente, reconhecem as mudanças profundas e duradouras que vêm ocorrendo no balanço de poder entre as nações, identificando como exemplos as ascensões da China e da Índia, e afirmam que os EUA deverão se manter na posição de nação mais poderosa ao longo do século XXI, acrescentando que essa evolução nas relações internacionais apresenta tanto desafios quanto oportunidades.

A seguir, Fournoy e Brimley explicitam e analisam três tipos de desafios que, cada vez mais, se apresentarão aos militares do país: a elevação de tensões nos espaços globais comuns, que implicarão que os EUA deverão se empenhar mais junto aos seus aliados e parceiros para manter alguma paz e estabilidade nesses espaços; as ameaças híbridas contendo formas de conflitos tanto tradicionais como irregulares; e o problema de estados fracos ou em falência, sem condições de se adaptarem a uma nova era ou de proverem as necessidades básicas para suas populações. Eles consideram que os conflitos do século XXI poderão ter como causa tanto a força como a fraqueza dos estados.

MAR, AR, ESPAÇO E CIBERESPAÇO

Os analistas entendem que os problemas associados às ameaças híbridas e aos estados fracos ou em processo de falência já são conhecidos e tratados nas análises estratégicas e diretrizes políticas atuais de

seu país. Entretanto, ressaltam como menos óbvios os crescentes desafios associados à forma de percepção e de uso do mar, do ar, do espaço e do ciberespaço.

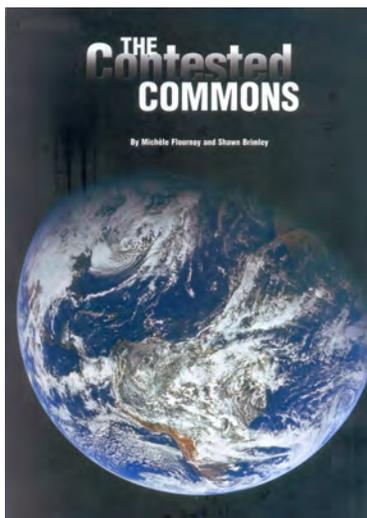
Segundo eles, a arquitetura do sistema internacional moderno se baseia no acesso livre à economia global, que, por sua vez, requer estabilidade nos espaços comuns globais. E nisso, para os autores, a estratégia americana se centrou, desde o fim da Segunda Guerra Mundial: criar e manter um sistema internacional que facilitasse o comércio, as viagens e, conseqüentemente, a difusão dos valores ocidentais de liberdade e democracia. Esse

foi, na opinião de Fournoy e Brimley, o pilar central da estratégia norte-americana para a Guerra Fria baseada no documento NSC 68, de 1950, que estabeleceu as bases daquela estratégia com duas ramificações: a contenção do sistema soviético; e o desenvolvimento de uma comunidade internacional saudável, que, segundo eles, se-

ria buscado mesmo que não existisse a ameaça soviética.

PRESSÃO NO SISTEMA

“Garantir a estabilidade relativa em todo o espaço comum global permanece tema central para a manutenção do poder e da influência dos EUA”, afirmam os articulistas. Eles reconhecem que existe o consenso entre analistas de que a expansão do poder dos estados e o dos atores não estatais, combinada com a globalização, colocará grande pressão no sistema global como



um todo. No entanto, para eles, ainda não está clara a forma como essa pressão irá se materializar ou mesmo quando, mas algumas tendências observadas indicam como o sistema internacional está começando a evoluir e a mudar:

Espaço – O teste chinês bem-sucedido de lançamento de míssil antissatélite, realizado em 2007, originou reações de França, Índia e Japão, indicando suas intenções de se prepararem para desafios no espaço. Esse teste criou o maior campo de sucata no espaço orbital, gerando obstáculos ao seu uso comum. Os EUA demonstraram sua capacidade antissatélite ao destruírem um satélite obsoleto cuja órbita estava deteriorada.

Ciberespaço – A guerra cibernética é, cada vez mais, vista como componente inevitável dos conflitos entre estados e não estados. O uso feito pela Rússia desse tipo de ofensiva na Estônia e na Geórgia é bastante conhecido, assim como a China sabidamente usa essa capacidade. Atores não estatais, como a Al-Qaeda e o Hezbollah, frequentemente usam o ciberespaço como ferramenta de propaganda e de planejamento.

Marítimo – Vários são os exemplos indicando os desafios futuros, segundo os autores: o incidente com o USS *Kitty Hawk* (CV-63), em 2006, no qual um submarino chinês emergiu dentro do perímetro do grupo de ataque centrado neste porta-aviões; as tensões recentes no Mar do Sul da China, em função de disputas territoriais, e o contínuo investimento chinês em capacidades de superfície, submarina e antiacesso; as reivindicações russas relativas aos fundos marinhos do Ártico e o crescimento de operações militares na região; o aumento de atividades de pirataria dentro e fora das vias de comunicação marítimas; e o uso pelo Hezbollah de moderno míssil antinavio, em 2006, na Guerra do Líbano.

TENDÊNCIAS ESTRATÉGICAS

Para Flournoy e Brimley, os exemplos citados indicam duas tendências estratégicas que deverão desafiar os EUA e seus aliados:

Primeira – *a capacidade de impor barreiras, a estados e não estados, ao desenvolvimento de tecnologias que podem desafiar a liberdade de movimento dos EUA e seus aliados diminuirá substancialmente ao longo do tempo.* Dessa forma, a proliferação do conhecimento e da tecnologia permitirá a um número crescente de atores estatais e não estatais obter capacidade antiacesso e tecnologia assimétrica de ponta, colocando a infraestrutura aliada em risco e impedindo a projeção de poder norte-americana.

Segunda – *os novos poderes não se contentarão em simplesmente aquiescer ao papel norte-americano de guardião incontestado dos espaços comuns globais.* Países como China, Rússia e Índia demandarão papéis compatíveis com seus respectivos poderes nacionais, sejam eles reais ou simplesmente percebidos. Para os autores, esse movimento já tem como exemplos as declarações de busca de capacidades de atuar no espaço e nas indicações de que os oceanos Índico e Ártico se tornarão novos centros de gravidade globais.

Essas tendências, apesar de, segundo os autores, no momento não apresentarem ameaça à hegemonia americana, prenunciam o ambiente estratégico futuro no qual o papel norte-americano de árbitro ou de guardião da estabilidade nos espaços globais comuns tornar-se-á complicado e contestado. E, afirmam, se isso for verdade, a base do pensamento estratégico pós-Guerra Fria – acesso incontestado e estabilidade nos espaços globais comuns – começará a se erodir. Por isso, aconselham não se considerar essas tendências ao se formular uma nova estratégia de defesa e ao se fazer a

Revisão Quadrienal da Defesa, o que seria imprudente e aumentaria a possibilidade de uma surpresa estratégica para a qual os EUA não estariam preparados.

IMPLICAÇÕES

Para os autores, as consequências do acima descrito para a estratégia de segurança e para o planejamento da defesa de seu país seriam profundas. No nível operacional marítimo, identificam que os meios navais poderão ter o acesso a bases dificultado pelo alcance e precisão de novos armamentos, por exemplo.

Segundo o ministro da Defesa do país, Robert Gates, “nossos potenciais adversários não têm intenção de nos contestar diretamente, mas, sim, de investir em armas que neutralizem as nossas vantagens – que neguem aos militares americanos a liberdade de movimento e de ação, enquanto ameçam nossa principal forma de projeção de poder: nossas bases e nossos equipamentos aéreos e marítimos, e as infraestruturas que os apoiam... Ignorar essas evoluções é um risco”.

Essa dinâmica, segundo os autores, apesar de ser bastante evidente no ambiente marítimo, existe também em outras dimensões dos espaços comuns globais. Ela implica que se pense de forma criativa nas formas de adequadamente se misturar estratégia, conceitos de operações e capacidades para defrontá-la.

O NOVO QDR

Os autores buscam indicar formas adequadas de preparação do país, salientando que elas podem estar mais relacionadas à identificação de locais onde novos conceitos operacionais e pequenos investimentos são necessários do que em se focar em grandes mudanças estruturais de for-

ças. Numa perspectiva naval, por exemplo, sinalizam que várias questões requerem atenção e, dentre elas, destacam o futuro da capacidade de desembarque anfíbio, o papel dos veículos aéreos não tripulados navais, e o equilíbrio entre os navios projetados para combate de litoral e aqueles desenhados para combates de superfície em águas azuis. Indicam, enfim, que todos os serviços (forças armadas) devem se preparar para um futuro no qual a projeção de poder será feita a distâncias maiores e em que as vulnerabilidades deverão ser minimizadas por meio da dispersão e de uma melhor defesa.

Para Flournoy e Brimley, esses imperativos operativos devem ser equilibrados com a necessidade estratégica americana de garantir que sua postura global continue a assegurar aliados e a dissuadir adversários. No que diz respeito à arquitetura da estrutura de informações no espaço e no ciberespaço, interpretam que sua estabilidade e segurança são mais do que um problema militar, devendo-se trabalhar junto a aliados e parceiros para o desenvolvimento de normas internacionais que modelarão os comportamentos de todos.

OPORTUNIDADE PARA LIDERAR

Em conclusão ao artigo, os autores argumentam que não seria inteligente reagir às tensões identificadas nos espaços globais comuns simplesmente por via de alterações em investimentos militares e na adaptação das redes de alianças e de relacionamentos de defesa dos EUA.

Elas são necessárias, admitem, mas insuficientes para o que consideram que será uma mudança duradoura nas relações internacionais: “A tarefa com que se defrontam os EUA é a de reagir a esses desafios com uma abordagem ampla do governo que garanta e amplie nossos interesses, enquanto

legítima nosso poder aos olhos de outros”. Afirmam, ao final, que “os desafios que surgem nos espaços globais comuns representam rara oportunidade para que os EUA re-

afirmem sua liderança em áreas cuja importância tende a crescer e nas quais proteção e estabilidade sustentável não podem ser obtidas pelos EUA sozinhos”.

A CHINA NA ÁFRICA

(*Naval War College Review*, EUA, verão/2009, volume 62, número 3, p. 79-100)

Capitão de Fragata (EUA) Todd A. Hofstedt*

Para o autor, “a expansão recente das atividades chinesas na África vem suscitando preocupações, desde aquelas relativas ao controle de recursos energéticos até as práticas de exploração econômica e o apoio a regimes rebeldes ou corruptos, perpetuando a instabilidade e enfraquecendo as pressões internacionais por reformas”. Ele considera, entretanto, que essas questões representam apenas uma pequena parcela do engajamento da China naquele continente e, ademais, são exemplos de comportamentos contrários aos interesses chineses de longo prazo na região.

Essa é a questão central deste artigo, em que o Comandante Hofstedt demonstra que o envolvimento da China na África é um processo em evolução e que tanto o governo como os representantes de interesses comerciais daquele país reconhecem as maiores vantagens que advirão de uma África estável política e economicamente.

Ele descreve minuciosamente as atuais atividades chinesas no continente africano, demonstrando seu espectro e alcance geográfico por meio de atuação em 49 dos 53 países africanos com os quais mantém relação diplomática – as quatro exceções são devidas a que esses países mantêm relações com Taiwan. Ele investiga e explicita a atividade econômica e os investimentos em infraestrutura, educação, saú-

de etc., feitos pelos chineses, todos com projetos de longo prazo.

Hofstedt também analisa os objetivos da China na África, deduzindo que os chineses buscam garantir acesso a recursos naturais e ampliar o seu mercado para exportação, o que aumenta seu prestígio como poder global em crescimento e assegura sua liberdade de ação internacional. Ele conclui que esses objetivos de nível estratégico guardam coerência com os objetivos nacionais do país, que são, por sua vez, motivados pelo crescimento econômico e pela estabilidade social.

O Comandante Hofstedt conclui que a postura e a grande parte das atividades chinesas na África vão de encontro aos objetivos norte-americanos de segurança no continente, pois encorajam governos mais efetivos e tendem a reprimir alterações do *status quo*, e, por isso, o U.S. Africa Command (Africom), recém-criado com a missão de “promover um ambiente africano seguro e estável”, deveria apoiar as atividades produtivas e responsáveis de atores chineses no continente. Para tanto, o autor aborda em seu trabalho diversas recomendações de atitudes e ações para o Africom, das quais a primeira e talvez mais importante seja a de não se pressionar os países africanos a escolherem entre China e EUA.

* Oficial submarinista da Marinha dos EUA e graduado pelo College of Naval Warfare do Naval War College. Serviu no *USS Santa Fe* (SSN 763), no *USS Tennessee* (SSBN 734), no *USS Dallas* (SSN 700) e no Strategic Systems Programs. Possui diplomas em arquitetura naval, em gerenciamento financeiro público e em engenharia astronáutica.

PENSANDO O IMPENSÁVEL – A OPÇÃO NUCLEAR DE TÓQUIO

(*Naval War College Review*, EUA, verão/2009, volume 62, número 3, p. 59-78)

Toshi Yoshihara e James R. Holmes*

Os autores analisam detalhadamente a possibilidade de o Japão buscar se tornar uma potência nuclear. Para isso, investigam circunstâncias nas quais o povo japonês poderia deixar de lado seu medo de armas nucleares e construir um arsenal próprio para a sobrevivência da nação.

Para os autores, uma vizinhança estratégica insegura e ameaçadora e um colapso do tratado de defesa existente entre os Estados Unidos da América (EUA) e o Japão seriam duas dessas circunstâncias. E acrescentam que, segundo fontes distintas e qualificadas, o país estaria apto a produzir esse tipo de arma em prazo muito curto, por já possuir toda a tecnologia necessária. Alguns analistas especulam que esse prazo seria de seis meses, enquanto outros falam em um ano ou em apenas um final de semana prolongado, como sugerem os autores, citando Gary Sick, renomado analista de assuntos do Oriente Médio.

Yoshihara e Holmes fazem cuidadosa análise da vizinhança estratégica indicando as ameaças existentes, como a Coreia do Norte e a China. A Coreia é vista como oponente por sua postura de confrontação total, adotada a partir de janeiro de 2009, e pela condução de repetidos testes nucleares. Já o crescimento agressivo do poder naval da China, ocorrido na última década, vem sendo alvo de acompanhamento por analistas japoneses devido ao ganho de confiança que confere àquele país em sua capacidade de subjugar militarmente Taiwan, vizinho estratégico japonês. No pensamento estratégico nipônico, Taiwan

se encontra hoje em mãos amigas, e qualquer ameaça a essa situação representa um desafio ao país.

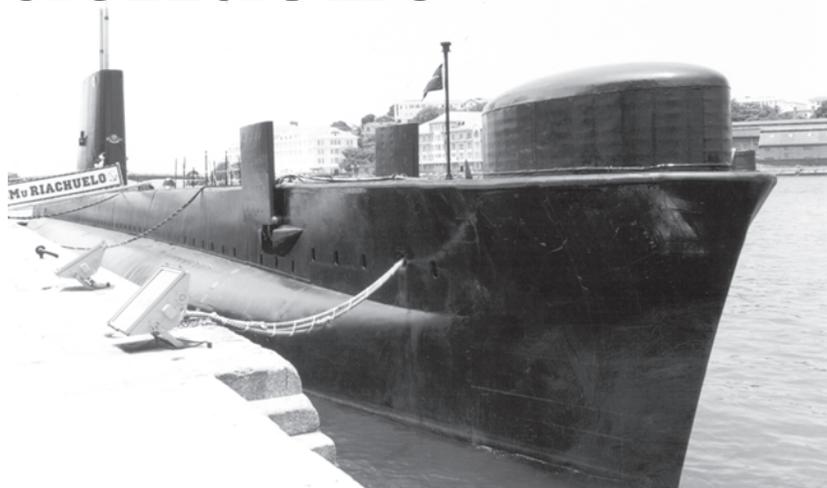
Os articulistas expandem sua análise buscando investigar o que ocorreria após uma invasão de Taiwan. Para eles, estrategistas chineses devem estar debatendo como vir a exercer influência nas linhas de comunicação de seus portos com o Oriente Médio e a África, origens de recursos vitais. Para complicar ainda mais, eles alertam que uma guinada da China na direção do Oceano Índico e do Mar do Sul da China propiciaria mais controle sobre sua própria segurança marítima e, também, sobre as linhas das quais a economia do Japão tanto depende. Portanto, visto de forma realista, o crescimento marítimo da China ameaça degradar a posição estratégica do Japão na região, alertam os autores. Tóquio pode concluir que a autoajuda representa a única forma de garantir a sua posição, afirmam, acrescentando como agravante a diminuição da estrutura de poder dos EUA na região asiática, que é acompanhada de perto e com preocupação por Tóquio. Essa situação de declínio do poder norte-americano no Pacífico pode ser interpretada pelos japoneses como o fim da garantia nuclear dos EUA ao seu país, asseveram os autores.

Yoshihara e Holmes concluem o artigo abordando a viabilidade técnica de uma rápida passagem japonesa para a posição de potência nuclear (como, por exemplo, a dificuldade de obtenção de material físsil), identificando a estrutura de forças necessária e as estratégias disponíveis para isso.

* Professores associados de estratégia no U.S. Naval War College. Toshi Yoshihara foi professor visitante no U.S. Air War College e James R. Holmes é pesquisador sênior associado no Centro de Comércio e Segurança Internacionais da Universidade da Geórgia. Seus trabalhos sobre o poder naval na Ásia têm sido publicados em diversas revistas especializadas.

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº – Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 2104-6025 e 2104-6879.

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

ADMINISTRAÇÃO

Gestão do pessoal inativo e pensionista (253)

ATIVAÇÃO

Ativação da Estação Terrena do Rio de Janeiro (253)

AUDITORIA

Auditoria Voluntária da IMO (254)

BATIMENTO DE QUILHA

Navio-Patrolha *Maracanã* (254)

BATISMO

Cerimônia de Batismo, Recebimento e Transferência do AviPa *Dourado* (255)

CERTIFICADO DE QUALIDADE

Atividade do CHM recebe ISO 9001:2008 (257)

CPRJ recomendada para Certificação NBR ISO 9001:2008 (257)

LFM recebe certificado de qualidade (257)

COMEMORAÇÃO

160º aniversário do Corpo de Saúde da Marinha (258)

Aniversário da criação da Força Naval do Nordeste (259)

Armistício da Primeira Guerra Mundial (261)

Bandeira Viva (263)

Dia da Bandeira (263)

- Dia do Marinheiro (265)
- Dia do Servidor Público (268)
- Dia Marítimo Mundial (269)
- Dia Nacional do Amigo da Marinha (273)
- Fragata *Independência* completa 30 anos na ativa (274)

CONTRATO

- Contrato de financiamento do submarino nuclear (275)
- MB assina contrato de construção de mais quatro navios-patrolha de 500 toneladas (276)

MOSTRA DE ARMAMENTO

- NPa *Macaé* (277)

MOSTRA DE DESARMAMENTO

- NTrT *Ary Parreiras* (279)

PLANOS

- Plano de equipamento e articulação da Marinha (281)

POSSE

- Assunção de cargos por almirantes (285)

PRÊMIO

- Prêmio Inteligência Eletrônica (285)
- Marinha participa de premiação nos Estados Unidos (285)
- Troféus do CAAML 2009 (286)

PROMOÇÃO

- Promoção de almirantes (287)

TRANSFERÊNCIA DE NAVIO

- Transferência de subordinação da Corveta *Barroso* (287)

TRANSFERÊNCIA DE SETOR

- Transferência de subordinação do Sanatório Naval de Nova Friburgo (289)

APOIO

CONSTRUÇÃO NAVAL

- Marinha assina termo de cooperação para construção de lanchas-escola (289)

ÁREAS

ANTÁRTICA

- O Brasil na Antártica – O Programa Antártico Brasileiro “Proantar” (290)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

ABASTECIMENTO

- Esquadrão VF-1 realiza abastecimento em voo (290)

CIÊNCIA DO MAR

- Comissão Proarea (291)

PREVISÃO METEOROLÓGICA

- Meteoromarinha – Perspectiva para 48 horas (291)

OCEANOGRAFIA

- Comissão Oceanográfica Trans-Atlântico I (291)

SALVAMENTO

- Fragatas *Bosísio* e *Constituição* resgatam tripulantes de navio mercante turco (292)
- Marinha resgata tripulante enfermo de navio mercante (293)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

- Implantação do Sistema de Identificação Sim-web (294)

CONGRESSOS*CONFERÊNCIA*

I Conferência naval interamericana especializada em educação (294)

CONGRESSO

Congresso de segurança da informação e comunicações em Brasília (295)

REUNIÃO

VI Reunião entre os comandos navais fronteiriços Bolívia-Brasil (296)

SEMINÁRIO

1º Seminário de Operações de Paz Pró-Defesa (297)

VII Seminário de ciência, tecnologia e inovação de interesse da defesa nacional (298)

Seminário de segurança da navegação na Bacia do Rio Paraguai (298)

Seminário do Plano de Desenvolvimento do Programa Oceano (299)

Seminário sobre Operações Ribeirinhas (299)

SIMPÓSIO

II Simpósio de prática de gestão – Programa Netuno (299)

VIII Encontro de tecnologia em acústica submarina (301)

XXI Simpósio de segurança de aviação da Marinha e operações aéreas *offshore* (301)

PALESTRA

Fórum pedagógico da Marinha (301)

EDUCAÇÃO*BIBLIOTECA*

Biblioteca Almirante Helio Leoncio Martins (302)

ESPORTE

1º Fórum Nacional de Atletismo da CDM (302)

Resultados esportivos (302)

FORÇAS ARMADAS*MISSÃO DE PAZ*

Marinha no Haiti: militares brasileiros auxiliam no parto de jovem haitiana (304)

Seção de Assuntos Cíveis atua no Haiti (305)

MÍSSIL

Aeronaves AF-1A lançam *Sidewinder* (306)

OPERAÇÃO

Operação combinada Laçador (306)

TORPEDO

Lançamento de novos torpedos (308)

GUERRAS*GUERRA DE MINAS*

CFN inicia missão no Benin (308)

INFORMAÇÃO*REVISTA*

Anais Hidrográficos (309)

INFORMÁTICA*INTERNET*

Casa do Marinheiro na internet (309)

Marinha do Brasil adota novos *links* (309)

Nova página das Voluntárias Cisne Branco na internet (309)

PODER MARÍTIMO

MARINHA MERCANTE

Primeira mulher a comandar um navio mercante (310)

ORGANIZAÇÃO

Reeleição do Brasil no Conselho da IMO (312)

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Alterações na estrutura do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (312)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA SOCIAL

FFE realiza ação cívico-social (313)

Jovens concluem estágios em projetos sociais da Marinha no 5º DN (313)

Marinha realiza o 2º Festival Âncora Social (314)

Navio de Assistência Hospitalar da Marinha atende em Ladário (315)

MÚSICA

Banda de gaitas do CFN se apresenta na França (315)

LANÇAMENTO DE LIVRO

Marinha lança livro *Tamandaré* na Câmara dos Deputados (316)

SAÚDE

ASSISTÊNCIA MÉDICA

Marinha implementa melhorias no sistema de assistência médico-hospitalar e social (317)

VIAGENS

VIAGEM

NHo *Cruzeiro do Sul* realiza a primeira viagem transoceânica à África (318)

NPo *Almirante Maximiano* realiza sua primeira Comissão Antártica (319)

GESTÃO DO PESSOAL INATIVO E PENSIONISTA

Como parte do conjunto de ações de novos processos de gestão, foi aprovado o Manual de Procedimentos do Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha (SIPM). O Setor do Pessoal estabeleceu que o Manual deveria ser criado a fim de se evitar que modificações bruscas prejudicassem a Gestão do Pessoal Inativo e Pensionista, visando perenizar os procedimentos do SIPM.

O Manual consiste em dois volumes e é focado na melhoria de processos por meio de seu mapeamento e da padronização de procedimentos, obtendo uma nova visão da Organização.

O Volume I, Mapeamento de Processos, apresenta o SIPM com uma forma sistêmica como Organização, sob a ótica dos seus principais processos operacionais, retratando-a como uma cadeia de processos que agregam valor aos clientes. O Mapeamento dos Processos possibilitou identificar suas principais restrições, culminando em propostas de reorganização de forma integrada, em que o conjunto de recomendações visa atender às necessidades atuais e futuras do SIPM, respeitando suas limitações organizacionais, financeiras e tecnológicas.

O Volume II é apresentado como o principal produto do Volume I, sob a forma de

Manual de Pensões, com a ótica da execução propriamente dita dos procedimentos relacionados a pensões, carro-chefe daquele Serviço, que deverão ser executados pelos departamentos da cadeia de macroprocessos do SIPM e das Organizações Militares de Apoio e Contato da Marinha (Omac). O objetivo é padronizar as ações em todas as etapas do processo de habilitação de pensões, iniciando-se pela comunicação do óbito e culminando com o acerto de contas.

Ressalta-se o caráter normativo da publicação, de modo que os processos e procedimentos detalhados sejam levados ao conhecimento de todos os militares e servidores civis do SIPM e das Omac, e que as modificações futuras, que impliquem a revisão dessa publicação, sejam aprovadas pela Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (DPMM), preferencialmente a cada ano, e com a conseqüente atualização das publicações externas do SIPM, tais como o Manual de Inativos e Pensionistas, o Guia Rápido de Pensões (Girapem) e a Carta de Serviços ao Cidadão.

O Manual de Procedimentos do SIPM encontra-se disponível para consulta nos sítios www.sipm.mar.mil.br (internet) e www.sipm.mb (intranet).

(Fonte: Bono nº 825, de 16/11/09)

ATIVÇÃO DA ESTAÇÃO TERRENA DO RIO DE JANEIRO

Dando continuidade ao processo de introdução de inovações tecnológicas na Marinha do Brasil, a Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM) ativou, em setembro último, em coordenação com o Ministério da Defesa (MD), a Estação Terrena do Rio de

Janeiro (ERJ), nas dependências da Estação Rádio da Marinha (ERMRJ). A ERJ conta com modernos equipamentos de telecomunicações por satélite na banda X, permitindo à Marinha maior flexibilidade e confiabilidade no provimento de serviços de conexão de voz e dados aos meios do-

tados de estações táticas do Sistema de Comunicações Militares por Satélite (Siscomis).

Adicionalmente, em outubro, foi ativada a estação tática do Siscomis do Navio Polar *Almirante Maximiano*. O novo sistema possibilita ao navio o estabelecimento de comunicações de voz e dados em alta velocidade, durante a maior parte de sua travessia à Antártica, propiciando signifi-

cativos benefícios operativos e sociais à tripulação.

A DCTIM, por meio de sua atuação na Comissão de Desenvolvimento do Projeto e da Implantação do Sistema de Comunicações Militares por Satélite (Ciscomis), manterá o empenho junto ao MD no sentido de aumentar a rede de navios e meios terrestres dotados com as facilidades de comunicação via satélite.

(Fonte: Bono nº 832, de 18/11/09)

AUDITORIA VOLUNTÁRIA DA IMO

No período de 14 a 21 de setembro último, cumprindo o Plano de Auditoria Voluntária de Países Membros da Organização Marítima Internacional (IMO), a Autoridade Marítima Brasileira recebeu uma experiente equipe de auditores daquela Organização, com o propósito de verificar a eficácia da implementação e execução das convenções, códigos e resoluções dos quais o Brasil é signatário como estado membro da IMO.

Durante esse período foi cumprida extensa agenda de trabalho, incluindo apresentações e visitas programadas, destacando-se, entre outras atividades, verificações realizadas no Comando de Operações Navais (ComOpNav – Salvamar Brasil), na Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram), na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) e na própria Diretoria de Portos e Costas (DPC). A Secretaria Especial de Portos da Presidência da Re-

pública também participou do evento, realizando uma exposição à equipe de auditores sobre os aspectos operacionais e ambientais dos portos brasileiros.

A intensa e meticulosa preparação da Autoridade Marítima Brasileira permitiu que, ao final dos trabalhos, a equipe de auditores concluísse, à luz das evidências e fatos demonstrados, que o Brasil cumpre as obrigações constantes nos instrumentos mandatários da IMO de forma expressiva, sendo ainda constatadas ações de caráter inovador em prol dos serviços prestados à Comunidade Marítima.

As observações realizadas pela equipe de auditoria e os ensinamentos colhidos serão utilizados para o aperfeiçoamento das práticas e procedimentos adotados pela Autoridade Marítima Brasileira visando manter em elevado grau a segurança do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana e a preservação do meio ambiente nas hidrovias interiores e na Amazônia Azul.

(Fonte: Bono nº 674, de 23/9/2009)

BATIMENTO DE QUILHA DO NAVIO-PATRULHA *MARACANÃ*

Em cerimônia presidida pelo diretor-geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos

Santos, foi realizado o Batimento de Quilha do Navio-Patrolha *Maracanã*. A cerimônia aconteceu em 25 de novembro últi-

mo, nas dependências do Estaleiro Ilha S.A.(Eisa), no Rio de Janeiro.

O *Maracanã* é o terceiro navio-patrolha da classe *Macaé* e o primeiro a ser construído por esse estaleiro. A cerimônia marca o efetivo início da construção do navio, decorrente do contrato assinado pela Diretoria de Engenharia Naval (DEN) e o Eisa no último dia 25 de setembro. A sua previsão de incorporação à Armada é

para março de 2012, quando passará a ser subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval (Belém).

Na construção desse novo lote de quatro navios-patrolha de 500 toneladas estão envolvidos diversos setores da Marinha, na condução do seu reaparelhamento e na busca do desenvolvimento da indústria nacional de defesa.

(Fonte: Bono nº 853, de 25/11/09)

CERIMÔNIA DE BATISMO, RECEBIMENTO E TRANSFERÊNCIA DO AVIPA *DOURADO*

Foi realizada, em 25 de setembro último, a Cerimônia de Batismo, Recebimento e Transferência para o Setor Operativo do Aviso de Patrulha (AviPa) *Dourado*. O evento aconteceu no Píer do Marina Park Hotel, Praia de Iracema, Fortaleza (CE).

O navio ficou subordinado, a partir da mesma data, ao Comando do 2º Distrito Naval (Salvador). A cerimônia foi presidida pelo diretor-geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos.

O comandante do 2º Distrito Naval, Vice-Almirante Arnon Lima Barbosa, emitiu a seguinte Ordem do Dia na ocasião.

“O *Dourado* é o terceiro aviso de patrulha classe *Marlim* e compõe um contrato celebrado, em 26 de dezembro de 2007, entre a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e a Indústria Naval do Ceará S/A (Inace) para a construção de cinco lanchas de patrulha rápida do tipo LP-60 (lança de patrulha de 60 pés). A revisão da Dotação de Embarcações da Marinha do Brasil, aprovada pelo Estado-Maior da Armada em 2008, alterou a classificação das LP-60 para Aviso de Patrulha (AviPa).

Seu nome de batismo faz referência a um peixe, sendo que existem duas espécies conhecidas assim denominadas; destas, a *hippurus* é a encontrada no Brasil. Espécie migratória que vive em cardumes no alto-mar, porém, enquanto jovem costuma ficar próximo à costa, onde se reproduz. É um peixe bastante peculiar, tanto pelo seu forte colorido quanto pela forma de seu corpo, que se apresenta alongada, comprimida e que afina em direção à nadadeira caudal, que o torna um peixe marinho rápido e aguerrido, características que deverão acompanhar o AviPa *Dourado*.

Lançado ao mar em 20 de julho de 2009, o aviso apresenta casco e superestrutura construídos em alumínio, com deslocamento padrão de 45 toneladas e acomodações





que permitem receber dois oficiais e oito praças. Com um comprimento total de 22,80 metros, possui uma velocidade máxima de 25 nós, com autonomia de três dias e um raio de ação de 420 milhas náuticas navegando em velocidade econômica de 18 nós. Sua permanência em operações poderá ser ampliada, uma vez estabelecida a hipótese de emprego conjunto com os demais navios do Grupamento de Patrulha Naval do Leste, dos quais receberá apoio logístico móvel, faina amplamente desenvolvida por estes meios na área de jurisdição deste Comando.

O sistema de propulsão é dotado de dois modernos motores a diesel de propulsão MTU 8V 2000 M92, com potência máxima de 810 kW (2.450 RPM), controlados pelo eficiente sistema eletrônico de monitoração e controle remoto Blue Line, desenvolvido pela MTU-F, e sistema de injeção de combustível com tecnologia Common Rail, acoplados cada um a uma caixa redutora-reversora, com dois eixos propulsores e hélices de passo fixo. Em condições normais de operação, o controle e a monitoração do sistema de propulsão são efetuados no passadiço, enquanto que em condições de emergência estes podem ser realizados na praça de máquinas. Possui dois grupos diesel-geradores de energia com capacidade de 35 KVA. Para o cumprimento de suas missões, é dotado de duas

metralhadoras leves (calibre 7,62 mm), que podem ser guarnecidas, a partir da proa ou do tijupá, em pedestais próprios, equipamentos de comunicações (HF e VHF) e de navegação (radar, ecobatímetro, GPS, DGPS, agulha giroscópica digital, entre outros). Possui ainda uma embarcação orgânica com casco flexível e motor de popa de 40 HP, para ações de abordagem a embarcações no mar ou mesmo para aproximação e desembarque

em locais de manobra restrita.

A concepção dos AviPa classe *Marlim* lhes permite executar patrulhas e inspeções navais e atuar da mesma forma nas demais atividades subsidiárias da Marinha do Brasil, contribuindo para a salvaguarda da vida humana no mar, para a segurança do tráfego aquaviário e na prevenção da poluição hídrica. Logo, a incorporação deste meio reveste-se de especial significado para o Comando do 2º Distrito Naval, visto que este, em sua área marítima, abriga 27 plataformas petrolíferas, situadas numa faixa de aproximadamente 12 milhas náuticas no litoral de Sergipe, sendo considerada a quarta maior região nacional em prospecção de petróleo, e outras quatro plataformas em atividade no litoral da Bahia. Ressalta-se, ainda, o intenso tráfego de navios mercantes nos portos de Salvador, Aratu e Madre de Deus e no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, e de diversas embarcações de transporte de passageiros e esporte e recreio no interior da Baía de Todos os Santos, Baía de Camamu, Morro de São Paulo, Ilhéus, Itacaré e Porto Seguro.

Aviso de Patrulha *Dourado*, seja bem-vindo ao setor operativo sob os auspícios do Comando do 2º Distrito Naval, e que o Bom Senhor do Bonfim lhe acompanhe e proteja nas suas futuras singraduras.”

Fontes: Bonos nºs 674, de 23/9/09, e 687, de 25/9/09)

ATIVIDADE DO CHM RECEBE ISO 9001:2008

Em decorrência das responsabilidades da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) no que diz respeito à segurança da navegação aquaviária e dos compromissos internacionais assumidos perante a Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar (Convenção Solas), o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) foi submetido, pelo Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA), à 2ª Auditoria de Manutenção do Sistema de Gestão da Qualidade, que teve como propósito a avaliação desse Sistema com um novo escopo: "O planejamento e produção das cartas náuticas, elaboração e disseminação das informações meteorológicas e oceanográficas e de avisos-rádio náuticos".

A auditoria, realizada pelo LRQA nos dias 16 e 17 de novembro último, concluiu que o Sistema de Gestão da Qualidade do CHM está implementado em todos os níveis e de acordo com os requisitos da Norma NBR ISO 9001, já em sua versão 2008.

Assim, completa-se o ciclo iniciado em março de 2006, com a implantação de um Sistema de Gestão da Qualidade e sua certificação com base na norma ISO 9001:2008, envolvendo todas as atividades técnicas da DHN nas áreas da cartografia náutica, compreendendo tanto as cartas eletrônicas quanto as em papel, da meteorologia marinha e da disseminação de informações de segurança marítima (MSI – Maritime Safety Information).

(Fonte: Bono nº 848, de 24/11/09)

CPRJ RECOMENDADA PARA CERTIFICAÇÃO NBR ISO 9001:2008

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) foi auditada e recomendada, em 18 de setembro último, para a certificação NBR ISO 9001:2008, nas atividades relacionadas ao Ensino Profissional Marítimo. A auditoria e a recomendação foram feitas

pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Esta conquista corrobora a boa imagem obtida pela CPRJ junto à comunidade marítima, ao longo de 163 anos de existência.

(Fonte: Bono nº 684, de 25/9/09)

LFM RECEBE CERTIFICADO DE QUALIDADE

O Laboratório Farmacêutico da Marinha (LFM) recebeu o Certificado de Boas Práticas de Fabricação (CBPF), concedido pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), no dia 16 de setembro. A cerimônia alusiva à formalização do certificado foi presidida pelo diretor-geral do Pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra José Antonio de Castro Leal.

O CBPF tem o maior grau de reconhecimento de qualidade que uma indústria far-

macêutica pode ter no Brasil. Ele atende aos mais rígidos padrões vigentes para a fabricação de medicamentos, envolvendo sua produção e seu controle de qualidade. O CBPF satisfaz a todos os critérios de excelência estabelecidos pela Anvisa.

Esse certificado de qualidade tem possibilitado ao LFM realizar parcerias e terceirizações com outros laboratórios, públicos e privados, que proporcionarão transferências de tecnologia para a produ-



ção de medicamentos de alto valor agregado. Tal fato é importante para aperfeiçoar o atendimento à Família Naval, assim como à

população brasileira, feito por intermédio de participação no Programa Farmácia Popular, do Governo Federal.

Participaram do evento de formalização do certificado o diretor de Saúde da Marinha, Vice-Almirante (Md) Edson Baltar da Silva; o diretor adjunto da Anvisa, Luiz Roberto da Silva Klassmann; diretores de laboratórios públicos e privados; representantes dos Comandos do Exército e da Aeronáutica, do Ministério da Saúde, da Secretaria Estadual de Saúde do Rio de Janeiro, da Vigilância Sanitária do Estado do Rio de Janeiro e do Conselho Regional de Farmácia do Estado do Rio de Janeiro.

(Fonte: www.mar.mil.br)

160º ANIVERSÁRIO DO CORPO DE SAÚDE DA MARINHA

O Corpo de Saúde da Marinha completou, em 5 de novembro último, 160 anos de existência. O diretor de Saúde da Marinha, Vice-Almirante (Md) Edson Baltar da Silva, expediu a seguinte Ordem do Dia por ocasião da data comemorativa:

“Hoje, data do nascimento do cirurgião-mor Joaquim Cândido Soares de Meireles, seu Patrono, comemoramos oficialmente o 160º aniversário do Corpo de Saúde da Marinha, criado em 1849.

Dezesseis anos depois e ainda liderado por seu primeiro chefe, o cirurgião-mor Soares de Meireles, marcava sua presença na Campanha do Paraguai, testemunhando e respondendo aos sinais de Barroso em Riachuelo, na manhã de 11 de junho de 1865. Sete oficiais do Corpo de Saúde guardavam os seus postos de combate nos navios engajados à batalha. Nessa guerra, alguns perderam suas vidas, juntando seu sangue ao derramado por outros grandes brasileiros, mas sobressaiu-se o chefe de Saúde da Estação Naval do Rio da Prata, o cirurgião de Esquadra Dr. Carlos Frederico dos Santos Xavier de Azevedo. Mesmo

contraindo patologias epidêmicas da região, serviu em vários navios e hospitais de sangue, atendendo aos feridos da Marinha e do Exército. São dele os relatos médicos mais fidedignos desta passagem da história da Marinha brasileira.

Mais tarde, oficiais de Saúde do Exército e outros comissionados, aos quais se juntaram os integrantes do Corpo de Saúde da Marinha, constituíram a opção do País para apoiar a causa aliada na Primeira Guerra Mundial. Mandados incorporar às Forças que combatiam na frente francesa, chegaram a Paris, pelo porto de Marselha, em 24 de setembro de 1918, em uma travessia longa e marcada pelo luto, em que quatro perderam a vida, incluindo o Tenente Farmacêutico da Armada José Brasil de Souza Coutinho. Quarenta e cinco dias após a chegada, liderados pelo Coronel Médico Nabuco de Almeida, montaram o Hospital Brasileiro, logo classificado como de primeira classe, em condições de prestar atendimento de maior complexidade a grandes feridos, segundo relato do Primeiro-Tenente Médico da Armada Mário Kroeff, lá presente.

Outros fatos ganharam importância no decorrer dos anos: outra guerra mundial, presenças em Operações de Paz, assistências a populações carentes, ampliação de seus quadros, incorporações de novas profissões, ativações dos hospitais, ativação do Hospital Naval Marcílio Dias. E outros vultos se tornaram notáveis, trazendo com suas participações, prestígio e reconhecimento ao Corpo.

Hoje vivendo um presente de incorporações de novas tecnologias e doutrinas na prestação da assistência médica aos usuários, ou na avaliação médica pericial dos militares da Força, o Corpo de Saúde da Marinha se vê moderno e altamente qualificado nas suas habilitações, porém mantém como características mais marcantes da sua atuação o mesmo tratamento humanitário ao paciente, a mesma coragem, o mesmo denodo e a mesma prontidão de quando estávamos nos campos de batalha.

Adiante, num futuro bem próximo de importantes transformações, que, aliás, já

se fazem visíveis e inserido que está no contexto do Programa de Emprego e Articulação da Marinha em resposta à Estratégia Nacional de Defesa proposta, o Corpo de Saúde volta a sua atenção para situações como o Programa Nuclear, o Programa de Submarinos, a incorporação de novos meios e a ativação da segunda Esquadra, buscando estar qualificado e pronto, como sempre, H-24, para estas novas realidades que se avizinham.

Sem a pretensão de exagerar a importância da nossa participação nos momentos mais significativos de atuação da Marinha do Brasil, estamos certos que tais fatos devem ser ditos e contados para as novas gerações de oficiais de Saúde, para que conheçam a história de coragem, dedicação e empenho deste Corpo, seja em tempo de guerra, seja em tempo de paz, nestes momentos que tanto influenciaram a história da Nação.”

(Fonte: Bono Especial nº 790, de 5/11/09)

ANIVERSÁRIO DA CRIAÇÃO DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE

Foi comemorado, em 5 de outubro último, a aniversário de criação da Força Naval do Nordeste (FNNE). Para lembrar a data, o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

“Inicialmente considerado apenas um conflito no continente europeu, a Segunda Guerra Mundial logo se desbordaria pelos mares, na busca incessante do domínio das vias marítimas pelos países litigantes. O Oceano Atlântico, por sua posição estratégica, era a região comum em que os interesses daqueles que lutavam poderiam vir de encontro aos nossos próprios interesses, desta forma já alinhavando um quadro que implicaria a nossa coparticipação naquele conflito.

O Brasil, fiel às suas tradições antibelicistas, buscou manter-se neutro durante a guerra. Contudo, a ameaça a nossa neutralidade e mesmo à defesa de nossas águas territoriais era iminente. Assim, o Governo Vargas decidiu mobilizar as Forças Armadas para que nossa soberania fosse respeitada.

A Velha República não dava a necessária prioridade às Forças Armadas. A capacidade de combate da Marinha era modesta se comparada à das esquadras que combatiam no Atlântico Norte e no Pacífico. Os navios remanescentes da Esquadra de 1910 eram obsoletos e não estavam equipados para a guerra antissubmarino, todavia o amor à Pátria, a honra e o senso do cumprimento do dever fortemente arraiga-

dos em nossos marinheiros não permitiam que sucumbissem a esta situação e mantinham nossos meios no melhor grau de prontidão possível.

Após o ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, e já tendo assinado a Carta do Atlântico, o Governo brasileiro abandonou sua postura de neutralidade e declarou a nossa solidariedade aos Estados Unidos da América, rompendo relações diplomáticas e comerciais com os países do Eixo, em 28 de janeiro de 1942. Como resposta, nossa Marinha Mercante passou a ser atacada por submarinos, causando o afundamento de vários navios e a perda da vida de centenas de passageiros e tripulantes brasileiros. Em agosto daquele mesmo ano, esta agressão levou nosso governo a declarar estado de guerra entre o Brasil, a Alemanha e a Itália.

Neste contexto desfavorável, ingressamos em uma guerra antissubmarino sem equipamentos de detecção e armamento adequados. Esses fatos não impediram que nossas tripulações lutassem desde as primeiras horas após a declaração de estado de guerra, assumindo os riscos de um combate desigual. Contudo, o Governo americano, que sempre buscou o suporte brasileiro, efetivou seu apoio político-militar com a assinatura de um Acordo de Empréstimo e Arrendamento. Por meio deste acordo, seriam fornecidos à Marinha diversos meios e, com eles, novas doutrinas e procedimentos operativos, além do apoio na cons-

trução de navios de guerra no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Destá forma, a Marinha do Brasil realizou um rápido e intenso processo de reorganização das Forças Navais para adequar-se àquela situação de conflito. A Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos estabeleceu um comando único para a Força do Atlântico Sul, sendo criada, assim, a Força Naval do Nordeste (FNNE), pelo Aviso nº

1.661, de 5 de outubro de 1942, sob o comando do então Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra.

Promovido logo a seguir, o Almirante Soares Dutra, oficial que já havia participado da Primeira Grande Guerra, além de ter comandado vários navios, transmitia confiança e serenidade a seus superiores e às tripulações subordinadas e soube manter a FNNE no rumo certo, apesar dos vários obstáculos que surgiram. Sob seu coman-

do aquela Força realizou diversas escoltas a comboios, possibilitando a travessia segura de quase 3 mil navios brasileiros e estrangeiros, provendo os aliados de materiais estratégicos essenciais para o esforço de guerra

e mantendo a economia nacional abastecida. Foram realizados 66 ataques de navios brasileiros a submarinos, registrados pelos próprios alemães.

No início de novembro de 1945, concluída a sua missão, o Almirante Soares Dutra retornou ao Rio de Janeiro com a sua Força Naval do Nordeste. Não restam dúvidas de que a árdua e intensa vida operativa da FNNE

Bahia



Camaquã





Comboio

contribuiu para a livre circulação nas linhas de comunicação do Atlântico Sul e para manter o Brasil livre da opressão. Como bem escreveu em sua Ordem do Dia ao findar a guerra: ‘Estamos satisfeitos: cumprimos o nosso dever para com a Pátria! Orgulhem-nos, pois, da Força Naval do Nordeste!’

Assim, no momento em que celebramos os 67 anos de criação da Força Naval do

Nordeste, é com imenso orgulho e justo sentimento de gratidão que reverenciamos todos aqueles bravos e dedicados marinheiros que, com desprendimento e amor à Pátria, souberam suplantar os diversos obstáculos que surgiram na ocasião, nos deixando uma Nação livre e soberana.

Nosso Barco. Nossa Alma.”

(Fonte: Bono Especial nº 716, de 5/10/2009)

ARMISTÍCIO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Foi comemorado, em 11 de novembro último, o Armistício da Primeira Guerra Mundial, que pôs fim ao conflito, ocorrido entre os anos de 1914 e 1918. Na ocasião, o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

“No início do século XX, o clima internacional na Europa era carregado de antago-

nismos, que se expressavam na formação de alianças secretas, tornando a ameaça de uma guerra inevitável. No campo econômico, o desenvolvimento desigual levou alguns países a reivindicarem uma redivisão do território econômico mundial; tendo se acentuado a rivalidade pela luta por mercados consumidores, pela aquisição de matérias-primas fundamentais e por áreas de in-

vestimentos. No plano ideológico, a época se caracterizou pela intensificação do sentimento nacionalista. Os países empreenderam uma corrida armamentista, intensificando-se a produção de armas e munições, desenvolvendo-se uma construção militar-naval e aumentando-se e organizando-se as Forças Armadas: era a Paz Armada.

Essa atmosfera de tensão levou à formação de dois sistemas de alianças naquele continente: a Tríplice Aliança, formada pelo Império Austro-Húngaro, Alemanha e Itália, e a Tríplice Entente, formada pela França, Grã-Bretanha e Rússia. Os antagonismos e as diferenças entre esses dois blocos geraram uma fonte de atrição de tal monta que bastou um incidente, o assassinato, em 1914, do Arquiduque Francisco Ferdinando de Habsburgo, herdeiro do Império Austro-Húngaro, na cidade de Sarajevo, por um jovem nacionalista ligado a uma organização de origem sérvia, para que fosse deflagrado o segundo maior conflito da humanidade, a Primeira Guerra Mundial, também conhecida como a “Grande Guerra”, que envolveu dezenas de países e ceifou a vida de cerca de 9 milhões de pessoas, uma tragédia sem precedentes até então.

Com o início das hostilidades em 1914, a posição brasileira estava respaldada pela Convenção de Haia, firmada pelo Governo em 4 de agosto daquele ano. O País manteve-se na condição de nação neutra, tendo estabelecido estritas regras de neutralidade. Contudo, em meados de 1917, o Brasil seria forçado a modificar sua posição devido ao afundamento de quatro navios mercantes nacionais por submarinos alemães. Consequentemente, em 26 de outubro de 1917, por meio do Decreto nº 3.361, foi reconhecido e proclamado o nosso estado de beligerância contra o Império Alemão, tendo sido tomadas medidas, como a abertura dos portos brasileiros a unidades aliadas, a assunção do encargo de patrulhamento do Atlântico Sul pela

Esquadra, o envio à Inglaterra de um grupo de aviadores, quase todos da Marinha, e de uma missão médica à França, em apoio ao esforço de guerra aliado.

Para cumprir as tarefas atribuídas à Marinha, o então ministro, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, determinou a organização de uma força-tarefa que permitisse a participação efetiva da nossa Esquadra no conflito. Assim, pelo Aviso Ministerial nº 501, de 30 de janeiro de 1918, foi criada a Divisão Naval em Operações de Guerra, a DNOG, composta pelos cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*; pelos contratorpedeiros *Piahuy*, *Rio Grande do Norte*, *Parahyba* e *Santa Catarina*; pelo Navio-Tênder *Belmonte* e pelo Rebocador *Laurindo Pitta*, com a incumbência de patrulhar a área compreendida pelo triângulo marítimo cujos vértices eram a cidade de Dacar, na costa africana; o arquipélago de São Vicente, no Atlântico; e Gilbratar, na entrada do Mediterrâneo, com firme propósito de neutralizar a ação dos submarinos inimigos que ameaçavam o tráfego marítimo aliado na região. O comando da Divisão coube ao Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, um dos oficiais de maior prestígio na época e de vasta experiência profissional.

Após um exaustivo e intenso período de preparação, a DNOG suspendeu no dia 31 de julho de 1918 para Dacar. As adversidades encontradas na travessia foram muitas devido às características dos navios que dispúnhamos. Todavia, elas foram suplantadas pelo estoicismo e pela determinação no cumprimento do dever arraigados em nossos marinheiros. Na véspera da chegada a Dacar, a DNOG teve seu batismo de fogo ao sofrer um ataque torpédico feito por um submarino alemão, sem causar danos. Posteriormente, já fundeada naquele porto africano, a Divisão viria a sofrer o ataque de um inimigo invisível, a gripe espanhola, tão letal quanto qualquer ar-

mamento da época, que tirou a vida de muitos bravos marinheiros brasileiros.

A permanência naquele porto africano seria curta, apenas o tempo necessário para reabastecer e efetuar pequenos reparos. Mas devido à epidemia que grassou nos conveses dos navios brasileiros, a DNOG foi obrigada a permanecer cerca de dois meses em Dacar. Todavia, atendendo a uma solicitação imperativa do Almirantado britânico, a quem aquela Divisão estava subordinada, dada a carência de navios aliados disponíveis, a Divisão fêz-se novamente ao mar, mesmo com as tripulações incompletas ou ainda em recuperação, retomando a sua missão, em um exemplo de superação, capacidade de sacrifício e de noção do cumprimento do dever. No dia 10 de novembro de 1918, fundeou em Gibraltar, um dia antes da assinatura do armistício.

Com o fim da guerra, a DNOG foi dissolvida em 24 de junho de 1919, após regressar ao Brasil, tendo cumprido a missão que lhe foi confiada e escrito uma das mais significativas páginas da História Naval brasileira.

Hoje, ao comemormos o 91º aniversário do fim das hostilidades e da assinatura do armistício da Grande Guerra, reverenciamos, com orgulho e gratidão, a memória do insigne Almirante Pedro Max Fernando de Frontin e de seus bravos e honrados subordinados, que, em mares distantes, mantiveram a honra e a dignidade da Nação brasileira incólumes, bem como reafirmamos a nossa crença inabalável de que a Marinha estará sempre pronta a atender ao chamamento da Pátria e cumprir o nosso destino de Nação livre e soberana.”

(Fonte: Bono Especial nº 811, de 11/11/2009)

BANDEIRA VIVA

A Marinha do Brasil, por intermédio do Comando do 1º Distrito Naval (1º DN), participou da campanha Bandeira Viva, ação colaborativa promovida pela Petrobras em comemoração ao Dia da Bandeira, com a participação de diversas instituições privadas e públicas, dentre estas as Forças Armadas. Foram montados dois pontos de captação de imagens, um no Complexo do 1º DN e outro na Base Naval do Rio do Janeiro, nos dias 16 e 17 de novembro último, para captação de fotos de voluntários da Marinha do Brasil, servidores civis e militares em uniformes diversos, de forma a bem representar a Força.

Essas imagens, captadas através de uma câmera *web*, foram feitas para formar mosaicos dinâmicos em forma da Bandeira Nacio-

nal, sendo as imagens que os compõem alternadas de forma automática. Os mosaicos serão exibidos em sítio da internet mantido pela Petrobras (www.bandeiraviva.com.br).

Além disso, dois fotografos percorreram as instalações dos dois complexos, captando imagens para compor bandeiras-mosaico estáticas que, na noite do dia 19 de novembro, foram projetadas no Edifício Barão de Ladário e na fachada do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), por serem edificações de grande visibilidade para o público em geral.

A proposta do trabalho foi de valorizar o elemento humano na formação e manutenção da soberania e valores de uma nação.

(Fonte: Bono nº 825, de 16/11/09)

DIA DA BANDEIRA

Foi comemorado, em 19 de novembro último, o Dia da Bandeira. Para lembrar a data na Marinha do Brasil, o chefe do Esta-

do-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, emitiu a seguinte Ordem do Dia.

“Nesta data especial, com imenso júbilo e incomensurável emoção, celebramos o Dia da Bandeira, símbolo mais expressivo dos valores e das tradições brasileiras! A celebração pode ser a mesma de todos os anos, mas, nessa ocasião, o sentimento de amor e devoção ao Pendão Nacional se renova e se intensifica cada vez mais.

Em seu dia, extrapolando a questão do civismo, faz-se mister bem conhecê-la e o simbolismo que ela encerra. Guardiã de um passado histórico de lutas e de glórias, desde o tempo do Império, catalisadora do patriotismo dos brasileiros e marca inconfundível de nossa nacionalidade, suas cores e seu emblema contêm significados e lições que devemos exaltar.

Esse pálio de beleza singular retrata as florestas, as riquezas minerais, o céu, o mar e o espírito pacífico do povo brasileiro, e a legenda ‘Ordem e Progresso’, sintetizando o lema positivista ‘o amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim’, evoca a perpetuidade e a integridade de nossa Pátria. Pátria que é mais do que o solo, a língua e a cultura; é mais que a beleza de nossas matas, praias, rios, vales, montanhas; é mais que a nossa natureza; é mais do que o conjunto de nossas crenças, sentimentos, sonhos e esperanças – é o povo brasileiro!

O culto à Bandeira Nacional é, sem dúvida, a mais patriótica das tradições navais. Na Marinha do Brasil, com orgulho, diariamente a reverenciamos: na saudação ao entrar ou sair de bordo dos navios e das organizações de terra, ao içá-la às 8 horas da manhã e ao arriá-la no pôr do sol, com sentimento de profundo respeito e lealdade, renovando o juramento solene de honrar e defender a Pátria com o sacrifício da própria vida. Eis o significado maior do Cerimonial à Bandeira!

A nobre presença do lindo pendão da esperança enaltece a grandeza de nosso

país e, ao mesmo tempo, nos alerta para ações imperiosas, no contexto atual, a fim de garantirmos a nossa soberania e, assim, conservarmos sempre fortes e brilhantes as cores nacionais: o verde, preservando a verdura sem par de nossas matas, impedindo o desmatamento irresponsável; o azul, mantendo o céu puríssimo e límpido – ressaltando o esplendor do Cruzeiro do Sul, e defendendo das ameaças inimigas o nosso mar – a Amazônia Azul; o amarelo, protegendo dos aventureiros e explorando conscientemente nossas riquezas no solo e nos oceanos; e o branco, almejando a paz e estando preparados para lutar, mantendo-nos disciplinados, coesos, destros e aparelhados. Só assim nossa Bandeira continuará sendo o querido símbolo da amada terra do Brasil e o símbolo augusto da paz.

Hoje, nas cerimônias alusivas à Bandeira Nacional, merecido é o preito que a ela rendemos, por ser a companheira inseparável que, dos topos dos mastros ou dos penóis das caranguejas, orienta nossas ações cotidianas. Homenageá-la é uma honra; defendê-la é um dever; venerá-la é um privilégio.

Nas longas singraduras, no imenso oceano, é o panejar do Pavilhão Nacional no mastro de combate que nos traz a lembrança reconfortante de que o convés em que pisamos também é solo pátrio; nos portos estrangeiros, vê-lo içado no mastro de popa faz nossos corações pulsarem mais fortes e se encherem de orgulho, ao mostrar sua beleza mundo afora, representando a nação brasileira, os sonhos e as realizações do nosso povo.

No desembarque da tropa anfíbia, no alto com a aviação naval e no fundo dos mares com os nossos submarinos, é ela a fonte inesgotável de inspiração onde encontramos a força para enfrentar, com serenidade, as adversidades do mau tempo e

o estímulo para vencer os desafios com os quais nos defrontamos.

Nos territórios longínquos, na imensidão branca do continente gelado da Antártica ou nas missões dos contingentes no Haiti e em outros solos, o seu vulto sagrado nos anima e nos faz compreender o nosso dever.

Na solidão das ilhas e faróis, o sublime estandarte trepidando ao vento, impregnado pelo cheiro salino do oceano, ou nos rios da Bacia Amazônica e do Pantanal Mato-Grossense espelha a soberania de nosso país.

Bandeira Nacional, – sempre presente onde estiver a Marinha!

Ao comemorarmos o Dia da Bandeira, neste momento solene em que todos comungamos do mesmo ideal, ao entoarmos, em uníssono, os acordes do seu hino, renovamos, em cada um de nós, marinheiros e fuzileiros, homens e mulheres, o senti-

mento de amor à Pátria, e reafirmamos nossa crença em seus valores, cômicos de estarmos, em nosso dia a dia, garantindo que a Bandeira continue a tremular, segura e altaneira, como referência pétrea de nossa esperança na Marinha que idealizamos e no Brasil rico e justo que desejamos.

Que a imagem da Bandeira Nacional, visão perene de fé e patriotismo, desperte em cada brasileiro a exata compreensão do dever, privilegiando a honestidade e o bem comum em detrimento dos interesses pessoais. Somente assim, com desprendimento e abnegação, poderemos conduzir o Brasil e a nossa Marinha ao seu radioso porvir, legando a nossos filhos uma nação de paz, liberdade e bem-estar social, sempre sob o manto protetor do Pavilhão da justiça e do amor.

Alta Bandeira, paire sempre sobre a imensa Nação Brasileira!”

(Fonte: Bono Especial nº 835, de 19/11/09)

DIA DO MARINHEIRO

Foi comemorado, em 13 de dezembro último, o Dia do Marinheiro. Na ocasião, o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, enviou mensagem à Marinha do Brasil, e o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, emitiu Ordem do Dia sobre a comemoração.

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

“Hoje o País comemora o Dia do Marinheiro, uma homenagem ao Patrono da Marinha, Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré.

Nascido em 13 de dezembro de 1807, ele dedicou a vida ao mar e às causas nacionais. Aos 15 anos de idade, participou da Guerra da Independência. E iria se fazer presente, ao longo de sua vida, em todas as campanhas do Império. O Marquês de

Tamandaré foi consagrado como Herói da Pátria em 13 de dezembro de 2004.

A vida desse nobre cidadão é um exemplo de disciplina, ética e lealdade para todos os brasileiros e brasileiras. Seus inúmeros atos de bravura refletem o espírito de sacrifício e o desprendimento que nortearam sua carreira de mais de 70 anos.

A Marinha de hoje espelha-se em seu Patrono. Vence as adversidades e cumpre sua missão com brilhantismo. E se empenha em realizar tarefas que a tornam ainda mais forte e preparada para atuar em toda a extensão da ‘Amazônia Azul’ e nas águas interiores, sempre defendendo a soberania e os interesses nacionais.

Em 2009, o Brasil deu passos importantes para a implantação do Programa de Desenvolvimento de Submarinos. Assinamos acordos e contratos com a França que envolvem a construção de um estaleiro, uma base naval, quatro

submarinos convencionais e um com propulsão nuclear, estratégico para o País.

A planta propulsora nuclear será de total responsabilidade brasileira e a transferência de tecnologia em diversas etapas construtivas trará grandes benefícios à nossa Indústria de Defesa. Esse empreendimento contribuirá de forma decisiva para a proteção das águas sob nossa jurisdição e aumentará, em muito, a nossa capacidade dissuasória.

Neste Dia do Marinheiro, faço questão de me unir ao conjunto da sociedade brasileira no reconhecimento das nobres tarefas que a Instituição desenvolveu no decorrer do último ano.

É o caso das Operações de Busca e Resgate da aeronave da Air France que realizava o voo 447. E do apoio a projetos do Governo como o Programa Caminho da Escola, do Ministério da Educação, para o qual a Marinha contribuiu com a construção de 600 lanchas-escola para atender aos alunos da rede pública de educação básica, especialmente os moradores de comunidades ribeirinhas da Região Norte.

Aproveito, ainda, para parabenizar a Instituição pelo batismo e incorporação, no último dia 9, do Navio-Patrolha *Macaé*, de 500 toneladas – o primeiro dos 27 a serem construídos em nossos estaleiros. Essa embarcação executará, entre outras, as tarefas de patrulhar e manter a segurança da área marítima, notadamente nas proximidades das bacias petrolíferas.

Todos esses fatos vividos recentemente evidenciam o singular momento pelo qual passa a Força. E ela ganha novos horizontes graças à promulgação, em dezembro de 2008, da Estratégia Nacional de Defesa, que prevê diversas ações voltadas para equipar, modernizar e recuperar o Poder Naval, além de descentralizar meios e organizações militares de terra.

Um país como o Brasil não pode prescindir de uma Marinha pronta para cumprir suas responsabilidades constitucionais e que te-

nha porte compatível com a projeção que estamos conquistando no cenário internacional. E a Instituição mostra nos dias atuais que detém essas duas qualidades.

Assim, exorto todo o pessoal da Marinha do Brasil a continuar se inspirando no nosso herói pátrio. E a continuar seguindo os belos exemplos deixados por Tamandaré.

O Brasil tem dado, ao mundo todo, fortes demonstrações de suas potencialidades. A Nação é cada vez mais respeitada e admirada. E vocês, marinheiros, fuzileiros e funcionários civis, compõem um segmento importantíssimo da sociedade nessa jornada de crescimento.

Como Comandante Supremo das Forças Armadas, parabeno-os pelo Dia do Marinheiro. E desejo bons ventos na construção de uma Pátria cada vez mais forte, democrática e justa.

Parabéns e muitas felicidades!”

ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DA MARINHA

“Sou Marinheiro e outra coisa não quero ser.”

Essas palavras do Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, demonstram todo o seu amor e devoção ao mar e à Marinha, na qual ingressou no alvorecer da Pátria, que ajudou a firmar e consolidar. Personalidade indiscutivelmente relevante, exerceu o seu primeiro comando com 18 anos de idade e foi diversas vezes herói, fruto de sua carreira e conduta exemplares, compondo o seletivo grupo de brasileiros que resguardou o Império da desagregação, contribuindo para a concórdia e a paz no País. Sua história é rica e contempla episódios memoráveis, repletos de exemplos de coragem e abnegação, que devem ser relembrados.

Além da Guerra de Independência, onde esteve embarcado na Fragata *Nictheroy*, durante a épica perseguição à frota portuguesa

que deixava a Bahia, teve atuação destacada no Rio da Prata durante a Guerra Cisplatina.

No Período Regencial, tomou parte ativa na pacificação de um território ainda em conformação, podendo ser citadas as insurreições Setembrada (1831), Abrilada (1832) e Balaiada (1838 a 1841), além do restabelecimento da ordem na Província do Pará (1835).

No Segundo Reinado, participou do conflito em solo uruguaio e comandou as nossas unidades no início da Guerra da Tríplice Aliança.

Faleceu no Rio de Janeiro, então Capital Federal da República, em 20 de março de 1897. Pelos seus feitos heroicos, espírito de sacrifício e dedicação ao Brasil, em 4 de setembro de 1925 foi instituído o 13 de dezembro como o Dia do Marinheiro, homenageando o Almirante Joaquim Marques Lisboa em sua data natalícia e transformando-o em nosso Patrono. Em 13 de dezembro de 2004, foi consagrado como Herói da Pátria.

Suas muitas qualidades e, sobretudo, o seu caráter são exemplos não somente para nós, mas também para os bons brasileiros de todos os tempos; relembra-las é um exercício de patriotismo e de inspiração para que continuemos enfrentando os desafios com total dedicação e galhardia.

Se o passado nos envolve com o brilhantismo de nosso Patrono, o presente se mostra realmente digno de sua bravura, como resultado do esforço de toda uma Força.

Neste ano de 2009, obtivemos muitas conquistas e avanços.

Primeiramente, destaco algumas delas na área de pessoal: o reajuste salarial em torno de 8% que, apesar de estar aquém das necessidades, insere-se como parte da incessante luta pela valorização da profissão militar, tendo contribuído para reduzir a acentuada defasagem em relação às outras carreiras de Estado; a obtenção, por aquisição ou construção, de 1.165 novos

Próprios Nacionais Residenciais, em diversas regiões do País; e o início das atividades das Voluntárias Cisne Branco, cujas integrantes dedicam parte de seu tempo à nobre missão de ajudar os mais necessitados, dentre nossos militares e civis, ou seus dependentes, complementando as ações já conduzidas pela Instituição.

No setor do material, tivemos a incorporação de alguns meios: o Navio Polar *Almirante Maximiano*, que será empregado, prioritariamente, em projetos do Programa Antártico Brasileiro; o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Almirante Saboia*, que aumentará nossa capacidade de realizar operações anfíbias; o Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano*, que conferirá uma capacidade de apoio hospitalar no Pantanal, até então inexistente; o Navio-Patrolha *Macaé*, de 500 toneladas, incorporado no dia 9 de dezembro, que dará nome a uma classe de unidades a serem construídas no Brasil e que contribuirão para a consecução das tarefas de patrulhar e manter a segurança das Águas Jurisdicionais, notadamente na área das bacias petrolíferas; e a transferência da Corveta *Barroso* para o Setor Operativo, no dia 23 de novembro.

Por fim, não poderia deixar de citar o nosso maior e mais ambicioso projeto: o submarino de propulsão nuclear. Sonhado desde há muito, estamos caminhando rapidamente para sua concretização. De elevada importância estratégica, esse meio fará com que ingressemos no seleto grupo de países que detêm a capacidade de operá-lo e construí-lo. Muito em breve, a Marinha estará materializando o seu programa, que também envolve quatro submarinos convencionais, com o lançamento, em Itaguaí-RJ, da pedra fundamental das obras do estaleiro onde eles serão construídos.

E o que nos reserva o tempo que está por vir?

Baseado nos sólidos exemplos do passado e no árduo trabalho do presente, o futuro mostra-se auspicioso. Em sintonia com o crescimento da Nação e de acordo com a orientação emanada da Estratégia Nacional de Defesa, estamos empenhados em poder contar com uma Força à altura da nossa relevância no cenário internacional e possuidora de capacidades que garantam os nossos interesses e soberania. Com fulcro nesse raciocínio, elaboramos um Programa de Articulação e Equipamento, que prevê a ampliação, a renovação e a modernização do Poder Naval, além da redistribuição, por diversas regiões, de meios e OM de terra, complementado pelo inerente aumento de efetivo.

Marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis! Homens e mulheres da Marinha!

Vocês são os alicerces de nossa Instituição. Que o exemplo de Tamandaré mantenha

sempre aceso o ‘Fogo Sagrado’, de forma que continuemos a vencer as dificuldades, seja no mar, no ar ou em terra; nos grandes centros ou nos mais longínquos rincões do Brasil; no frio da Antártica ou no calor do Haiti; na defesa da Pátria ou nas atividades subsidiárias, tão importantes para a sociedade! Orgulho-me de tê-los sob meu comando!

Aos agraciados com a Medalha Mérito Tamandaré, cujas cerimônias de imposição estão acontecendo nos diversos Distritos Navais, transmito os meus efusivos cumprimentos pelo muito que já fizeram e exorto-os a continuarem contribuindo para a conscientização dos diversos segmentos da população quanto à vocação marítima do País e quanto à importância estratégica e às riquezas contidas na ‘Amazônia Azul’ e nas águas interiores. Desde já, eu lhes agradeço!”

(Fontes: Bonos nºs 893 e 894, de 9/12/09)

DIA DO SERVIDOR PÚBLICO

Foi comemorado, em 28 de outubro último, o Dia do Servidor Público. Por ocasião da comemoração da data, o diretor do Pessoal Civil da Marinha, Contra-Almirante Paulo Roberto da Silva Xavier, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“Nesta significativa ocasião em que se comemora o Dia do Servidor Público, a Marinha do Brasil presta uma justa homenagem a estes verdadeiros ‘marinheiros sem farda’, que ‘laboram’ nos ‘conveses’ de 173 Organizações Militares, com entusiasmo, comprometimento e dedicação, e compõem uma parcela importante e imprescindível na Força de Trabalho da Marinha.

Neste momento, no qual externamos estes merecidos agradecimentos aos nossos servidores, é imperioso ressaltar algumas das realizações do Mestre de Construção Naval Antônio da Silva, Patrono dos Servidores Civis da Marinha. Nos idos de 1763, em que pesem todos os desafios apre-

sentados, não somente envolvendo questões técnicas, mas também pela sua própria idade, que à época já era avançada, este peculiar exemplo de abnegação, entusiasmo e espírito marinheiro aceitou a difícil missão de construir uma nova embarcação em um estaleiro ainda inacabado, dando início às atividades do atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Quatro anos depois, fruto da sua habilidade e profissionalismo, era, então, entregue o primeiro navio genuinamente brasileiro, a *Nau São Sebastião*, já demonstrando o empreendedorismo e o comprometimento com a Instituição, qualidades do Mestre Antônio que nortearam as gerações que se seguiram de nossos servidores civis.

Assim, reverenciando as virtudes acima descritas, a Marinha do Brasil instituiu, em 1980, o Prêmio Mestre Antônio da Silva, agraciando, anualmente, servidores selecionados em todo o País, reconhecidos pela

conduta, eficiência e entusiasmo mostrados no ano anterior. Nesta cerimônia, também é outorgado o Prêmio Mérito Funcional, pela dedicação e bons serviços prestados à Marinha, ao longo de cada decênio.

O esforço pelo aprimoramento na Gestão do Pessoal Civil é perene e incansável, buscando sempre garantir as melhores condições para os nossos servidores e suprir as demandas da Marinha.

Neste último ano, ocorreram alguns importantes avanços, fruto da luta constante ao longo dos anos e do cumprimento fiel às Orientações do Comandante da Marinha, as Orcom. Podemos destacar a autorização para nomeação e posse de, aproximadamente, 400 vagas nos diversos segmentos de Tecnologia Militar e o processo em andamento para a realização de concurso público visando à ocupação de 113 vagas para as OM de Ciência e Tecnologia da MB, etapas imprescindíveis para o necessário recompletamento da nossa força de trabalho.

Ressaltam-se, também, outros temas relevantes em curso, metas ainda a alcançar, como a tramitação dos processos para autorização de novos concursos públicos para cargos nas áreas de Saúde, Magistério, Tecnologia Militar, Ciência & Tecnologia e Administrativa, de forma a adequar nosso efetivo para o cumprimento das ações decorrentes do previsto na Estratégia Nacional de Defesa e no Plano de Equipamento e Articulação da Marinha; a proposta de ampliação dos limites legais em relação à prestação de serviços extraor-

dinários nas OMPS-I, possibilitando-as a obter maior flexibilidade e melhores condições para atender à demanda crescente; a retomada das negociações, no âmbito da Defesa, dos estudos para a criação de um Plano de Cargos do Ministério da Defesa; e, adicionados a isto, os estudos para a implementação de medidas visando aumentar as oportunidades de aperfeiçoamento profissional e formação complementar dos nossos servidores, a fim de obter uma maior capacitação profissional.

Estamos vivenciando um momento de muitas expectativas e esperanças no futuro do País. O tema Defesa está inserido na Agenda Nacional com uma relevância inédita, o que implicará uma Marinha mais forte, mais moderna e mais eficiente. Isto exigirá de todos nós, militares e civis, comprometimento e cumplicidade, para superar os obstáculos e atingir as metas estabelecidas pela Alta Administração Naval. A certeza de saber que nossos servidores civis vestem a camisa da Instituição, não somente nos momentos de ‘mar tranquilo’, mas também naqueles de ‘mar revolto’, funciona como um alento a nos impulsionar, faz-nos acreditar no sucesso de nosso futuro comum.

Assim, cumprimento-os pela passagem do Dia do Servidor Público, formulando os votos de felicidades a todo o nosso Pessoal Civil, nosso bem mais valioso, indispensáveis protagonistas que contribuem de maneira significativa para o cumprimento da distinta missão da nossa Marinha.”

(Fonte: Bono Especial nº 775, de 28/10/09)

DIA MARÍTIMO MUNDIAL

Presidida pelo ministro da Defesa, Nelson Jobim, e com a presença do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, foi realizada, em 24 de setembro último, no Centro de

Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), Rio de Janeiro, a cerimônia comemorativa do Dia Marítimo Mundial.

Na ocasião, o Capitão de Longo Curso Álvaro José de Almeida Junior entregou ao

ministro e ao comandante da Marinha exemplares do 2º volume do livro *História da Marinha Mercante Brasileira*, simbolizando o seu lançamento. Esse volume, que aborda a história da Marinha Mercante brasileira após a Segunda Guerra Mundial, complementa o anterior, lançado por ocasião das comemorações do Dia Marítimo Mundial de 2007.

O Dia Marítimo Mundial, celebrado anualmente em setembro pelos estados membros da Organização Marítima Internacional (IMO), é um evento significativo não apenas para os marítimos, mas para todos os setores que têm alguma afinidade com a atividade marítima, em especial a indústria que se utiliza desse modal de transporte.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA MUNDIAL

A IMO é uma agência especializada das Nações Unidas criada em 1948, que se ocupa exclusivamente de assuntos marítimos e cujos objetivos principais são promover a segurança marítima e a prevenção da poluição marinha causada por navios.

A Organização, com sede em Londres, conta hoje com 169 estados membros e três estados associados (Hong Kong – China, Macau – China e Ilhas Faroe – Dinamarca), que respondem por aproximadamente 98,7% da tonelagem da frota mundial. Compõem, ainda, a IMO 75 organizações não governamentais, que têm *status* consultivo, e 54 organizações intergovernamentais.

Essas organizações não têm direito a voto nas sessões plenárias, mas contribuem para o

trabalho dos vários comitês e subcomitês com o fornecimento de informações, documentação e assessoria úteis ao funcionamento da IMO.

A Organização reveste-se de grande importância por estabelecer convenções internacionais que abrangem não apenas a operação dos navios, mas também os projetos de construção e de instalação de equipamentos a bordo.

A participação do Brasil nas discussões do plenário da Organização, por meio da Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO), é feita com o propósito de atender aos interesses marítimos brasileiros. A destacada atuação brasileira na IMO levou o País a ser reeleito ininterruptamente como membro do Conselho da Organização desde 1967.

VISCONDE DE MAUÁ, PATRONO DA MARINHA MERCANTE

Por ter sido o pioneiro da construção naval brasileira e contribuído significativamente para o desenvolvimento do transporte marítimo no País, Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, foi escolhido como Patrono da Marinha Mercante.



O Visconde de Mauá nasceu no Rio Grande do Sul, em 28 de dezembro de 1813. Ainda jovem, veio para o Rio de Janeiro, onde foi educado e passou a trabalhar. Em 1845, chefiou a construção dos estaleiros da Companhia Ponta da Areia, dando início à implantação da indústria naval brasileira. Administrador competente, empresário, armador e banqueiro, liderou vários projetos que muito contribuíram para o desenvolvimento do País durante o Segundo Reinado.

Foi deputado pelo Rio Grande do Sul em cinco legislaturas, tendo recebido o título de barão no dia 30 de abril de 1854 e o de visconde em 26 de junho de 1874. Morreu em 1889, após prestar relevantes serviços ao País.

ORDEM DO DIA DO DIRETOR DE PORTOS E COSTAS

Por ocasião da comemoração do Dia Marítimo Mundial, o diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

“Os que descem ao mar em navios, mercando nas grandes águas. Esses veem as obras do Senhor, e as suas maravilhas no profundo.”

Na ocasião em que nos reunimos, uma vez mais, para as celebrações do Dia Marítimo Mundial, sejam esses versículos, selecionados do salmo 107, minha saudação inicial àqueles que dedicam suas vidas à lida do mar.

A história da navegação se confunde com os primórdios da humanidade. Cultivamos, em nosso imaginário, as populações de então, na aurora da presença humana sobre a Terra, observando os troncos que flutuavam sobre rios, lagos e, mesmo, o mar. Foi preciso, porém, alguém, dotado de espírito mais arguto, ousado, que, valendo-se do suporte que aqueles troncos propiciavam, se lançasse às águas e

fosse bem-sucedido em vencer aquela barreira, até o momento intransponível. Lá estava o pioneiro navegante. Daí seguiu-se o próximo passo de escavar ou reunir vários troncos capazes de transportar pessoas e objetos de um ponto ao outro sobre o meio líquido. Rudimentar assim, nascia o transporte aquaviário comercial.

Sendo o Homem um ser essencialmente terrestre, o que o levou a se atirar em um ambiente ao qual não está, naturalmente, adaptado? A resposta é: a necessidade. Sim, premido pela necessidade, o Homem vai para o mar. Necessidade da conquista, da defesa, do desbravamento, da busca por campos mais férteis e tantas outras. Esse traço ancestral é verdadeiro até os dias de hoje. Quando se constata que mais de 90% do comércio mundial flui pela via marítima, é fácil concluir a necessidade que a prosperidade global tem do transporte aquaviário. Mais ainda, ao observar que a maior parte desse comércio é constituído de grãos e combustíveis, poderíamos afirmar, de forma mais contundente, que, conforme palavras da própria Organização Marítima Internacional, sem a navegação metade da humanidade morreria de fome e a outra metade morreria de frio.

De maneira geral, o grande público tem pouca percepção do papel vital que a navegação exerce na vida diária, nem sempre se dando conta de que, sobre as quilhas dos navios, trafega a maior parte do comércio mundial, de forma segura, eficiente e a um custo incomparavelmente menor, sob os enfoques ambiental e financeiro, em relação aos demais meios de transporte. Esse trabalho prodigioso repousa sobre os ombros de um número da ordem de 1.250.000 marítimos. Ao avaliarmos a importância do serviço desses profissionais perante uma população mundial, estimada em 6,7 bilhões, o adjetivo prodigioso talvez ainda não seja suficiente para espelhar essa grandeza.

A celebração, a cada ano, do Dia Marítimo Mundial contribuiu para a conscientização sobre a importância da navegação e constitui oportunidade de honrarmos aqueles que estão embarcados nos navios, na linha de frente desse mister.

Em nosso país, como importante partícipe do cenário de multiplicidade de interesses entrelaçados que caracteriza as atividades relacionadas ao ambiente marinho, a Autoridade Marítima Brasileira vem desempenhando, ao longo dos anos, o papel de mediador isento e ampliando, cada vez mais, a capacidade para o adequado desencargo de suas responsabilidades. Nesse contexto, releva mencionar algumas dentre as principais realizações mais recentes.

No campo da formação e capacitação de aquaviários e portuários, alcançamos, no último ano, um expressivo aumento na oferta de cursos e de vagas disponibilizadas, para atender à crescente demanda de profissionais especializados nas novas tecnologias empregadas nos navios e nos portos. Outro fato digno de nota se deu com o início da modernização de nossos Centros de Instrução – o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) e o Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (Ciaba) –, o que possibilitará, a curto prazo, triplicar o número de oficiais da Marinha Mercante a serem formados.

Concomitantemente, estamos ampliando os recursos das nossas capitânicas, delegacias e agências, principais agentes da Autoridade Marítima, inclusive com novos inspetores e vistoriadores navais, incrementando, em muito, a segurança da navegação. Decorrente desse esforço foi possível, dentre outras metas, fiscalizar mais de 40% das embarcações estrangeiras que chegaram aos nossos portos, índice bem acima do mínimo de 20% exigido pelo Acordo Latino-Americano de Viña del Mar. Dessa forma, logramos banir de nossas águas os navios *substandard*, sem segurança.

Um significativo aperfeiçoamento tecnológico foi conseguido com a implantação do processo de assinatura digital para os documentos emitidos pelo Sistema de Gerenciamento de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas (Sisgevi), desburocratizando e aumentando a segurança e a eficiência de todo o sistema de inspeções e perícias.

Nessa mesma linha, o aprimoramento de nossos diversos sistemas informatizados agrega confiabilidade e provê novas facilidades, refletindo o esforço na busca continuada pela excelência no atendimento à Comunidade Marítima.

Importante destacar a homologação, em março deste ano, do resultado final do processo seletivo para praticante de prático, quando foram selecionados mais de uma centena de praticantes, assegurando as condições necessárias ao recompletamento das vagas geradas pelo rápido crescimento de nosso comércio marítimo.

A renovação de dois termos de cooperação entre a Marinha e a Agência Nacional do Petróleo é outro ponto de relevo. O primeiro, visando ao desenvolvimento do Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo e ao patrulhamento das bacias do Espírito Santo, Campos e Santos. O segundo voltado para a realização de perícias técnicas em plataformas marítimas. Fruto desses acordos, foi possível aumentar a presença visível da Autoridade Marítima nas principais bacias petrolíferas brasileiras.

No aspecto ambiental, houve sensível aprimoramento dos laudos técnicos ambientais, emitidos pela Autoridade Marítima, alcançado mediante pesado investimento na qualificação e treinamento das equipes da DPC, das capitânicas, delegacias e agências. Por meio de Normas da Autoridade Marítima, foram definidos os procedimentos relativos ao gerenciamento da água de lastro de navios e ao controle de sistemas anti-incrustantes danosos em embar-

cações, igualando o Brasil aos países mais avançados na prevenção da poluição do ambiente marinho, quanto a essas questões.

Com relação à participação nos estudos desenvolvidos pela IMO, temos coordenado junto à Comunidade Marítima as propostas para tomada de decisão, pelo Brasil, de todos os documentos de trabalho submetidos aos comitês da Organização. Assim, nosso país deixou de ser um mero cumpridor de normas elaboradas por outros, ascendendo ao nível mais elevado da reduzida elite com participação ativa na confecção das normas internacionais.

Ao final, recente de apenas dois dias, foi concluída uma auditoria pela IMO na Autoridade Marítima Brasileira. Este procedimento foi realizado conforme o Plano de Auditoria Voluntária de Países Membros da IMO, onde são avaliados quão efetivamente são implementados e cumpridos os instrumentos obrigatórios aos quais o Brasil é parte, como estado da bandeira, como estado costeiro e como estado do porto. Esse processo exigiu intensa e meticulosa preparação de nossa parte, e sua conclusão bem-sucedida nos torna mais confiantes e aprimora nossos métodos e procedimentos, com reflexos altamente positivos em nossa missão de zelar pela segurança do tráfego aquaviário, pela salvaguarda da vida humana e pela preservação do meio ambiente nas hidrovias interiores e na nossa rica Amazônia Azul.

Este relato sucinto, abrangendo pequena parcela das atividades da Diretoria de

Portos e Costas, pretende espelhar a prestação de contas que trago às senhoras e aos senhores. Configura, na linguagem marinheira, o cruzamento das diversas linhas de posição que traz confiança a nossa navegação, certeza de que seguimos em bom rumo e nos prepara para os contínuos desafios que assomam à proa. Com o imprescindível apoio e espírito empreendedor da Comunidade Marítima, aqui congregada, contamos prosseguir juntos, buscando, de forma obstinada e perseverante, superar quaisquer obstáculos e construir a Marinha Mercante de que o Brasil precisa.

Ao encerrar, convido os presentes, e todos aqueles a quem essas palavras venham a alcançar, a voltarmos nosso pensamento aos homens e mulheres, em especial os brasileiros, os quais, neste exato momento, encontram-se nos conveses e praças de máquinas, no dorso azul das ondas. Na distância e nas lonjuras dos mares e oceanos do planeta que, por justiça, deveria ser chamado Água. No meio da noite e no claro do dia. Afastados da vista, mas não de nossos corações. Com respeito a eles e elas, e a toda Comunidade Marítima, concluo retomando o salmo com o qual iniciei esta leitura:

‘Então clamam ao Senhor na sua tribulação e Ele os livra das suas angústias. Faz cessar a tormenta e acalmam-se as ondas. Então se alegram com a bonança, e Ele assim os leva ao porto desejado’.

(Fontes: www.mar.mil.br e Bonos nºs 674, de 23/9/09, e 682, de 24/9/09)

DIA NACIONAL DO AMIGO DA MARINHA

Foi comemorado, no dia 6 de novembro último, o Dia Nacional do Amigo da Marinha. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, enviou a seguinte mensagem às Sociedades dos Amigos da Marinha (Soamar) de todo o Brasil:

“Hoje, ao celebrarmos o Dia Nacional do Amigo da Marinha, nossa instituição se enche de júbilo e satisfação para parabenizar todos os homens e mulheres, pertencentes às Sociedades Amigos da Marinha (Soamar), que alocam parte de seu tempo para dedicarem-se, voluntariamente, à ines-

timável tarefa de auxiliar a fomentar, na sociedade brasileira, uma consciência sobre a importância, para o País, da “Amazônia Azul” e das nossas bacias hidrográficas, bem como do papel político, estratégico e econômico desempenhado pela nossa Força.

A ideia de se reunir um grupo de pessoas com esse interesse teve início em 1972, quando foi criada a Associação Santista dos Amigos da Marinha (Asam). Hoje, as Soamar espalham-se por diversos pontos do Brasil, contribuindo para a difusão de pensamentos que auxiliam no discernimento sobre a questão marítima para a Nação, principalmente neste momento em que as riquezas oceânicas estão tomando cada vez mais espaço nas discussões nacionais e internacionais.

O dia 6 de novembro foi eleito para tal celebração por ser a data de nascimento daquele que, por seu empreendedorismo, liderança e visão, contribuiu decisivamente para a consolidação e a expansão dessas organizações em nível nacional: o Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ex-ministro da Marinha e patrono das Soamar.

Soamarinos e soamarinas! Nós, marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis da Marinha, nos unimos para, em reconhecimento pelo belo trabalho desenvolvido, homenageá-los nesta data.

É uma honra tê-los como amigos!”

(Fonte: Bono nº 793, de 6/11/2009)

FRAGATA *INDEPENDÊNCIA* COMPLETA 30 ANOS NA ATIVA

A Fragata *Independência* (F44) completou 30 anos de incorporação à Marinha do Brasil no último dia 3 de setembro, um dia após a realização da experiência de máquinas em que o navio superou a barreira de 31 nós de velocidade (aproximadamente 58 km/h), alcançando o máximo de sua velocidade.

A comissão, que aconteceu nos dias 1 e 2 de setembro, encerrou com sucesso o período de docagem de rotina e a marca alcançada é sinal da conservação do meio.

A Fragata *Independência* é o quinto navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil e é carinhosamente conhecida como “Leo Pirata”. Ela foi a quinta de uma série de seis fragatas da classe *Niterói* ordenadas em 20 de se-

tembro de 1970 como parte do Programa de Renovação e Ampliação de Meios Flutuantes da Marinha e a primeira construída pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

Teve sua quilha batida (casco 71) em cerimônia realizada em 11 de junho de 1972. Foi batizada e lançada em 2 de setembro de 1974, tendo como madrinha Luci Geisel, esposa do então Presidente da República, Ernesto Geisel. Entre as autoridades presentes à cerimônia de batismo da *Independência*, além do Presidente da República, estavam ex-Presidente da República Emílio Garrastazu Médici; o ministro da Marinha, Almi-

rante de Esquadra Geraldo de Azevedo Henning; o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra José de Car-





valho Jordão; e o diretor do AMRJ, Vice-Almirante Álvaro de Rezende Rocha. Fez-se ao mar pela primeira vez em 11 de dezembro de 1978, para realizar as provas de mar. Foi submetida a Mostra de Armamento e incorporada em 3 de setembro de 1979 (Portaria nº 1.488, de 27/8/79), pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Carlos Auto de Andrade, em cerimônia que contou com a presença do ministro da Marinha, Almirante de Esquadra



Maximiano Eduardo da Silva Fonseca; do governador do Rio de Janeiro, Chagas Freitas; e do diretor do AMRJ, Vice-Almirante Hugo Friedrich Schieck Júnior.

A *Independência* possui as seguintes características: 3.355 – padrão / 3.707 – plena carga:

- Dimensões (metros): 129,2 x 13,5 x 5,5 (sonar)
- Velocidade (nós): 30
- Raio de Ação (milhas): 5.300 a 17 nós / 4.200 a 19 nós / 1.300 a 28 nós
- Tripulação: 217 homens
- Armamento (após a modernização): míssil antinavio MM-40 EXOCET; míssil antia-



éreo ASPIDE; 1 canhão Vickers 4,5 polegadas (115 mm), com alcance de 22 km; 2 canhões antiaéreos Bofors SAK 40mm/70; lançadores para torpedos Mk-46; e lançador de foguetes antissubmarino.

- Helicóptero: 1 Westland AH-11A Super Lynx ou 1 UH-12/13 Esquilo.

(Fonte: www.mar.mil.br)

CONTRATO DE FINANCIAMENTO DO SUBMARINO NUCLEAR

O Ministério da Fazenda e o consórcio formado pelos bancos BNP-Paribas, Societé Generale, CIC, Natixis, Calyon e Santander assinaram, em 2 de dezembro último, o Contrato de Financiamento referente aos recursos que suportarão a execução dos contratos comerciais do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), com exceção da construção do estaleiro e da base naval.

O contrato traz consigo algumas características ímpares no que diz respeito às condições jamais obtidas junto à Agência de Fomento à Exportação Francesa (Coface). As características do Prosub, no que se refere aos objetos de seus contratos, duração e montantes envolvidos, foram desafios para que as instituições financeiras apresentassem propostas de financiamento compatíveis com as condi-

ções de mercado. É relevante mencionar que a Marinha do Brasil, com o concurso da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional e da Secretaria do Tesouro Nacional, conseguiu, durante as negociações, reduzir o custo total da operação, bem como elevar os percentuais dos montantes segurados por aquela instituição.

Assim, o financiamento externo terá a duração de 20 anos, para desembolsos, e

cinco anos como prazo de repagamento para cada valor desembolsado.

Por fim, cabe destacar que este é um dos maiores contratos de financiamento à exportação já assinados no mundo, sob o escopo de uma Agência de Seguro de Crédito à Exportação, colocando a Marinha do Brasil em posição de destaque entre os atores do mercado financeiro internacional.

(Fonte: Bono Especial nº 888, de 8/12/09)

MB ASSINA CONTRATO DE CONSTRUÇÃO DE MAIS QUATRO NAVIOS-PATRULHA DE 500 TONELADAS

A Diretoria de Engenharia Naval (DEN) assinou contrato, em 25 de setembro último, com o Estaleiro Ilha S/A (Eisa) para a construção de quatro navios-patrolha de 500 toneladas. As quatro embarcações fazem parte de uma série de 27 navios, dentro do preconizado pela Estratégia Nacional de Defesa, dos quais os dois primeiros já se encontram em construção no estaleiro Indústria Naval do Ceará S/A (Inace), a partir de um projeto desenvolvido pela empresa francesa Constructions Mécaniques de Normandie (CMN). O primeiro navio em construção no Inace, o NPa *Macaé*, deverá ser incorporado à Armada no dia 9 de dezembro deste ano.

O contrato ora assinado com o estaleiro Eisa tem duração total de quatro anos, sendo que o primeiro navio está com sua entrega prevista para março de 2012. Os demais serão entregues em sequência, um a cada seis meses.



Esses navios destinam-se ao patrulhamento das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), devendo executar diversas tarefas, entre elas:

- em situação de conflito, efetuar patrulha para a vigilância e defesa do litoral, de áreas marítimas costeiras e das plataformas de exploração/exploração de petróleo no mar e contribuir para defesa de porto; e
- em situação de paz, promover a fiscalização que vise ao resguardo dos recursos do mar territorial, zona contígua e Zona Econômica Exclusiva (ZEE); repressão às atividades ilícitas (pesca ilegal, contrabando, narcotráfico e poluição do meio ambiente marinho), contribuindo para a segurança das instalações costeiras e das plataformas marítimas contra ações de sabotagem; e realização de operações de busca e salvamento na área de responsabilidade do Brasil.

A decisão pela construção em estaleiro privado nacional se coaduna com a política governamental de incentivo à construção naval e de geração de empregos, bem como da necessidade estratégica da capacitação e fortalecimento do parque industrial de tecnologia militar.

A construção será realizada nas instalações do estaleiro, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), e fiscalizada pela DEN, segundo me-

canismos gerenciais e técnicos estabelecidos no Contrato de Construção, vinculados ao Edital de Licitação, baseados na boa prática da engenharia e conduzidos por uma equipe formada por profissionais com vasta experiência em construção naval militar.

Os navios em questão possuem as seguintes características:

- comprimento total: 54,20 m;
- boca moldada: 8,00 m;
- calado máximo: 2,48 m;
- deslocamento carregado: 500 t;
- velocidade máxima mantida: 21 nós;
- tripulação: 35 + acomodações extras para 8; e
- armamento: 1 canhão de 40 mm e 2 metralhadoras de 20 mm.

(Fonte: Bono nº 690, de 28/9/09 e www.mar.mil.br)



O Diretor de Engenharia Naval e representantes do Estaleiro Eisa, durante a assinatura do contrato

MOSTRA DE ARMAMENTO DO NPA MACAÉ

Foi realizada, nas instalações da Indústria Naval do Ceará (Inace), Fortaleza (CE), em 9 de dezembro último, a Cerimônia de Batismo e Incorporação à Armada do Navio-Patrolha (NPa) *Macaé*, agora o mais novo navio-patrolha da Marinha do Brasil. O evento contou com a presença do ministro da Defesa, Nelson Azevedo Jobim; do governador do estado do Ceará, Cid Gomes; e do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

A Senhora Angela Maria de Sousa da Silveira Carvalho, esposa do Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, ex-comandante da Marinha, fez o batismo do navio. Na ocasião, assumiu o comando do NPa *Macaé* o Capitão de Corveta Márcio Gonçalves Martins Assumpção Taveira.

O navio foi construído pela Inace, e seu nome homenageia cidade do litoral do estado do Rio de Janeiro, importante polo de apoio à exploração marítima de petróleo no Brasil. O batimento de quilha do Navio-

Patrolha *Macaé* foi realizado no dia 24 de novembro de 2006, sendo o primeiro de uma nova classe de navios-patrolha em construção. Utilizou-se o projeto do navio-patrolha francês classe *Vigilante 400 CL54*, que foi alterado e aperfeiçoado, incorporando desenvolvimentos tecnológicos e melhorias no desempenho do navio.

Com uma autonomia de dez dias e raio de ação com mais de 4.500 km, o *Macaé* auxiliará na fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), desenvolvendo atividades de patrulha naval, inspeção naval, salvaguarda da vida humana no mar, fiscalização de poluição marítima e proteção dos campos de petróleo no mar, além de contribuir para a segurança do tráfego marítimo nacional.

Buscando nacionalizar a execução do projeto de construção do Navio-Patrolha *Macaé*, a Marinha alcançou um índice geral de 60%. Dentre os modernos sistemas nacionalizados, cujo elevado grau de complexidade agregam 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 tem as seguintes características gerais:

- comprimento total: 55,6 m;
- boca máxima: 9,3 m;
- calado máximo: 2,5 m;
- deslocamento: 500 t;
- sistema de propulsão: dois MCP MTU 16V 4000 M90;
- geração de energia: três grupos diesel-geradores MTU;
- velocidade máxima: 21 nós;
- raio de ação a 15 nós: 2.500 MN;
- autonomia: dez dias;

– Sistema de Controle e Monitoração (SCM); e

– Sistema de Controle de Avarias (SCAv).

Sua tripulação é de:

- quatro oficiais + dois destacados; e
- trinta praças + seis destacados.

O *Macaé* possui os seguintes sensores: Radar de Busca de Superfície (Banda X) – Vision Master FT250 da Sperry Marine; e Radar de Busca de Superfície (Banda S) – Vision Master FT250 da Sperry Marine.

Possui um canhão 40mm L70 (AOS) e duas netaladoras 20mm GAMB01-2 e tem capacidade de operar com aeronaves em faixas de recebimento de cargas e de pessoal.

O chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, expediu a seguinte Ordem do Dia relativa à Mostra de Armamento do Navio-Patrolha *Macaé*:

“Fruto do Programa de Reaparelhamento da Marinha e em cumprimento ao disposto na Portaria nº 415, de 1º de dezembro de 2009,

do Comandante da Marinha, realizamos hoje a Mostra de Armamento do Navio-Patrolha *Macaé*, conforme preconizado na Ordenança Geral para o Serviço da Armada.

Macaé é uma palavra de origem indígena cujo significado é coco doce, fruto produzido pela palmeira macabaíba.

Nome também de um promissor município, *Macaé*, pertencente à Região Norte Fluminense, é responsável por 85% da produção de petróleo e 47% da produção de gás natural do País. Graças a esse vasto patrimônio oceânico, sua economia cresceu 600% nos últimos dez anos, fazendo prosperar a bela cidade que tem, em alto-mar, a mola-mestra de sua economia.

Construído no estaleiro Inace, o Navio-Patrolha *Macaé*, cujo batimento de quilha ocorreu em 24 de novembro de 2006, é o primeiro navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome, que também batiza a classe dos doze navios-patrolha de 500 toneladas que,

em breve, estarão patrulhando nossa imensa Amazônia Azul.

Possuidora de tão auspicioso nome, com certeza essa nova classe de navios, que hoje começa a ser incorporada à nossa Marinha, e aos moldes da promissora cidade de mesmo nome, terá uma importante participação no processo de desenvolvimento de nosso país, seja na geração de empregos durante sua construção e nos períodos de manutenção, bem como na proteção de nossas águas jurisdicionais, que, com as recentes descobertas ocorridas na camada pré-sal, se tornam cada vez mais cobiçadas.

Nesse contexto, teremos significativamente intensificadas nossas ações de patrulha naval, fiscalização do tráfego



aquaviário em águas costeiras e oceânicas, além do aumento da capacidade de Busca e Salvamento (SAR), ao longo da extensa área sob a responsabilidade do Brasil.

O Navio-Patrolha *Macaé* atuará nas áreas de jurisdição do Comando do 1º e 8º Distritos Navais, nos litorais dos estados Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo, ficando sob a responsabilidade direta do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste.

Neste especial momento em que, com alegria, começamos a ver concretizar-se mais uma etapa do nosso programa de reaparelhamento,

congratulo-me com os tripulantes desse brioso navio, formulando ao comandante, oficialidade e guarnição votos de saúde, sucesso e felicidades em suas futuras singraduras e exorto-os a manter em elevado patamar os valores, princípios e tradições dos homens do mar, na certeza de que a atual e as futuras tripulações terão pleno êxito na sua nobre missão.

Navio-Patrolha *Macaé*, bons ventos e mares tranquilos! Que Nosso Senhor dos Navegantes seja também seu tripulante!

‘Nosso Barco, Nossa Alma’.”

(Fontes: www.mar.mil.br, Bonos nºs 873, de 3/12/09, e 895/2009, de 9/12/09)

MOSTRA DE DESARMAMENTO DO NTTrT ARY PARREIRAS

Foi realizada, em 21 de setembro último, na Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ), a Cerimônia de Mostra de Desarmamento do Navio-Transporte de Tropas (NTTrT) *Ary Parreiras*. A cerimônia foi presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, que se manifestou, na ocasião, por meio da seguinte Ordem do Dia:

“Em cumprimento ao disposto na Portaria nº 302, de 8 de setembro de 2009, do comandante da Marinha, e de acordo com o artigo 1.3.4 da Ordenança Geral para o Serviço da Armada, realiza-se, na presente data, a Mostra de Desarmamento do Navio-Transporte de Tropas *Ary Parreiras*.

A história do NTTrT *Ary Parreiras*, ou ‘Lobo’, como é carinhosamente conhecido, começa a ser contada em 30 de agosto de 1955, quando a Marinha do Brasil firmou com a companhia japonesa Ishikawajima Heavy Industries, sediada em Tóquio, após o recebimento dos ex-navios

de transporte de tropas *Custódio de Mello* e *Barroso Pereira*, um contrato para a construção de mais dois navios para transporte de tropas e carga.

Pelo Aviso nº 3828-D, de 9 de novembro de 1955, do ministro da Marinha, o primeiro navio recebeu o nome do insigne Almirante Ary Parreiras, como homenagem ao oficial-general que atuou de forma decisiva na Segunda Guerra Mundial, presidindo a Comissão de Construção da Base Naval de Natal, tendo sido seu primeiro comandante. Nessa Base, foram feitas as preparações e manutenções dos navios que operavam no Atlântico Sul durante aquele conflito, o que muito contribuiu para a vitória aliada.

Em 13 de dezembro de 1955, foi realizada a Cerimônia de Batimento de Quilha, dando início à construção do navio, que foi lançado ao mar em 24 de agosto de 1956, tendo como madrinha a esposa do Exmo. Sr. Roberto Mendes Gonçalves, então embaixador brasileiro no Japão. Findas as ex-



periências no cais e no mar, realizadas na Baía de Tóquio, em 29 de dezembro de 1956 o navio foi entregue à Marinha do Brasil, passando a arvorar a Bandeira brasileira.

Após sua entrega, o navio foi guarnecido por uma tripulação japonesa especialmente contratada pela Marinha do Brasil para conduzi-lo até o Pará, onde seria realizada a Mostra de Armamento. Assim, em 21 de janeiro de 1957, o navio partiu de Tóquio com 49 militares japoneses, além de 25 imigrantes, do engenheiro-garantia dos construtores e de 30 militares brasileiros que, viajando como passageiros, iriam substituir a tripulação japonesa quando da chegada a Belém. O ‘Lobo’ navegou para o Brasil sob o comando do Capitão Jiro Kondo e atracou em Belém em 5 de março de 1957, passando por São Francisco (Califórnia), Canal do Panamá e Willemstad (Curaçao).

Finalmente, em 8 de março de 1957, pelo Aviso nº 462 do ministro da Marinha, o Navio-Transporte de Tropas *Ary Parreiras* foi incorporado ao Serviço da Armada. Recebendo o indicativo naval G-21, o navio foi subordinado à Força de Transporte da Marinha e teve o Capitão de Mar e Guerra Lauro Martins Ferreira como seu primeiro comandante.

Desde então, o ‘Lobo’ passou a escrever uma rica história de dedicação à MB e de serviços prestados ao nosso país. Foi o navio capitânia da primeira grande operação anfíbia da Marinha, a Operação Badejo, precursora das Operações Dragão, das quais também tomou parte. Participou no transporte de tropas de outras operações anfíbias, como as GDbex e Uanfex. Além da Comissão Presidentex, realizada em 1989,

participou de outros grupos-tarefa, nas comissões Aspirantex, Tropicalex, Temperex, Retrex, Ribeirex, Incursex, dentre outras.

Transportou Grupamentos de Fuzileiros Navais nas operações Segurex e Transbordo. Compôs parte do Poder Naval em operações combinadas, transportando carga militar e fornecendo apoio logístico à MB e às demais Forças, como nas operações Leão, Transpoeb, Albacora e Atlântico. Representou a MB em operações com Marinhas amigas, como as Springboard e Veritas. Navegou escoteiro, transportando carga em apoio logístico aos distritos navais nas comissões Apolog Norte e Apolog Sul. Realizou viagens de instrução, em apoio aos órgãos de formação de pessoal, inclusive da Marinha Mercante. Participou, com brilhantismo, do



transporte de militares do Batalhão Suez, que integrou as Forças de Manutenção da Paz das Nações Unidas que atuaram na Faixa de Gaza entre 1956 e 1967. Nesta ocasião, recebeu o título de “Navio da Paz”. Também transportou 446 homens do Exército Brasileiro que participaram de operações da Organização dos Estados Americanos na República Dominicana, em 1966.

Nas águas estrangeiras, o NTrT *Ary Parreiras* levou a Bandeira do Brasil aos portos de Dakar, Buenos Aires, Casablanca, Marselha, Nova Iorque, Barcelona, San Juan, Nápoles, Beirute, Londres, Hamburgo e Roterdã, dentre outros.

No tocante ao público externo, demonstrou um pouco da MB ao servir como cenário para as filmagens da minissérie *Aquarela do Brasil*, exibida pela Rede Globo em 2000. Participou também de várias homenagens aos mortos da Segunda Guerra Mundial.

A notável longevidade do ‘Lobo’, traduzida em 52 anos e 172 dias de serviço ativo, é fruto da flexibilidade do navio, espelhada no seu múltiplo emprego, e da dedicação e presteza de todos os tripulantes que ajudaram a construir a sua história. História que hoje ostenta, em seus 578 Termos de Viagens, 4.075 dias de mar e 982.503,87 milhas navegadas, sob a orientação segura de 55 comandantes.

Neste momento ímpar, em que afloram reminiscências de toda uma vida operativa, os tripulantes deste valoroso barco assistem ao arriar do Pavilhão Nacional recordando-se do legado glorioso deixado por todos aqueles que aqui serviram, orgulhando-se de terem pertencido ao seleto grupo no qual o espírito de navio estará eternizado nos seus corações e men-

tes. Para esses marinheiros ficam as inesquecíveis recordações dos momentos felizes vividos a bordo e a consciência do dever cumprido. Congratulo-me, pois, com as tripulações deste navio, a atual e as anteriores, que cumpriram, com destaque, perseverança e tenacidade, todas as suas missões, mantendo inabaláveis os valores e princípios maiores que norteiam nossa instituição.

Navio-Transporte de Tropas *Ary Parreiras!* Ao deixar o Serviço Ativo da Armada, receba altivo o sinal ‘Bravo Zulu’, como uma justa homenagem aos dedicados tripulantes, e o reconhecimento da Marinha pelos relevantes serviços prestados à nossa Esquadra e à Pátria.”

(Fontes: Bonos nºs 655, de 17/7/09, e 666, de 21/7/09)

PLANO DE EQUIPAMENTO E ARTICULAÇÃO DA MARINHA

O Estado-Maior da Armada (EMA) vem divulgando o Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB). O Plano, elaborado a partir da Estratégia Nacional de Defesa (END), faz uma projeção do crescimento da Força por mais de 30 anos, com planejamento para aquisição e distribuição de material, instalações e pessoal da Marinha, contemplando proposta de distribuição espacial das instalações militares e de quantificação dos meios necessários ao atendimento eficaz das hipóteses de emprego, além de rever a composição do efetivo da Marinha.

O PEAMB está subdividido em equipamentos, articulação e recursos humanos e prevê: a implantação da 2ª Esquadra próxima à foz do Amazonas; o projeto Amazônia Segura, com incremento na área de Segurança do Tráfego Aquaviário; o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub); e a construção do Núcleo do Poder Naval, além do aumento do efetivo de militares e servidores civis.

A Estratégia Nacional de Defesa, formulada em 2008, organizou-se em torno de três eixos estruturantes.

O primeiro diz respeito à organização e à orientação das Forças Armadas, para melhor desempenharem sua destinação constitucional e suas atribuições na paz e na guerra.

O segundo refere-se à reorganização da indústria nacional de material de defesa, para assegurar que o atendimento das necessidades de equipamento das Forças Armadas apoie-se em tecnologias sob domínio nacional.

O terceiro versa sobre a composição dos efetivos das Forças Armadas e sobre o futuro do Serviço Militar Obrigatório.

No que diz respeito ao primeiro eixo, foi determinado às Forças Armadas elaborarem os respectivos Planos de Articulação e de Equipamento, os quais deveriam contemplar uma proposta de distribuição espacial das instalações militares e de quantificação dos meios necessários ao atendimento efi-

caz das hipóteses de emprego. Além disso, deveriam rever, a partir de uma política de otimização do emprego de recursos humanos, a composição dos efetivos, de modo a dimensioná-los para atender adequadamente ao disposto na END.

Em decorrência, o Comando da Marinha elaborou o Plano de Articulação e de Equipamento da Marinha do Brasil (PEAMB), estabelecendo projetos e metas para o reaparelhamento, a expansão e a redistribuição de suas Organizações Militares (OM) e para o incremento e capacitação de seu efetivo, consoante sua missão.

ATENDIMENTO DAS DIRETRIZES DA END

Na elaboração do PEAMB, procurou-se levantar todas as ações a serem implementadas para dotar a Marinha do Brasil de organizações militares, meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, sistemas, armamento, munição e efetivos de pessoal necessários ao atendimento das diretrizes estabelecidas na END.

Considerando que a tarefa de “negar o uso do mar ao inimigo” deve orientar, de modo preponderante, a estratégia de defesa marítima do País, a Marinha dará prosseguimento à construção dos submarinos convencionais e ao projeto de desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear e construirá uma base e um estaleiro em Itaguaí (RJ), com vistas à construção e ao apoio a seus submarinos.

Além disso, com base na premissa de que a Força deve organizar-se sob a égide do trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença, a Marinha ampliará o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), incluindo aeronaves, radares fixos e veículos aéreos não tripulados (VANT), e modernizará os seus recursos de comunicações militares. Para asse-

gurar maior ação de presença nas proximidades da foz do Rio Amazonas e nas bacias Amazônica e do Paraguai-Paraná e maior controle da faixa litorânea entre Santos (SP) e Vitória (ES), implantará uma 2ª Esquadra e uma 2ª Divisão Anfíbia na Região Norte/Nordeste do País, ampliará ou criará novas OM operativas, do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) e de apoio logístico, as quais serão estrategicamente distribuídas pelo território nacional, e renovará sua frota mediante a obtenção de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais adequados.

No encaicho dessas providências, estará também assegurando o incremento de sua capacidade para compor força de manutenção de paz, de realizar ações humanitárias e de resgate de não combatentes no exterior, de executar operações de busca e salvamento (SAR) e de contribuir para a garantia da lei e da ordem.

Tendo em vista a necessidade de rever, a partir de uma política de otimização do emprego de recursos humanos, a composição dos efetivos das três Forças, de modo a dimensioná-las para atender adequadamente ao disposto na END, a MB incrementará sua capacidade de obtenção, formação e capacitação de recursos humanos, por meio da ampliação, modernização e construção de novas escolas e centros de instrução.

Adicionalmente, aperfeiçoará o atendimento da família naval, propiciando a elevação do nível de satisfação profissional de seu pessoal, mediante a construção de Próprios Nacionais Residenciais (PNR) e a ampliação, modernização e construção de hospitais e núcleos do Sistema de Assistência Integrada.

O estabelecimento do conjunto de ações e respectivas metas físico-financeiras não esteve condicionado a questões de ordem orçamentária e de capacitação do parque

industrial – nacional e estrangeiro. Nos estudos sobre o dimensionamento, procurou-se responder às necessidades estratégicas da Marinha, de modo a torná-la apta a assegurar os interesses do País.

Releva mencionar que não consta do referido Plano projeto para dotar a Força de segmento espacial próprio, haja vista que a necessidade de cobertura por satélite, tanto para monitoramento/controlado quanto para comunicações, deve ser integrada e formulada pelo Ministério da Defesa, por envolver as três Forças Armadas.

Pensou-se em uma Marinha crível, que deixe claro aos possíveis opositores a nossa capacidade de sobrepujar as forças antagônicas.

ORGANIZAÇÃO DO PEAMB

O PEAMB está dividido em dois volumes, conforme a seguir especificado:

Volume I – Equipamento e Articulação – Compreende o PEAMB propriamente dito, dividido em três partes distintas. As Partes I e II apresentam, de forma sintética, todos os Projetos Individualizados (PI) necessários para a adequação da MB à END. A Parte III trata das necessárias alterações na composição dos efetivos da MB, para fazer frente à demanda de pessoal decorrente da execução do planejamento contido nas duas partes anteriores:

Parte I – Equipamento;

Parte II – Articulação; e

Parte III – Recursos Humanos.

A fim de facilitar a compreensão, os Projetos da **Parte I – Equipamento** – estão agrupados em cinco grandes áreas e organizados em capítulos, num total de 72 Projetos Individualizados:

Capítulo 1 – Meios Navais;

Capítulo 2 – Meios Aeronavais;

Capítulo 3 – Meios de Fuzileiros Navais;

Capítulo 4 – Munição; e

Capítulo 5 – Embarcações para o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) e Embarcações de Apoio.

Da mesma forma, a **Parte II – Articulação** – está organizada nos seguintes capítulos, num total de 138 Projetos Individualizados:

Capítulo 1 – Complexo Naval da 2ª Esquadra/2ª Divisão Anfíbia;

Capítulo 2 – Forças de Fuzileiros Navais, Forças Distritais e Órgãos de Apoio;

Capítulo 3 – Apoio Logístico;

Capítulo 4 – Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) e Comunicações Militares;

Capítulo 5 – Órgãos do Sistema de Ensino Naval, de Apoio de Saúde e de Assistência Social e Próprios Nacionais Residenciais (PNR); e

Capítulo 6 – Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário.

Por sua vez, na **Parte III – Recursos Humanos** – o assunto pessoal está subdividido nos seguintes capítulos, nos quais são apresentadas as ações a serem implementadas para atender às necessidades impostas pelos Equipamentos e pela Articulação detalhadas nas Partes I e II, respectivamente:

Capítulo 1 – Pessoal Militar;

Capítulo 2 – Pessoal Civil;

Capítulo 3 – Capacitação; e

Capítulo 4 – Custeio.

O Capítulo 1 engloba as medidas relacionadas com os militares, sendo detalhadas as ações de adequação de efetivo, obtenção, formação e seleção.

O Capítulo 2 identifica as medidas relacionadas com os servidores civis, sendo igualmente descritas as ações de adequação de efetivo e obtenção.

O Capítulo 3 apresenta as ações a serem desenvolvidas para a capacitação do pessoal, inclusive junto ao meio acadêmico, voltadas para o domínio de conhecimentos de áreas de interesse da Defesa.

O Capítulo 4 detalha os reflexos no orçamento de pessoal.

Anexos ao Volume I encontram-se o Mapa de Custos, com o resumo dos recursos necessários para cada um dos PI (Anexo – A), a intenção de Distribuição dos Meios Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais pelos diversos órgãos operativos da Marinha (Anexo B) e as Prioridades para Atendimento dos Projetos Individualizados (Anexo C).

Volume II – Detalhamento

Esse volume apresenta o detalhamento das ações internas de cada um dos Projetos Individualizados relacionados nas Partes I e II do Volume I. Está subdividido em duas partes, cujos capítulos guardam homonomia com os correspondentes do Volume I.

Na Parte I – Equipamento, para cada tipo de meio a ser adquirido ou modernizado são detalhados o conceito de emprego e a justificativa estratégica do meio, o quantitativo histórico e a situação atual do inventário, o sumário do planejamento de baixas, modernizações e obtensões, dados orçamentários e cronograma de metas físicas.

Na Parte II – Articulação, para cada OM a ser criada, modernizada ou ampliada são detalhados propósito, localização, Comando a que está subordinada, conceito de emprego, justificativa para o dimensionamento, bem como todas as ações internas relacionadas à sua consecução, com o respectivo cronograma físico-financeiro.

EXECUÇÃO DO PEAMB

O prazo para execução do PEAMB é até 2030, subdividido em ações de curto prazo (2010-2014), de médio prazo (2015-2022) e de longo prazo (2023-2030).

Tendo em vista a complexidade e grandeza do empreendimento, a obtenção de alguns meios para se atingir a Quantidade

Estratégica Necessária só poderá ser concluída após 2030.

Da mesma forma, a carreira militar tem a duração de 30 anos. A obtenção de todo o efetivo requerido pelo PEAMB, em espaço temporal de vinte anos, criaria uma distorção indesejável no fluxo de carreira. Assim, torna-se necessário considerar que as ações de longo prazo tenham uma duração que ultrapasse o ano previsto de 2030.

CONSIDERAÇÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS

Não obstante as considerações de ordem estratégica conexas à Segurança Nacional, valem também as de cunho econômico e social. A consecução do PEAMB impulsionará de forma ímpar a indústria nacional. A indústria naval é considerada uma indústria de base e seu incremento implica o crescimento de outros segmentos, com intenso reflexo na cadeia produtiva de vários outros campos de atividade econômica, tais como o eletro-eletrônico, metalúrgico, mecânica pesada, motores de propulsão marítimos, armamentos e informática, entre outros, tamanha a diversidade de equipamentos existentes a bordo dos navios de guerra. A alta tecnologia utilizada na construção e na manutenção dos navios e a necessidade de autossuficiência para manter os meios militares operativos fazem com que o País procure sua independência tecnológica nas mais diversas áreas.

Na vertente social, estima-se a criação de 30 mil novos empregos diretos e de 100 mil indiretos, adicionalmente às oportunidades geradas em decorrência do aumento do efetivo pleiteado, de cerca de 70 mil novos cargos de civis e militares. Tal acréscimo se traduzirá na geração anual de expressivas oportunidades de trabalho dire-

to, promovendo a inclusão e o aprimoramento na formação de milhares de cidadãos oriundos das mais diversas classes sociais, contribuindo substancialmente para o engrandecimento do País.

Tudo isso representará, ainda, um incremento na arrecadação de impostos da ordem de R\$ 7,5 bilhões/ano.

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Vice-Almirante Elis Treidler Öberg, diretor de Sistemas de Armas da Marinha, em 24/11;

Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, em 26/11;

Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, chefe do Estado-Maior da Armada, em 3/12;

Contra-Almirante Paulo Cezar de Quadros Küster, vice-chefe do Estado Maior da Armada (interino), em 3/12;

SITUAÇÃO ATUAL

Atualmente, o PEAMB encontra-se em análise no Ministério da Defesa, de modo a constituir, juntamente com os Planos das outras Forças, o Plano de Articulação e Equipamento das Forças Armadas.

(Fonte: www.mar.mil.br)

Contra-Almirante Eduardo Assad Fontelle, subchefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior da Armada, em 3/12;

Contra-Almirante Marcos José de Carvalho Ferreira, secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, em 7/12;

Vice-Almirante Rodrigo Otávio Fernandes Hônkis, comandante do 4º Distrito Naval, em 15/12; e

Almirante de Esquadra Luiz Umberto de Mendonça, diretor-geral do Material da Marinha, em 16/12.

PRÊMIO INTELIGÊNCIA ELETRÔNICA

A Fragata *Constituição* foi o navio vencedor do Prêmio Inteligência Eletrônica (Intel), no ano de 2009. O prêmio Intel, concedido desde o ano 2000, destina-se ao meio da Esquadra que mais se destacou na atividade de coleta dos Conhecimentos Operacionais, que alimentam o Banco de Dados de Guerra Eletrônica – Fênix.

A cerimônia de entrega do prêmio foi realizada em 7 de dezembro último, no Au-

ditório do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, no Complexo Naval de Mocanguê, Niterói, Rio de Janeiro, presidida pelo comandante-em-chefe da Esquadra.

A contagem final de pontos dos meios que concorreram ao prêmio pode ser obtida no site do Centro de Apoio a Sistemas Operativos (Casop) na intranet (www.casop.mb).

Fonte: Bono nº 873, de 3/12/09)

MARINHA PARTICIPA DE PREMIAÇÃO NOS ESTADOS UNIDOS

A Marinha do Brasil (MB), por intermédio do projeto de modernização do Centro de Dados da Diretoria de Finanças da Marinha (DFM), foi a única instituição brasileira

indicada ao prêmio “Itanium Solutions Innovation Awards”, conferido pela Itanium Solutions Alliance (ISA). A ISA é uma organização independente que congrega dife-

rentes comunidades que apoiam iniciativas reconhecidas como soluções inovadoras desenvolvidas com base na plataforma “Intel Itanium”, para prover suporte a ambientes de missão crítica.

A MB concorreu com projetos de 14 outros países nas categorias de Modernização de Centro de Dados, Processamento de Alto Desempenho e Aplicações Empresariais. A cerimônia foi realizada no dia 23 de setembro, na cidade de San Francisco, Califórnia (EUA).

Compareceram ao evento executivos de elevado escalão de empresas do setor de Tecnologia da Informação, bem como representantes do mundo acadêmico, que demonstraram grande interesse pelo projeto desenvolvido pela Marinha do Brasil. Deste modo, a MB passa a fazer parte de um seleto grupo de instituições reconhecidas como inovadoras no uso de soluções que resultam em menor custo operacional, maior nível de segurança, flexibilidade, disponibilidade e confiabilidade do ambiente de infraestrutura de tecnologia da informação.

O julgamento foi efetuado por uma comissão formada por 12 membros, recrutados entre renomados pesquisadores da

área acadêmica, executivos e consultores da área de Tecnologia da Informação. Entre os critérios considerados para o julgamento das iniciativas concorrentes destacaram-se a dificuldade e o desafio para implementar a solução descrita; os resultados obtidos; e a originalidade das tecnologias e da estratégia concebida para a implantação.

O projeto do Centro de Dados da DFM foi iniciado há cinco anos e consiste basicamente na implantação de um ambiente de padrões abertos; no uso intensivo de recursos de *software* livre; na migração do ambiente computacional de arquitetura proprietária

(*mainframe*) para o de padrões abertos (rede); no estabelecimento do modelo de governança Information Technology Infrastructure Library (ITIL); e na qualificação dos especialistas em Tecnologia da Informação (TI) da DFM. Foram obtidos alguns resultados como: redução de custos e economia de recursos de TI; flexibilidade operacional; mitigação dos riscos de segurança operacional e da informação; e a obtenção de grande capacidade de processamento e armazenamento de dados.

(Fonte: www.mar.mil.br)



O Diretor de Finanças da Marinha com representantes estrangeiros durante o evento

TROFÉUS DO CAAML 2009

Foi realizada, em 7 de dezembro último, no auditório do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), Rio de Janeiro, a cerimônia de entrega dos troféus para os navios que se destacaram em atividades de adestramento da Esquadra

no ano de 2009. A cerimônia foi presidida pelo comandante em chefe da Esquadra.

Foram os seguintes os premiados:

- Navio Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia* – Troféu Dulcineca
- Instituído em 1978, destina-se ao navio

da Esquadra que mais se destacou nos cursos de adestramentos de Combate a Incêndio (CBinc) e Controle de Avarias (Cav);

– Navio-Aeródromo *São Paulo* – Troféu Operativo Alfa Mike – Instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Acima d'Água;

– Fragata *União* – Troféu Operativo Fixo Mage – Instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Eletrônica;

– Fragata *União* – Troféu Operativo *Uno Lima* – Instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Antissubmarino.

Também foi agraciado com troféu o Terceiro-Sargento Alexander Rocha Costa, da Fragata *Defensora*. Ele recebeu o Troféu *Positicon*, instituído em 2006, que se destina ao militar da Esquadra que mais se destacou no exercício da função de controlador aéreo tático, em controle real no mar e em adestramentos realizados no CAAML.

(Fonte: Bono nº 871, de 2/12/09)

PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 25 de novembro de 2009, os seguintes oficiais:

No Corpo da Armada

– ao posto de Almirante de Esquadra, o Vice-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer;

– ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Airton Teixeira Pinho Filho;

– ao posto de Contra-Almirante, os Capitães de Mar e Guerra Afrânio de Paiva Moreira Junior e Eduardo Assad Fontenelle.

(Fonte: Bono Especial nº 849, de 24/11/09)

TRANSFERÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO DA CORVETA BARROSO

Em 23 de novembro último, foi concretizada a transferência de subordinação da Corveta *Barroso* para o Comando de Operações Navais (CON). O navio estava antes subordinado ao Setor do Material. Em seguida, transcrevemos a Ordem do Dia relativa à transferência, emitida pelo diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos:

“Em cumprimento ao disposto no Art. 1º da Portaria nº 401/MB, de 17 de novembro de 2009, do Comandante da Marinha, o Setor do Material transfere ao Comando de Operações Navais, na presente data, a subordinação da Corveta *Barroso*.

Na trajetória de um navio de guerra, destacam-se quatro momentos: o batimento da

quilha; a Mostra de Armamento, quando ocorre sua Incorporação à Armada; sua transferência para o Setor ao qual ficará subordinado; e, por último, sua Mostra de Desarmamento. A Corveta *Barroso* teve seu batimento de quilha em dezembro de 1994, foi Incorporada à Armada em agosto de 2008 e hoje, 23 de novembro de 2009, nesta cerimônia, é transferida para o Comando de Operações Navais, iniciando, certamente, o capítulo mais importante da vida de uma belonave: o seu ciclo operativo.

Quinto navio a ostentar este nome, presta justa homenagem ao Barão do Amazonas, Almirante Francisco Manoel Barroso da Silva, que junto à foz do Riachuelo, na manhã de 11 de junho de 1865, confron-

tou-se com a Esquadra paraguaia, na histórica Batalha Naval, onde a vitória brasileira muito dependeu de sua coragem e criatividade. Durante a batalha, Barroso determinou içar o sinal ‘Sustentar o fogo que a vitória é nossa’, concitando seus comandados a manterem a garra e a determinação no combate.

O sinal e sua simbologia em muito se aplicam ao período compreendido entre o batimento da quilha e a transferência para o Setor Operativo da Corveta *Barroso*. Nos 15 anos que se passaram, dificuldades, fossem elas de caráter financeiro ou técnico, foram superadas, fruto do empreendedorismo e da criatividade daqueles que acreditaram no projeto, militares e civis de nossa instituição.

Hoje, o Comando de Operações Navais recebe o seu mais novo escolta, com máquinas e sensores modernos, ressaltando a nacionalização de diversos equipamentos e sistemas, destacando: o Sistema de



Controle e Monitoração, com os subsistemas de Controle da Propulsão, Auxiliares e Controle de Avarias, o Sistema Lançador de Despistadores de Mísseis e o equipamento Mage Defensor, todos desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisas da Marinha, o Sistema de Governo, o Sistema de Controle Tático e Controle do Armamento, o Siconda MK-III, a Alça Ótica, o Indicador Visual Estabilizado de Rampa de Aproximação de Aeronaves e o Sistema de Lançamento de Torpedos. Todos desenvolvidos pela Indústria Nacional, mostrando a capacidade do País em desenvolver produtos de alta tecnologia.

Feliz a escolha do nome que este escolta carrega, com orgulho, no espelho de popa!

Após sua incorporação, em 19 de agosto de 2008, o navio realizou diversos testes de

aceitação no mar dos sensores e armas do seu Sistema de Combate, perfazendo cerca de 35 dias de mar e 3.900 milhas navegadas.

Ao ver o sucesso desta empreitada, tenho a certeza do acerto da decisão da Alta Administração Naval em concluí-la, a despeito das dificuldades encontradas, todas suplantadas. Este navio nos dá o direito de almejarmos novos projetos, utilizando os ensinamentos aqui adquiridos.

Agradeço o trabalho, o esforço e a tenacidade das Organizações Militares e empresas envolvidas neste projeto, sem as quais não estaríamos realizando esta Cerimônia de Transferência.

Também não poderia, nesta ocasião, de deixar registrados os meus sinceros cumprimentos pelo destacado

trabalho do seu comandante, Capitão de Fragata Luiz Roberto Cavalcanti Valicente, e de sua valorosa tripulação, que desde a formação do Grupo de Recebimento, em 2006, souberam formar uma

equipe coesa e competente e conduzir o processo de recebimento com extrema determinação, zelo e profissionalismo. Além disso, destaco o exemplar desempenho de toda a tripulação da ‘Fênix’, que mostrou uma rápida familiarização com a operação do navio, permitindo que os testes de porto e mar fossem conduzidos sempre de forma segura e mostrando um apreciável nível de adestramento e a sua inequívoca vocação marinheira.

Corveta *Barroso*, que nesta nova fase de sua vida suas singraduras sejam por mares tranquilos e com ventos favoráveis. Mas, quando assim não o for, que o aprendizado desses anos de superações sirva de inspiração.”

(Fonte: Bono Especial nº 845, de 23/11/09)

TRANSFERÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO DO SANATÓRIO NAVAL DE NOVA FRIBURGO

Após 23 anos de subordinação ao Setor Operativo, o Sanatório Naval de Nova Friburgo (SNNF) foi transferido para o Setor do Pessoal, ficando, desde 15 de outubro último, diretamente subordinado ao Centro Médico Assistencial da Marinha (CMAM).

A mudança destina-se a ampliar o atendimento e aprimorar a qualidade, a eficiência e a eficácia dos serviços prestados aos usuários do Sistema de Saúde da Marinha (SSM)

nos estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, distribuídos em 192 municípios.

Quanto às atividades gerenciais da Casa do Velho Marinheiro (CVM), a Diretoria de Assistência Social da Marinha assumirá a responsabilidade da gerência administrativa, mediante subordinação ao Abrigo do Marinheiro, permitindo a adequação gerencial necessária dos serviços de hospedagem e lazer, em benefício da Família Naval.

(Fonte: www.mar.mil.br)

MARINHA ASSINA TERMO DE COOPERAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE LANCHAS-ESCOLA

A Diretoria de Engenharia Naval (DEN) assinou, em 28 de outubro último, Termo de Cooperação técnica com o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) para a construção de 600 lanchas-escola para atender ao Programa Caminho da Escola, do Ministério da Educação. A realização do objeto convencionado será regida pelos dispositivos legais que regulamentam a execução e a gestão de dotações orçamentárias descentralizadas entre órgãos e entidades da administração federal, neste caso, do FNDE para a Marinha do Brasil (MB).

O objetivo, como consta no Termo de Compromisso firmado em 15 de julho deste ano, entre o Ministério da Educação e o Ministério da Defesa, com a interveniência do FNDE e da MB, é a produção inicial de 1.500 lanchas-escola, com meta final prevista de 3 mil lanchas, que serão destinadas aos estados, Distrito Federal e municípios, especialmente localizados nas áreas ribeirinhas da Região Norte, para o atendimento dos alunos do Ensino Fundamental público transportados da Zona Rural.

A decisão pela construção das lanchas-escola da primeira fase do Programa nas bases navais da MB se coaduna com a política governamental de mútua cooperação entre o Ministério da Educação e o Comando da Marinha no incentivo à construção naval, aproveitando a capacidade industrial disponível nas bases da Marinha.

As lanchas serão construídas a partir de um projeto desenvolvido pela Base Naval de Val-de-Cães (Belém-PA), da seguinte forma: 300 na Base Naval de Val-de-Cães, 200 na Base Naval de Natal (RN) e 100 na Base Naval de Aratu (BA). O Termo de Cooperação, ora assinado, terá duração total de dois anos e quatro meses, sendo que 180 lanchas estão com entrega prevista para 2010, 360 para 2011 e as últimas 60 para 2012.

As principais características das lanchas-escola são: comprimento total – 7,30m; boca moldada – 2,20 m; material – alumínio naval; calado – 0,35 m; motorização – motor de popa com potência de 90HP; deslocamento leve de projeto – 1,2 t; tanque de gasolina – 100 litros; e capacidade de passageiros – 20.

(Fonte: Bono nº 777, de 29/10/09)

O BRASIL NA ANTÁRTICA – O PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO “PROANTAR”

A *Revista de Marinha*, de Portugal, em sua edição de outubro/novembro de 2009, publicou o artigo “O Brasil na Antártica – O Programa Antártico Brasileiro ‘Proantar’”, de autoria do Contra-Almirante (RM1) José Eduardo Borges de Souza.

O Almirante José Eduardo, dentre outros importantes cargos em sua carreira na Marinha do Brasil, exerceu o de secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm). Neste artigo, ele aborda a participação brasileira na exploração do continente antártico, que vem ocorrendo desde 1882; os interesses estratégicos, científicos e econômicos lá existentes; o Tratado Antártico; a Estação Antártica Comandante Ferraz; e os navios polares brasileiros.

(Fonte: *Revista de Marinha*, Portugal, outubro/novembro de 2009)



ESQUADRÃO VF-I REALIZA ABASTECIMENTO EM VOO

Em 27 de agosto último, aeronaves do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (Esquadrão VF-I) executaram o primeiro reabastecimento em voo entre aeronaves de interceptação e ataque brasileiras utilizando o sistema Buddy Store.

Durante voo dedicado ao teste dos sistemas e procedimentos, a aeronave N-1021 foi reabastecida com aproximadamente 700 libras de combustível, fornecidas pela aeronave reabastecedora N-1022.

Os ganhos operacionais advêm do aumento significativo do raio de ação de uma vaga atacante ou na autonomia de uma Patrulha Aérea de Combate (PAC) e de aeronaves que regressam de missões para pouso a bordo de um navio-aeródromo.

Dessa forma, a Marinha do Brasil ingressa no seletor grupo de Marinhas ociden-



tais, composta pelos Estados Unidos e França, com essa notável capacidade tática que aumenta consideravelmente a segurança de suas operações embarcadas em navios aeródromos.

(Fonte: www.mar.mil.br)

COMISSÃO PROAREA

O Navio Hidrográfico *Sirius* iniciou, em 3 de novembro último, a Comissão em Apoio ao Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (Comissão Proarea). Esta é a primeira comissão de reconhecimento geológico para o levantamento da potencialidade mineral dos depósitos de crosta cobaltífera na área da Elevação do Rio Grande. A Elevação do Rio Grande está localizada em área internacional, definida como “Área” pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, cujos recursos são considerados patrimônio comum da humanidade.

O objetivo da pesquisa é iniciar o reconhecimento da região empregando, pela primeira vez, o ecobatímetro multifeixe EM302, adquirido com financiamento da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) no escopo do projeto Geo-Imageamento do Fundo Oceânico. A principal relevância das

crostas cobaltíferas é a presença de grandes concentrações de metais com relevante importância econômica, tais como níquel, cobre, cobalto e manganês, dentre outros.

A primeira etapa dos trabalhos foi realizada no período de 3 a 20 de novembro, quando foi possível avaliar o desempenho do ecobatímetro multifeixe EM302 e a coerência das informações batimétricas preexistentes. O levantamento multifeixe permitirá definir a profundidade da região com recobrimento total do fundo, possibilitando a identificação das feições submarinas de forma precisa. Em associação com o registro da intensidade de reflexão do sinal, será possível interpretar a natureza do fundo e identificar as áreas sem cobertura sedimentar, contribuindo para o estudo de definição da potencialidade mineral dos depósitos de crosta cobaltífera na região.

(Fonte: Bono nº 853, de 25/11/09)

METEOROMARINHA – PERSPECTIVA PARA 48 HORAS

Desde 10 de novembro último, atendendo a solicitações da comunidade marítima, a previsão de tempo do Meteoromarinha, além da previsão para 24 horas, inclui também a perspectiva para 48 horas, contemplando informações de fenômenos de tempo significativos, ventos predominantes, estado do mar e visibilidade para todas as áreas costeiras e oceânicas da área marítima sob responsabilidade do Brasil (Metarea V).

O Meteoromarinha, como é conhecido o Boletim Meteorológico da Marinha, é

produzido e divulgado duas vezes ao dia pelo Serviço Meteorológico Marinho (SMM).

Essa extensão de validade tornou-se possível a partir dos índices de acerto dos produtos gerados pelo SMM, atualmente na faixa de 85% a 90%, decorrentes dos investimentos em equipamentos, *softwares* e, em especial, na capacitação de pessoal realizados no escopo do Plano de Desenvolvimento do Programa Oceano (Pladepo).

(Fonte: Bono nº 793, de 6/11/2009)

COMISSÃO OCEANOGRÁFICA TRANS-ATLÂNTICO I

O Navio-Hidroceanográfico (NHo) *Cruzeiro do Sul* e o Navio Oceanográfico (NO) *Antares* realizaram, entre 19 de outubro e

22 de dezembro últimos, a Comissão Oceanográfica Trans-Atlântico I. Essa comissão contemplou a coleta de dados

meteorológicos e oceanográficos visando ao monitoramento das principais feições oceânicas do Atlântico Sul, com aplicação direta em estudos climáticos.

Participaram 32 pesquisadores das seguintes instituições nacionais: Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), Universidade Estadual do Norte Fluminense (Uenf), Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Universidade de São Paulo (USP), e Fundação Universidade do Rio Grande (Furg).

A comissão contou com o apoio do Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Comissões dessa natureza permitem obter conhecimento privilegiado do ambiente marinho oceânico, o que incluirá o País no seleto grupo de países que realizam pesquisas oceanográficas de caráter global.

Em função do ineditismo para a oceanografia brasileira, a Trans-Atlântico I configurou-se em excelente forma de emprego do NHO *Cruzeiro do Sul* em prol da comunidade científica nacional, indo ao encontro das demandas por pesquisas que estão sendo atendidas a partir do convênio estabelecido entre a Marinha do Brasil e o MCT.

De forma a permitir um acompanhamento dos principais eventos da Comissão, foi criado um *link* na páginas da Diretoria de Hidrografia e Navegação (<https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/index.html>) e do Centro de Comunicação Social da Marinha (www.mar.mil.br) na internet e na intranet, com a sua descrição, sua relevância científica, as instituições participantes e o acompanhamento diário da posição dos navios.

(Fonte: Bono nº 793, de 6/11/2009)

FRAGATAS *BOSÍSIO* E *CONSTITUIÇÃO* RESGATAM TRIPULANTES DE NAVIO MERCANTE TURCO

A Marinha do Brasil, por meio do Salvamar Sul (serviço de busca e salvamento do Comando do 5º Distrito Naval), recebeu um chamado de socorro de um navio mercante de bandeira da Turquia, em 22 de novembro último, que passara por um incêndio de grandes proporções a aproxima-



Helicóptero da Marinha se aproxima do navio mercante

damente 260 km do litoral norte gaúcho, na altura de Tramandaí. A embarcação estava com 22 tripulantes a bordo, 20 de nacionalidade turca e dois do Azerbaijão.



Fragata *Bosísio* se aproxima do navio mercante para realizar o resgate dos tripulantes

As Fragatas *Bosísio* e *Constituição*, que participavam da Operação Combinada Laçador, foram destacadas para realizar as buscas.

O primeiro navio a chegar ao local foi a Fragata *Bosísio*, que iniciou o resgate dos tripulantes e tomou as providências para garantir a segurança da navegação na área. A seguir, chegou a Fragata *Constituição*, ampliando os recursos para o socorro.

O resgate foi realizado pelos helicópteros AH-11A Super Lynx dos navios, pois as condições no local impossibilitavam outra forma de socorro, sendo os tripulantes resgatados levados pela Fragata *Bosísio* (F48)



Tripulante do navio mercante é resgatado por helicóptero da Marinha

para o porto de Rio Grande, onde atracou em 24 de novembro, pela manhã. A Fragata *Constituição* (F42) permaneceu no local para garantir a segurança da navegação na área.

A Marinha do Brasil realiza ações de Busca e Salvamento, conhecidas internacionalmente pela sigla SAR (Search And Rescue), a qualquer pessoa, de qualquer nacionalidade, em situação de risco no mar e em águas interiores. Desde o início deste ano, o Salvamar Sul foi acionado 25 vezes para

o salvamento de feridos ou resgate de embarcações.

(Fonte: www.mar.mil.br)

MARINHA RESGATA TRIPULANTE ENFERMO DE NAVIO MERCANTE

A Fragata *Independência* (F44) resgatou, na noite do dia 5 de outubro último, a aproximadamente 620 milhas náuticas

(1.240 km) de Cabo Frio, um tripulante de 61 anos do Navio Mercante *Rebekka N.*, de bandeira liberiana, com fortes dores no peito e pressão alta.



Super Lynx pousado no navio mercante

A Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) recebeu, por fax da empresa Oceanus Agência Marítima S/A, solicitação de apoio médico especializado para o tripulante enfermo e informou o fato ao Salvamar Sueste (Comando do 1º Distrito Naval – RJ). O navio graneleiro havia partido do porto de Tubarão (ES) com destino à Coreia do Sul. O Salvamar solicitou ao Comando em Chefe da Esquadra a disponibilização da Fragata *Independência*, que, acionada, interrompeu o exercício de que parti-

cipava no litoral do Espírito Santo e navegou ao encontro do navio mercante, a fim de resgatar o tripulante. Ainda na noite do dia 5, o comandante do navio mercante recebeu orientações médicas da Marinha, por telefone. Na tarde do dia 6 de outubro, a fragata aproximou-se do mercante e enviou o seu helicóptero orgânico Super Lynx, com médico cardiologista, que pousou no navio, resgatou o tripulante enfermo e o transferiu para bordo.

Após aproximar-se da costa, cerca de 1h do dia 7 de outubro, o helicóptero da fragata transportou o tripulante resgatado até o Aeroporto de Vitória (ES), onde foi recebido por equipe médica contratada pela empresa de navegação responsável pelo



Super Lynx pousa na F44 com tripulante enfermo

Rebekka N. e conduzido ao Hospital Santa Rita.

(Fonte: www.mar.mil.br)

IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE IDENTIFICAÇÃO SIM-WEB

O Centro de Análise de Sistemas Navais (Casnav) desenvolveu um novo Sistema de Identificação para a Marinha. O sistema implantado, denominado SIM-WEB, é 100% digital e substituiu o sistema em vigor desde 1998, que se encontra defasado em relação às demandas tecnológicas na área da identificação.

Em conformidade à Orientação Específica A-13, das Orientações do Comandante da Marinha (Orcom), que propõe o aprimoramento da Gestão na Marinha do Brasil, o SIM-WEB representa uma expressiva mudança na

Identificação da MB ao implementar, simultaneamente, alterações em todas as etapas do processo, desde o agendamento eletrônico até a coleta digitalizada da decacatilar. Possibilita, inclusive, maior economia, rapidez e segurança nos serviços prestados, em especial na confecção dos cartões de identidade, beneficiando diretamente os usuários do Sistema de Identificação da MB (SistIM). O SIM-WEB está, também, em consonância com os requisitos estabelecidos no Projeto RIC – Registro de Identidade Civil.

(Fonte: Bono Especial nº 731, de 13/10/09)

I CONFERÊNCIA NAVAL INTERAMERICANA ESPECIALIZADA EM EDUCAÇÃO

Organizado pela Diretoria de Ensino da Marinha e pela Escola de Guerra Naval, foi realizada, entre os dias 27 e 30 de outubro último, a I Conferência Naval Interamericana Especializada em Educação (I CNIEE). O evento, aberto pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de

Moura Neto, aconteceu na Escola Naval, no Rio de Janeiro.

A conferência teve como propósito criar o Sistema Naval Interamericano de Educação a Distância (Sniedad), para administrar ofertas acadêmicas das Marinhas das Américas e de outras entidades afins. Um



sistema de Educação a Distância será implementado com a finalidade de gerar conhecimento e competências que contribuam para a coordenação hemisférica. Todas as Marinhas poderão participar, maximizando o emprego dos recursos existentes e respeitando suas visões e interesses.

Entre os objetivos da I CNIEE destacam-se, ainda:

- ampliar o conhecimento mútuo dos países participantes no desenvolvimento das ações relativas à Educação a Distância para administrar ofertas acadêmicas das Marinhas das Américas e outras entidades afins, por meio de um sistema de Educação a Distância;
- definir a concepção do Sniead;
- identificar as propostas de ofertas acadêmicas das Marinhas;
- registrar áreas potenciais de colaboração em Educação a Distância;
- definir a plataforma de aprendizagem e aspectos técnicos;
- delinear aspectos referentes ao financiamento necessário à criação do Sniead; e
- designar uma entidade interlocutora em cada Marinha.

(Fonte: www.mar.mil.br)

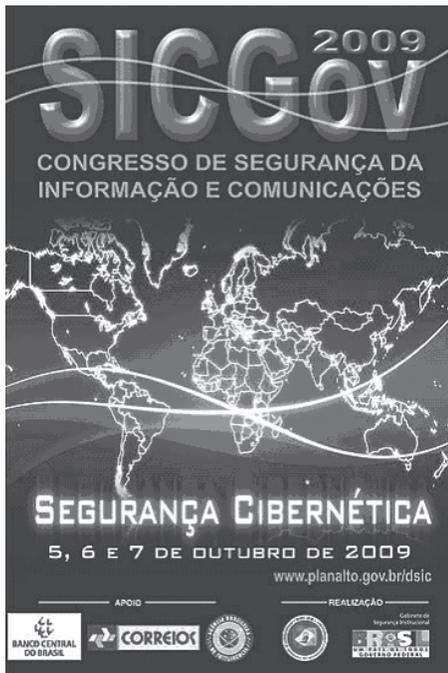
CONGRESSO DE SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÕES EM BRASÍLIA

O Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, por intermédio do Departamento de Segurança da Informação e Comunicações, coordenou o Congresso de Segurança da Informação e Comunicações (Sicgov-2009), que abordou o tema “Segurança Cibernética”. O evento aconteceu em Brasília, na Universidade Corporativa dos Correios, nos dias 5, 6 e 7 de outubro último, e contou com a presença de oficiais e praças da Marinha do Brasil, entre mais de 540 participantes de vários setores da Administração Pública Federal de todo o País.

A abertura do Sicgov-2009 foi realizada pelo ministro de Estado Chefe do Gabinete

de Segurança Institucional da Presidência da República, Jorge Armando Felix, e contou com a presença do ministro de Estado da Previdência Social, do ministro de Estado do Controle e da Transparência – Controladoria-Geral da União, do comandante interino da Marinha, do comandante do Exército, do chefe do Estado-Maior de Defesa e do presidente da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT).

O Congresso foi dividido em duas etapas: no dia 5 foram realizadas oficinas de Política de Segurança da Informação e Comunicações, de Gestão de Riscos de Segurança da Informação e Comunicações e de



Criação de Equipe de Tratamento de Incidentes de Redes; nos dias 6 e 7 foi realizado o Congresso e desenvolvido o tema Desafio de Resposta de Incidentes em Redes Computacionais.

Durante o evento, foram realizadas palestras e apresentados painéis abordando assuntos como “Mudanças climáticas e a Segurança Cibernética”, “Segurança Cibernética como estratégia de Estado”, “Computação em Nuvem – desafios para a Segurança Cibernética”, “Cultura de Segurança da Informação e Comunicações na Admi-

nistração Pública Federal”, “Visão mundial de Segurança Cibernética” e “Segurança Cibernética – Proposta brasileira”.

O Sicgov-2009 contou com o apoio da Agência Brasileira de Inteligência, do Banco Central do Brasil, da Empresa Brasil de Comunicação, do Exército Brasileiro, da Força Aérea Brasileira, da Marinha do Brasil, do Serviço Federal de Processamento de Dados, da Universidade de Brasília e da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), bem como com a colaboração e participação da Agência Brasileira de Promoções de Exportações e Investimentos, da Associação para Promoção da Excelência do Software Brasileiro, do Centro de Tecnologia de Software de Brasília, da IBM, da Microsoft, da Módulo, da Promological e da Redhat.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Autoridades militares e civis durante o Sicgov-2009

VI REUNIÃO ENTRE OS COMANDOS NAVAIS FRONTEIRIÇOS BOLÍVIA-BRASIL

A Marinha do Brasil realizou, em 22 e 23 de outubro último, na sede do Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN), a VI Reunião entre os Comandos Navais Fronteiriços Bolívia-Brasil. O evento é realizado bianualmente e tem como finalidade

fomentar a confiança mútua e o intercâmbio de interesses comuns entre a Armada Boliviana (Arbol) e a Marinha do Brasil (MB).

O comandante do 6ºDN, Contra-Almirante Edlander Santos, abriu o encontro,

que contou com a presença do Capitão de Navio Victor Mancilla Montaña, comandante do 5º Distrito Naval Santa Cruz, e de militares brasileiros e bolivianos.

Na ocasião, foram discutidos os seguintes temas:

- realização de Operações Ribeirinhas empregando meios da MB e da Arbol;

- realização de reuniões trimestrais entre a Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN) e a Capitania de Puerto Maior Quijarro, para a verificação de procedimentos referentes à manutenção da segurança de transporte fluvial no Rio Paraguai e no Canal Tamengo;

- participação do pessoal da Arbol nos cursos de Curso de Combate a Incêndio (CBinc) e Controle de Avarias (Cav), ministrados na Base Fluvial de Ladário;

- realização de adestramentos, na área do Com6ºDN, sobre manutenção e reparo de equipamentos de comunicações para o pessoal da Arbol;



Militares brasileiros e bolivianos que participaram da Reunião

- aumento do número de vagas para praças da Arbol no Curso Expedito de Operações no Pantanal;

- solicitações de vagas para participação, como observadores, de médicos e dentistas da Arbol nas comissões do Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano*; e

- oferecimento de vagas para militares da MB em cursos, ministrados pela Arbol, de mergulho em altitude, Comandos Anfíbios e Operações Fluviais.

(Fonte: www.mar.mil.br)

1º SEMINÁRIO DE OPERAÇÕES DE PAZ PRÓ-DEFESA

Com o propósito de debater a participação brasileira em Operações de Paz, a Marinha do Brasil (representada pelo Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais e pela Escola de Guerra Naval), a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e a Universidade de Brasília (representadas pelos respectivos institutos de relações internacionais) reuniram especialistas nacionais e estrangeiros no 1º Seminário de Operações de Paz Pró-Defesa. O evento

aconteceu na Escola de Operações de Paz do Corpo de Fuzileiros Navais, Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), no Rio de Janeiro, em 16 e 17 de novembro último.

O seminário integrou o projeto “O Brasil em Missões de Paz: inserção internacional, equipes integradas e ação no Haiti”, desenvolvido pelas instituições mencionadas, tendo sido o único na área de Operações de Paz aprovado pelo Ministério da Defesa e

pela Coordenação de Aperfeiçoamento do Pessoal de Nível Superior (Capes).

Nos dois dias do encontro, houve exposição de equipamentos utilizados pelos Fuzileiros Navais em Operações de Paz, bem

como demonstração retratando o amplo espectro da atuação dos militares nesse tipo de operação, desde as ações de emprego da força até as de cunho social.

(Fonte: Bono nº 771, de 28/10/09)

VII SEMINÁRIO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO DE INTERESSE DA DEFESA NACIONAL

O Ministério da Defesa, por meio do Departamento de Ciência e Tecnologia da Secretaria de Ensino, Logística, Mobilização, Ciência e Tecnologia (Selom), realizou, no período de 6 a 9 de outubro, o VII Seminário de Ciência, Tecnologia e Inovação de Interesse da Defesa Nacional.

O evento aconteceu no Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer, em Campinas (SP), e o tema foi “A Ciência e a Tecnologia como pilares estratégicos da Soberania Nacional”.

(Fonte: Bono nº 684, de 25/9/09)

SEMINÁRIO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NA BACIA DO RIO PARAGUAI

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e o Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN) realizaram, em 13 de outubro último, o I Seminário de Segurança da Navegação na Bacia do Rio Paraguai, com o tema “A Cartografia e a Sinalização Náutica na Bacia do Rio Paraguai”.

O objetivo foi discutir aspectos relacionados à navegação na hidrovia Paraguai-Paraná, no que se refere à produção de Cartas Náuticas, em papel e em mídia digital; o estabelecimento e manutenção dos

sinais náuticos no Rio Paraguai; e a divulgação de informações de segurança para a navegação.

O Seminário contou com a participação do diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca; do comandante do 6º DN, Contra-Almirante Edlander Santos; dos prefeitos de Corumbá, Rüter Cunha de Oliveira, e de Ladário, José Antonio Assad e Faria; e de empresários e gerentes do setor de navegação e turismo da região, entre outros.



Diretor de Hidrografia e Navegação realiza a abertura do evento



Participantes militares e civis acompanham o seminário

As palestras proferidas durante a manhã tiveram os seguintes temas: “A situação atual da hidrovia e suas perspectivas”, “A Cartografia na Bacia do Rio Paraguai” e “Sinalização Náutica e Divulgação de Avisos-Rádio”.

Na parte da tarde, foram formados grupos de estudo para a discussão dos assuntos abordados, havendo uma grande participação de representantes da comunidade marítima local.

SEMINÁRIO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO PROGRAMA OCEANO

Foi realizado, em 16 de setembro último, no auditório da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), em Niterói, Rio de Janeiro, o Seminário do Plano de Desenvolvimento do Programa Oceano (Pladepo).

O evento abordou os seguintes assuntos: Previsão Meteorológica Especial; Cartas Eletrônicas; Produtos Especiais para Planejamento de Operações de Minagem e Contramedidas de Minagem – Projeto Carmin; Inteligência Operacional; Cartas Especiais para Planejamento e Operações

Nessa ocasião, foram intensamente debatidos temas como: o novo Plano Cartográfico para a região; a recuperação da Sinalização Náutica do tramo norte do Rio Paraguai; e a contribuição dos navegantes no envio de informações de interesse para a atualização dos documentos náuticos.

(Fonte: www.mar.mil.br)

de Submarinos; Cartas Especiais para Planejamento de Operações Anfíbias e Operações Ribeirinhas; Cartas Temáticas de Fatores Físicos (CTFF); e Sistema Tático de Fatores Ambientais (STFA).

Na ocasião, foram lançadas as Cartas Especiais da Marambaia para Operações de Fuzileiros Navais (n^{os} 13.622 e 13.680). Durante o Seminário, uma síntese dos produtos do Pladepo ficou em exposição no Salão Nobre da DHN.

(Fonte: Bono nº 636, de 11/9/09)

SEMINÁRIO SOBRE OPERAÇÕES RIBEIRINHAS

O Centro de Estudos do Corpo de Fuzileiros Navais (CECFN) promoveu, nos dias 14 e 15 de setembro, um seminário sobre o tema “Operações Ribeirinhas”. O evento teve como objetivo tratar da tática e do emprego dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, principalmente desses últimos, nessas operações.

No primeiro dia foram apresentadas quatro palestras que serviram como base para os debates do segundo dia, quando foram

formados dois grupos de discussão, que trataram dos seguintes assuntos: “O conceito de grupamento de Operações de Fuzileiros Navais e as Operações Ribeirinhas – uma análise da sua aplicabilidade” e “Base de Combate Ribeirinha – a visão prática de sua operacionalização”.

As palestras foram realizadas no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), no Rio de Janeiro.

(Fonte: Bono nº 636, de 11/9/09)

II SIMPÓSIO DE PRÁTICAS DE GESTÃO – PROGRAMA NETUNO

Foi realizado, nas dependências da Escola Naval, nos dias 30 de setembro e 1^a de outubro, o II Simpósio de Práticas de Ges-

tão, promovido pela Diretoria de Administração da Marinha (DAdM) e Caixa de Construção de Casas para o Pessoal da Mari-

nha (CCCPM), sob a coordenação da Secretaria-Geral da Marinha (SGM). O evento é parte integrante das atividades do Programa Netuno e possui como propósito contribuir para a aplicação do Plano de Gestão do Programa Netuno em todas as Organizações Militares (OM), de modo que a excelência em gestão seja internalizada na Marinha, consoante o disposto na Orcom-2009 A-13 – Aprimoramento da Gestão na MB.

O Simpósio, que teve a participação de mais de mil pessoas, entre militares das três Forças Armadas e civis, foi aberto pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Participaram autores e profissionais de grande expressão no campo da administração e gestão de excelência, dentre os quais os conferencistas Idalberto Chiavenato e Daniel Godri.

Em seu discurso, o comandante da Marinha salientou que o evento integra-se às iniciativas para a construção de um novo paradigma de gestão, alinhado aos avanços em administração no mundo contemporâneo. Ressaltou, ainda, que a MB tem sido identificada por sua notória dedicação em relação ao acompanhamento, criação, desenvolvimento e aplicação de melhores práticas de gestão.

Após a abertura, o Vice-Almirante (IM) Indalecio Castilho Villa Alvarez, diretor de Administração da Marinha, proferiu a pa-



lestra sobre o Programa Netuno, em que destacou a consolidação do programa como um processo administrativo focado na excelência em gestão, que permite à Marinha ser uma Força moderna, equilibrada e balanceada, pronta para o cumprimento de sua missão.

Fechando o primeiro dia, Daniel Godri, eleito pela revista *Veja* como o segundo melhor palestrante no *ranking* brasileiro, proferiu uma apresentação sobre “Motivação Pessoal e Coletiva, Alta Performance e Alto Desempenho”.

O segundo dia do evento foi iniciado com a palestra “Programa Gespública”, proferida por Bruno Carvalho Palvarini, representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, seguida da palestra “Planejamento Estratégico, da Intenção aos Resultados”, pelo professor Idalberto Chiavenato, um dos autores nacionais mais conhecidos e respeitados na área de administração de empresas e de recursos humanos.

PROGRAMA NETUNO

O Programa Netuno foi elaborado com base no Gespública, estabelecido no âmbito do Governo Federal pelo Decreto nº 5.378, de 23 de fevereiro de 2005. Em 24 de maio de 2007, foi assinado o Ofício nº 176/2007, da Secretaria-Geral da Marinha, no qual o secretário-geral da Marinha oficializa a adesão da Marinha do Brasil ao Gespública.

(Fonte: www.mar.mil.br)



VIII ENCONTRO DE TECNOLOGIA EM ACÚSTICA SUBMARINA

Em cumprimento ao Calendário de Encontros e Simpósios de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) para 2009, o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM) realizou, de 25 a 27 de novembro, o VIII Encontro de Tecnologia em Acústica Submarina (VIII Etas). O evento aconteceu nas dependências do Instituto, no Rio de Janeiro, onde pesquisadores de Brasil, Bélgica, Canadá, Estados Unidos e Portugal apresentaram seus trabalhos.

O Etas tem por objetivo propiciar o intercâmbio entre os integrantes da comunidade

científica e a Marinha do Brasil na área de Acústica Submarina e seus segmentos, dando ênfase aos assuntos de especial interesse para a Marinha do Brasil. Como tais, destacam-se a Engenharia de Equipamentos Acústicos Submarinos, a Oceanografia Acústica, a Propagação Acústica Submarina, o Posicionamento Acústico, a Bioacústica, a Geoacústica, o Processamento de Sinais Acústicos Submarinos, os Sistemas Sonar e tecnologias de materiais empregados na área de Acústica Submarina.

(Fonte: Bono nº 793, de 6/11/2009)

XXI SIMPÓSIO DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO DA MARINHA E OPERAÇÕES AÉREAS OFFSHORE

O Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SipaAerM), promoveu de 17 a 20 de novembro, o XXI Simpósio de Segurança de Aviação da Marinha e Operações Aéreas *Offshore*, nas dependências do Hotel Atlântico Búzios – Convention & Resort, na cidade de Búzios/RJ. Este é um evento bianual, sem fins lucrativos, para o qual não é cobrada taxa de inscrição.

Entre os palestrantes estavam representantes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), do SipaAerM, do International Helicopter Safety

Team (IHST), da Lufthansa Consulting, da Marinha dos Estados Unidos da América e de setores de expressão da indústria aeronáutica, além dos famosos velejadores da família Schürmann.

Compareceu ao evento um seletor público-alvo, composto por oficiais do Setor Operativo e do Material, comandantes de navios e unidades aéreas, profissionais de segurança de aviação e convidados ligados à aviação em geral e *offshore*, com grande influência em suas aéreas de atuação, totalizando, em média, 300 convidados por dia.

(Fonte: Bono nº 767, de 27/10/09)

FÓRUM PEDAGÓGICO DA MARINHA

Foi realizado, em 24 de novembro último, no auditório Amazônia Azul, na Escola Naval, Rio de Janeiro, o Fórum Pedagógico da Marinha, no qual foram abordadas questões referentes à Educação a Distância. O evento constou da palestra “O que e por que Educação a Distância (EAD)?”, proferida pela professora doutora Raquel

Villardi, professora do Departamento de Estudos da Educação a Distância e do Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas e Formação Humana da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Na ocasião, também foi lançado o Fórum Permanente de Educação da Marinha.

(Fonte: Bono nº 807, de 10/11/09)

BIBLIOTECA ALMIRANTE HELIO LEONCIO MARTINS

A Biblioteca Almirante Helio Leoncio Martins*, pertencente ao Centro de Ades-
tramento Almirante Marques de Leão
(CAAML), no Rio de Janeiro, possui em
seu acervo livros, publicações e periódicos
especializados em Ciências Navais,
Táticas de Guerra, Estratégia Militar, His-
tória Naval, Relatos de Guerra e Biografias
de Militares, periódicos nacionais e inter-
nacionais, dentre outros assuntos. O acer-
vo encontra-se disponível para consultas,
estudos e pesquisas do pessoal servindo
no Complexo Naval de Mocanguê (CNM),
em Niterói, e alunos realizando cursos e
adestramentos, bem como os demais mili-
tares interessados.

A consulta sobre os títulos constantes
do acervo poderá ser feita pela intranet, na

página principal do CAAML, ou direta-
mente pelo Sistema Pergamum da Rede de
Bibliotecas Integradas da Marinha (BIM).

Além do material citado, a biblioteca conta
com um núcleo de línguas, contemplando
os idiomas inglês e espanhol, em que é pos-
sível realizar práticas audiovisuais e testes
simulados em computadores dedicados. De
modo a contribuir para o enriquecimento
desse acervo, poderão ser efetuadas doa-
ções de livros nos horários de expediente.
Os contatos podem ser feitos pelo telefone
2189-1372, ou Retelma 8116-1372, ou ainda
pelo e-mail licia@caaml.mar.mil.br. A Biblio-
teca funciona de segunda a sexta-feira, das
8h30 às 16h30, inclusive durante o horário
de almoço.

(Fonte: Bono nº 674, de 23/9/09)

1º FÓRUM NACIONAL DE ATLETISMO DA CDM

A Comissão de Desportos da Marinha
(CDM) promoveu, de 19 a 23 de outubro
último, o 1º Fórum Nacional de Atletismo.
O evento visou à preparação para os V Jo-
gos Mundiais Militares – Os Jogos da Paz,
que serão realizados no Rio de Janeiro em
2011 e constituirão o maior evento esporti-
vo militar já realizado no Brasil, com aproxi-

madamente 4.900 atletas e 1.800 delegados
de mais de 100 países.

O Fórum foi realizado no auditório do Cen-
tro de Educação Física Almirante Adalberto
Nunes e contou com o apoio da Confedera-
ção Brasileira de Atletismo e da Federação de
Atletismo do Estado do Rio de Janeiro.

(Fonte: Bono nº 721, de 7/10/09)

RESULTADOS ESPORTIVOS

43º CAMPEONATO MUNDIAL MILI-
TAR DE VELADO CONSELHO INTERNA-
CIONAL DO ESPORTE MILITAR (CISM)

Realizado de 22 a 29 de agosto, na cida-
de de Wegorzewo, Polônia. Os resultados
inéditos obtidos pela equipe de iatismo da
Marinha representam um marco histórico

no iatismo militar brasileiro. A equipe mas-
culina, composta pelo CT (IM) Yuri Duarte
Almeida (Secretaria da Comissão
Interministerial para os Recursos do Mar –
Secirm), MN Henrique Duarte Haddad e
MN Felipe Duarte Haddad (ambos do Cen-
tro de Educação Física Almirante Adalberto

(*) N.R.: A biblioteca leva o nome do Vice-Almirante (Ref^o) Leoncio como homenagem por ter sido o
fundador e primeiro comandante do CAAML (RMB 4^otrim./2008, p. 93).

Nunes – Cefan) obteve o 4º lugar geral dentre 20 países. Já a equipe feminina, composta pela 1ª Ten (S) Caroline Françoise Renssen (Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória), MN Fernanda Demétrio Decnop Coelho e MN Renata Demétrio Decnop Coelho (ambas do Cefan) obteve o 3º lugar geral dentre seis países.

VI CAMPEONATO BRASILEIRO MILITAR DE KARATÊ

Realizado na cidade de Ubá (MG), de 9 a 12 de outubro. A competição contou com a participação de 120 militares das Forças Singulares, além daqueles oriundos das Polícias Militares e dos Bombeiros Militares de diversos estados. A equipe de karatê da Marinha obteve o 1º lugar geral na competição.

Outras primeiras colocações de militares da MB foram: 3ªSG Rejane (Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro – AMRJ), 1º lugar kata (Luta Imaginária) Individual; CB Luana (Hospital Central da Marinha – HCM), 1º lugar kata (Luta Imaginária) – ambas na Categoria Branca a Laranja Feminino Absoluto; 3ªSG (FN) Gois (2ª Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais – 2ª BtlInfFuzNav), 1º lugar kumitê (Lutas) Individual e 1º lugar kata (Luta Imaginária) Individual, na Categoria Branca a Laranja Absoluto; 2ªSG (FN) Queiroz (3ª BtlInfFuzNav), 1º lugar kumitê (Lutas) Individual e 1º lugar kata (Luta Imaginária) Individual, na Categoria Verde a Marron – 70Kg; SD (FN) Dione (2ª BtlInfFuzNav), 1º lugar kumitê (Lutas) Individual, na Categoria Verde a Marron +70Kg; CB (FN) Victor Hugo (Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea), 1º lugar kata (Luta Imaginária) Individual e 1º lugar kumitê (Lutas) Individual; e CB Jone Max (Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha), 1º lugar kumitê (Lutas) Individual, na Categoria Faixa Preta +70kg.

CAMPEONATO BRASILEIRO INTERCLUBES E BRASIL OPEN DE TAEKWONDO

Noves atletas da Equipe de Taekwondo da Marinha do Brasil (MB) integraram a delegação das Forças Armadas presente nos eventos, realizados em Londrina/Paraná, nos dias 10 e 11 de outubro. Cinco militares da MB obtiveram vaga para seletiva fechada visando à formação da Seleção Brasileira. Dentre as três Forças Singulares, somente os atletas da Marinha conquistaram tal feito. Outros cinco militares da MB já possuem vaga garantida na Seleção Brasileira, integrando a representação nacional que participa do Campeonato Mundial em Copenhague/Dinamarca.

No Campeonato Brasileiro Interclubes, a Marinha do Brasil obteve duas primeiras colocações: MN Fraga (categoria até 74kg) e MN Cristiane (categoria até 73kg – Brasil Open).

II ULTRAMARATONARIO 24 HORAS

Nos dias 28 e 29 de novembro, 148 ultramaratonistas concluíram com sucesso a prova disputada na pista de atletismo da Escola Naval, Rio de Janeiro. Participaram atletas do DF e de nove estados brasileiros (RJ, SP, RS, PR, MG, SC, AM, ES e MS) e de cinco países (Argentina, Angola, Brasil, EUA e Portugal). Os destaques ficaram com os vencedores das categorias Geral Masculino, Vanderley Santos Pereira, bicampeão da prova com 232km, e Geral Feminino, Denise Paiva Lucas Campos, com 224km, quebrando o recorde nacional de 213km, estabelecido em 2005. Na categoria Marinha, a classificação foi a seguinte: 1º Lugar – SO (FN) Sebastião F. da Guia Neto (2ª BtlInfFuzNav), 2º – CB (FN) Carlos Henrique Ferreira de Souza (Batalhão Naval) e 3º – CT (FN) Leandro Eduardo dos Santos (Comando do Péssoal de Fuzileiros Navais).

(Fontes: Bonos nºs 651, de 16/9/09; 771, de 28/10/09; e 873, de 3/12/09)

MARINHA NO HAITI: MILITARES BRASILEIROS AUXILIAM NO PARTO DE JOVEM HAITIANA

Uma Patrulha do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais no Haiti (GptOpFuzNav-Haiti) prestou socorro, em 12 de outubro último, a uma jovem haitiana de 17 anos que se encontrava em trabalho de parto na região de Delmas, dentro da área de responsabilidade do GtpOpFuzNav-Haiti.

Os primeiros socorros foram prestados pelos militares até o nascimento da criança, enquanto um destacamento da Polícia Nacional do Haiti (PNH) foi acionado. A mãe e a criança foram conduzidas em perfeitas condições para o Hospital Maternidade dos Médicos sem Fronteiras.

MINUSTAH

O Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da resolução número 1542, estabeleceu a Missão das Nações Unidas para Estabilização no Haiti (Minustah) a partir de 1º junho de 2004.

A Minustah é composta por contingentes de vários países e tem características multidimensionais, compreendendo, além do componente militar, o de direitos humanos, de polícia, de desarmamento e de as-



Militares do GptOpFuzNav-Haiti atendem jovem haitiana na área de responsabilidade brasileira

essoria eleitoral, entre outros. A missão tem como objetivos.

- criar condições para estabilização e segurança do Haiti;
- organizar eleições presidenciais e municipais; e
- garantir que sejam assegurados os direitos humanos do povo, em especial das mulheres e crianças.

Devido às participações bem-sucedidas do Brasil em Missões de Paz anteriores e de acordos internacionais, foi atribuído ao Brasil o comando do componente militar da Minustah (Force Commander), sendo, então, designado um general do Exército Brasileiro para exercer tal cargo. A esse general são subordinados os contingentes militares de todos os países participantes da Missão.

Na Minustah, a Marinha do Brasil (MB) se faz presente, prioritariamente, por meio de seus fuzileiros navais. Atualmente, integra o contingente brasileiro, com um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) do tipo unidade anfíbia, com 215 fuzileiros navais, cujo rodízio é realizado a cada seis meses. Participa também do Estado-Maior do Batalhão Brasileiro do Componente Militar da Força de Estabilização, inclusive com oficiais do Corpo da Armada e de Intendentes da Marinha, além de possuir oficiais como assessores do Force Commander.

Os meios navais da Marinha do Brasil participam desde o primeiro contingente, sendo empregados no apoio logístico ao contingente brasileiro.

Os navios da Marinha realizam o transporte das tropas e de suas viaturas; e de diversos materiais e equipamentos da MB e do Exército Brasileiro.

Cabe ressaltar, por exemplo, o envolvimento da MB quando do deslocamento do primeiro contingente brasileiro: quatro navios, 30 veí-

culos, 13 reboques, 31 contêineres, carregados com suprimentos e equipamentos, e o esforço de 1.242 militares, que demonstraram a prontidão, o preparo profissional e, principalmente, dedicação e superação dos fuzileiros e marinheiros.

O Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais realiza diversas tarefas, tais como:

- patrulhas, a pé e em viaturas, em vias urbanas e rurais;
- inspeções em automóveis e pedestres em busca de armas e drogas;
- apoio e segurança às eleições;
- controle de distúrbios e manifestações perturbadoras da ordem e segurança;
- investidas contra locais de atividade criminosa;
- ajuda humanitária, distribuindo remédios e alimentos em estabelecimentos designados pela ONU;
- segurança do porto, aeroporto e instalações sensíveis;
- segurança de autoridades haitianas; e
- segurança e escolta a diversas autoridades civis e militares brasileiras e de outros países em visita àquele país.

SEÇÃO DE ASSUNTOS CIVIS ATUA NO HAITI

Em busca do aprimoramento doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) e em consonância com lições aprendidas em conflitos armados, o 10º Contingente do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais no Haiti criou, em seu Estado-Maior, a seção de Assuntos Cívicos.

Essa seção tem o intuito de realizar contato com lideranças comunitárias, organizações não governamentais haitianas e estrangeiras e órgãos públicos haitianos, de forma a identificar suas necessidades e aspirações. Os dados adquiridos são conjugados junto às seções de Inteligência e Operações no Centro de Operações de Paz do Grupamento, com o propósito de faci-

Após quase cinco anos no Haiti, a contribuição dos fuzileiros navais já pôde ser percebida pela população e pelos contingentes dos demais países participantes da Minustah, por seu acentuado profissionalismo e pela grande eficiência em suas ações.

Entre suas maiores realizações, verifica-se a quantidade de armas e drogas apreendidas e o resgate de pessoas submetidas a confinamento pelas gangues haitianas. Acrescentam-se, ainda, as diversas prisões de membros pertencentes a essas gangues. Tais ações contribuíram, por exemplo, para que serviços como os de coleta de lixo urbano e de policiamento, dentre outros, fossem restabelecidos; para a recuperação de parte das ruas, principalmente na capital; e para a notável redução dos índices de violência.

Entretanto, a mais sensível contribuição dos Fuzileiros Navais nessa Missão da ONU, se não a de maior significado, foi o apoio à realização das eleições presidenciais e parlamentares, que, certamente, devolveu a confiança e a esperança aos haitianos na construção de um futuro melhor para o seu país.

litar a busca de conhecimento e a condução de operações correntes e/ou futuras e, ao mesmo tempo, assistir à população local.

Nesse sentido, foram realizados: distribuição de alimentos em escolas, igrejas, orfanatos, asilos, hospitais; distribuição de água tratada para a população carente; festividades recreativas para crianças; retirada de lixo em comunidades; atendimentos médicos em escola; aulas de português; reuniões semanais com as lideranças comunitárias, entre outras atividades, totalizando 152 instituições civis apoiadas.

Dentre essas ações, destaca-se a construção de caixa-d'água com sistema de cap-

tação de águas fluviais no beco Vanverê, local de maior periculosidade e de incidência de delitos dentro da área de responsabilidade do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais no Haiti (GptOpFuzNav-Haiti). A presença constante de tropas brasileiras durante a obra e o atendimento a uma das principais demandas da popula-

ção permitiu angariar a simpatia dos moradores e ampliar a segurança da área.

Todas essas iniciativas, que mesclam operações terrestres e de inteligência e ações civis-militares, visam a contribuir para a manutenção de um ambiente seguro e estável, propósito maior das tropas brasileiras no Haiti.

(Fonte: *Notanf*, 3º trim. 2009)

AERONAVES AF-1A LANÇAM SIDEWINDER

As aeronaves AF-1, AN-1021 e N-1022, do 1º Esquadrão de Aviões de Intercepção e Ataque (Esquadrão VF-1) realizaram, com sucesso, quatro lançamentos de mísseis Sidewinder AIM-9H. Os lançamentos foram feitos entre os dias 16 e 23 de setembro último, na área de tiro do Centro de Lançamento da Barreira do Inferno (CLBI), em Natal (RN).

Esse evento é resultado de uma campanha que envolveu a participação do Comando de Operações Navais, Comando em Chefe da Esquadra, Comando do 3º Distrito Naval, Comando da Força Aeronaval, Centro de Análises de Sistemas Navais, Centro de Mísseis e Armas Submarinas, 1º Esquadrão de Aviões de Intercepção e Ataque, Grupo Especial de Ensaios em Voo e da Base



Aérea de Natal. Os lançamentos vêm ratificar a capacidade de defesa aérea da Esquadra e contribuir para o contínuo incremento do nível operacional do Esquadrão VF-1.

(Fonte: Bono nº 680, de 24/9/09)

OPERAÇÃO COMBINADA LAÇADOR

No período de 16 a 27 de novembro último, cerca de 8 mil militares da Marinha, do Exército e da Aeronáutica estiveram envolvidos na Operação Laçador, uma operação combinada coordenada pelo Ministério da Defesa, realizada nos Estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul e respectivas áreas marítimas e que se constituiu numa simulação de guerra entre dois países e visou ao adestramento das Forças Armadas no planejamento e execução de exercícios.

Os exercícios do Estado-Maior combinado entre as Forças Armadas envolvem o emprego dos mais variados sistemas operacionais e são importantes para a efetiva avaliação dos procedimentos de comando, controle e apoio logístico empregados na defesa da integridade territorial e na garantia da soberania nacional.

Dentre as principais atuações da Marinha do Brasil durante os exercícios, está a manutenção da segurança do tráfego marítimo, a



Equipe de Operações Especiais junto a um helicóptero UH-14 “Super Puma”

defesa dos interesses nas águas jurisdicionais brasileiras e o controle de áreas marítimas, visando negar o uso do mar ao inimigo e impedir a ocupação de qualquer parte do território nacional. Realizar operações militares a fim de obter as melhores condições para a negociação de paz e restabelecer as relações diplomáticas também são atuações importantes das Forças no exercício de guerra simulada.

ATUAÇÃO DA MARINHA

Em Rio Grande, a grande mobilização de tropas, navios e aeronaves da Marinha foi o ponto alto da Operação. De 20 a 26 de novembro, chegaram os meios da Esquadra brasileira para compor o combate, dentre eles 13 navios, dois submarinos, quatro lanchas e oito helicópteros. Integraram ainda a Força Naval um destacamento de mergulhadores de combate, uma tropa de fuzileiros navais, militares do Batalhão de Operações Especiais e uma tropa da Brigada de Infantaria Paraquedista.

Nos dias 28 e 29 de novembro, houve visita pública aos navios atracados no Porto Novo, em Rio Grande, quando os visitantes puderam acompanhar um cerimonial à Bandeira.

ATUAÇÃO DO EXÉRCITO

O Exército atuou na Operação Laçador 2009 exercendo o Comando do Teatro de

Operações, cujo Estado-Maior Combinado foi composto por oficiais das três Forças, e empregou, ainda:

- a 3ª Divisão do Exército, com suas brigadas subordinadas, realizando exercício no terreno e de planejamento de Estado-Maior;
- a 5ª Divisão do Exército, com suas brigadas subordinadas, realizando exercício no terreno e de simulação de combate;
- a 6ª Divisão do Exército exercendo o Comando da Força Terrestre Componente e com suas brigadas subordinadas realizando exercício de planejamento de Estado-Maior; e
- a 3ª Região Militar e a 5ª Região Militar/5ª Divisão do Exército proveram os meios logísticos nas suas áreas de responsabilidades, respectivamente nos Estados do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina e do Paraná.

ATUAÇÃO DA FORÇA AÉREA

A Força Aérea Brasileira atuou na Operação Laçador 2009 com o Comando da Terceira Força Aérea integrando a Força Aérea Componente 106, empregando os seguintes meios aéreos:

- 42 aeronaves de asa fixa (oito A-4, 05 C-130, quatro EMB 312, nove F-27 400, dez Mirage III e seis Pucará); e



Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* (G23) e Fragata *Bosísio* (F48) durante deslocamento da Força Naval

– 11 aeronaves de asa rotativa (seis H – 1H, um H- 1N, três H 500 D e um Bell 212).

ÁREA DE OPERAÇÕES

As principais manobras foram realizadas na região do porto do Rio Grande, com ações da Força Combinada Rio Grande, sob o comando do 5º Distrito Naval, na região de Curitiba/PR, onde foram feitos exercícios de simulação de combate pela 5ª Região Militar/5ª Divisão do Exército. Também houve manobras na região compreendida entre as cidades de Cachoeira do Sul/RS e Bagé/RS, com a 3ª Divisão de Exército realizando no terreno um exercício de Posto de Comando no contexto da Operação Laçador. Na Base

Aérea de Canoas/RS, aeronaves decolaram para combater a aviação inimiga da Base Aérea de Santa Maria/RS.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Ministro da Defesa e Comandante da Marinha visitam pontos estratégicos

LANÇAMENTO DE NOVOS TORPEDOS

Cumprindo programa estabelecido em março de 2008, a Marinha lançou, com pleno êxito, em 12/11/09 dois torpedos MK-48 MOD 6AT ADCAP, contra alvo de superfície. Os lançamentos foram feitos pelo Submarino *Tikuna*.

A partir dessa data, o torpedo MK-48 passou a constituir o armamento dos submarinos classe *Tupi* e *Tikuna*.

(Fonte: Bono nº 815, de 13/11/09)

CFN INICIA MISSÃO NO BENIN

Como parte do acordo de cooperação bilateral entre o Brasil e o Benin, desde 6 de julho último, dois oficiais brasileiros, o Capitão de Corveta (FN) Márcio da Mota Xerém e o Capitão Engenheiro (EB) Rafael Farias, integram o corpo docente do Centro de Ações Pós-Conflito de Desminagem e Despoluição (CPADD).

Criado em 2002, decorrente da Convenção de Ottawa, que banuiu o emprego, a estocagem, a produção e a transferência de minas terrestres antipessoais e assegurou a destruição de seus estoques, o CPADD objetiva capacitar as nações africanas no trato com minas terrestres e artefatos explosivos de guerra junto aos países por eles afetados.

O CPADD ministra diversos estágios na área de Desminagem Humanitária, em conformidade com os Padrões Internacionais de Ações Contra as Minas, revisados e publicados anualmente pelo Centro Internacional de Genebra para Desminagem Humanitária (GICHD), órgão pertencente à Organização das Nações Unidas (ONU).

A presença desses oficiais como instrutores confere àquele Centro a importante capacidade de ministrar estágios de desminagem no idioma português para oficiais, praças e civis componentes de Organizações não Governamentais (ONGs) de países africanos lusófonos (Angola, Moçambique, Guiné-Bissau e Cabo-Verde).

(Fonte: *Notanf*, 3º trim/2009)

ANAIS HIDROGRÁFICOS

Encontra-se disponível no site da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), na intranet e na internet (www.dhn.mar.mil.br), a 65ª edição da revista anual *Anais Hidrográficos*, ano 2008.

A publicação tem como propósito relatar os trabalhos desenvolvidos na DHN no ano de referência, publicar textos de natureza histórica ou técnico-profissional

relacionados com o campo de atividades da DHN, nas áreas de hidrografia, oceanografia, cartografia náutica, meteorologia, navegação e sinalização náutica, além de divulgar matérias originais e inéditas, de caráter técnico-científico, que versem sobre assuntos da área de competência da Diretoria.

(Fonte: Bono nº 866, de 30/11/09)

CASA DO MARINHEIRO NA INTERNET

Ampliando a divulgação das atividades da Casa do Marinheiro (CMN), está sendo disponibilizada para a Família Naval sua página na internet, no *link* www.cmn.mar.mil.br.

O *site* facilitará o acesso às informações e eventos daquela Organização Militar.

(Fonte: Bono nº 866, de 30/11/09)

MARINHA DO BRASIL ADOTA NOVOS *LINKS*

O Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM), com apoio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) e do Ministério da Defesa (MD), adotou novos mecanismos para facilitar o acesso à página oficial do site da Marinha, visando alcançar público maior do que o atual.

Anteriormente, utilizava-se apenas o endereço: <http://www.mar.mil.br>. Agora, a Marinha conta com mais cinco domínios alter-

nativos, que redirecionam para a página oficial. São eles:

- <http://www.mb.gov.br>
- <http://www.naval.mil.br>
- <http://www.marinha.mil.br>
- <http://www.marinha.gov.br>
- <http://www.marinhadobrasil.mil.br>.

Com isso, os interessados dispõem de novos caminhos que convergem à página oficial da Marinha do Brasil, facilitando e ampliando as formas de acesso. (Fonte: www.mar.mil.br)

NOVA PÁGINA DAS VOLUNTÁRIAS CISNE BRANCO NA INTERNET

Desde 30 de novembro último, está disponível na internet a nova página das Voluntárias Cisne Branco (VCB).

O *site* visa divulgar para a família naval as atividades e ações sociais desenvolvi-

das por meio das diretorias seccionais das VCB em todo o Brasil.

O endereço eletrônico da página é www.voluntariascisnebranco.org.br.

(Fonte: Bono nº 866, de 30/11/09)

PRIMEIRA MULHER A COMANDAR UM NAVIO MERCANTE



TERÇA-FEIRA Rio de Janeiro, 29 de setembro de 2009 | Ano 119 Nº 174 | Desde 1891 2ª edição, 23h

O dia 28 de setembro de 2009 entrou para a história da Marinha Mercante. Nesse dia, a Capitão de Cabotagem Hildelene Lobato Bahia, ex-aluna do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), do curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica (APNT), tornou-se a primeira mulher a comandar um navio – o Navio Petroleiro *Carangola*, da Transpetro.

A cerimônia de posse, realizada no Rio de Janeiro, contou com a presença da ministra-chefe da Secretaria de Políticas Públicas para Mulheres, Nilcéia Freire; do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto; do presidente da Transpetro, Sérgio Machado; do presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, Capitão de Longo Curso Álvaro José de Almeida Junior; do presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos



CONQUISTA – Sérgio Machado (à dir.) nomeia Hildelene como a primeira comandante do país

ENFIM ...

Mulher no comando

A participação da mulher em atividades tipicamente masculinas é cada vez mais comum no país, mas a parace Hildelene Lobato Bahia foi nomeada ontem, pelo presidente da Transpetro, Sérgio Machado, como a primeira comandante de navio mercante do país. Hildelene assumiu o posto mais alto da hierarquia marítima brasileira, antes só ocupado por homens. – É um sonho realizado. Mas

do que isso, é uma superação, especialmente por ter conquistado este espaço para o mundo feminino – disse a nova comandante emocionada durante a cerimônia de posse, realizada ontem no Rio de Janeiro. A trajetória de Hildelene começou em 1997, quando entrou na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e passou a integrar o primeiro quadro feminino de

Centro de Instrução Braz de Aguiar, em Belém. Segundo o presidente da Transpetro, mais mulheres vão assumir o posto de comandante nos próximos anos. Atualmente, são mais de cem mulheres a bordo da frota de 53 navios da Transpetro, desempenhando diferentes funções. – Não é uma questão de gênero, mas de capacidade – ressaltou Machado. (N.P.)

BRASIL MARINHA

Capitã Hildelene

Quem é a primeira mulher do Brasil – e uma das poucas do mundo – a comandar um petroleiro

Marinha

Quando o navio-tanque Carangola zarpar do Rio de Janeiro nesta semana, terá no comando a parace Hildelene Lobato Bahia. Aos 35 anos, ela é a primeira mulher comandante da Marinha Mercante brasileira – e uma das raríssimas entre esse gênero no mundo. Com pouco mais de 1,50 metro de altura, Hildelene será a autoridade máxima do navio de 160 metros de comprimento e 18 mil toneladas. Sob sua ordem, uma tripulação de 26 pessoas, a maioria brasileira, fará sua primeira viagem, em direção a Manaus. “Ficar à frente de um petroleiro me permitiu que outras mulheres viessem até” a Hildelene.

Nascida em Itaperaci, a uma hora de Belém, Pará, ela sempre estudou em colégios públicos. Boa aluna, conseguiu bolsa integral numa escola particular e se preparou bem para o vestibular. Ingressou na Universidade Federal do Pará, onde cursou ciências contábeis. Sua entrada na Marinha aconteceu por acaso. Ela dia ter férias a prova para a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), em 1997, apenas para acompanhar seu irmão. Ela foi aprovada. Hildelene passou. Ela faz parte da primeira turma formada no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém. Com outras 13 alunas, precisou aprender a quebrar a resistência inicial dos colegas. “Eles estavam acostumados ao ambiente exclusivamente masculino da Marinha. Tinham o hábito de sermos assediadas pela imprensa”, diz.

Em 2006, já formada, Hildelene entrou na Transpetro, operadora das maiores frotas de petroleiros da América do Sul. Foi onde, na prática, aprendeu o ofício. Passados cinco anos, foi convidada a assumir a função de intendente, o segundo posto na hierarquia de um navio. Ela foi também a primeira brasileira a chegar a esse posto. Em agosto do ano passado, foi a primeira mais uma vez, ao receber a Carta de Capitão de Cabotagem. “Foi um momento muito espe-



NO COMANDO Hildelene tem pouco mais de 1,50 metro de altura e está no comando do Carangola, navio de 160 toneladas

cial, porque essa carta é um certificado de eficiência, significava que eu estava apta a comandar um navio”, diz. Agora, na primeira viagem como comandante, ela tem as decisões em suas mãos. “Hoje, vejo que a resistência e o preconceito realmente ficaram para trás”, afirma. Pelo menos, segundo ela, no Brasil. Hildelene colhe uma história de olhares estranhos sobre sua figura feminina em funções de comando. Numa delas, numa viagem a Capangara no Golfo Pérsico, para que o navio fizesse um repasse. “A imagem de uma mulher liderando a embarcação surpreendeu os marinheiros”.

“Ela não assustou Hildelene e canalizou Paulo Roberto de Moraes, de 27 anos. Os dois se embarcaram no mar. Ela era piloto de avião. A rotina de Hildelene não é fácil para o casal. Ela passa 120 dias embarcada, alternados com apenas 36 em terra firme. “Tentamos aproveitar ao máximo o tempo de folga”, diz Hildelene. Em dois anos, ela pretende ter um filho. “Não que eu queira conseguir uma casa e o trabalho”, afirma.

Ela diz que a resistência e o preconceito contra mulheres na Marinha já ficaram para trás



>> NEGÓCIOS À VISTA – Hildelene Lobato Bahia assumiu ontem o posto mais alto da Marinha Mercante brasileira: será a primeira comandante de navio, da Transpetro, cargo até então ocupado apenas por homens. “Não é uma questão de gênero, mas de capacidade”, elogiou Sérgio Machado, presidente da empresa que comprou 20 mil toneladas de aço importado da China e da Coreia do Sul. Economia A18

(Conttmf), Severino Almeida Filho; do presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval (Sinaval), Ariovaldo Santana da Rocha; e da diretora do Fundo da Marinha Mercante, Débora Teixeira, além de outras autoridades e demais integrantes da Comunidade Marítima.

Demonstrando emoção, Hildelene iniciou o seu discurso com a frase: “Conheça o mundo”, que estava em um folheto que anunciava o concurso para a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm), no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém. “Faz 12 anos que li esta frase dentro de um ônibus em Belém. Hoje, aqui já comandante, posso afirmar que conheci o mundo. Um mundo que inicialmente estava restrito a mapas, e à imaginação, tomou forma durante as muitas viagens que fiz no Brasil, Oriente Médio, Ásia, Europa e Caribe. A bordo dos navios, conheci o mundo que era quase totalmente masculino e ajudei a construir um novo mundo, onde a equidade de gêneros é um fato.”

O presidente da Transpetro destacou a participação das mulheres na companhia, que hoje conta com 164 marítimas contratadas em seu quadro funcional. O comandante da Marinha ressaltou o simbolismo daquela cerimônia: “Para nós, marinheiros e marinheiras, assumir o comando no mar é a razão de ser da nossa formação. Nós nos preparamos, e não foi diferente com a Hildelene, para um dia podermos estar comandando um navio. Mas estamos em algo mais, e há um segundo aspecto que toca a todos. Quem está assumindo o comando é uma mulher. E isso mostra exatamente como as nossas mulheres estão assumindo a sua posição merecida e relevante na sociedade brasileira”.

Para a ministra Nilcéia Freire, a assunção do comando de um navio por Hildelene

marca de maneira muito importante a história do Brasil, “porque estamos marcando não somente a incorporação, a promoção, mas a não exclusão”.

Após os discursos, a Capitão de Cabotagem Hildelene recebeu das mãos do presidente da Transpetro, Sergio Machado, a Estrela de Comando, distintivo a ser usado em seu uniforme.

Hildelene Lobato Bahia, de 35 anos, será a autoridade máxima do navio de 160 metros de comprimento e 18 mil toneladas. Sob suas ordens estará uma tripulação de 26 pessoas, a maioria homens. Sua primeira viagem como comandante do petroleiro será a Manaus (AM), justamente a região do País onde nasceu. Natural de Icoaraci (PA), ela cursou Ciências Contábeis na Universidade Federal do Pará. Fez prova para a Efomm em 1997 e fez parte da primeira turma feminina do Ciaba, juntamente com outras 13 alunas.

Em 2000, já formada, entrou na Transpetro, operadora da maior frota de petroleiros da América do Sul. A companhia conta, atualmente, com mais de cem mulheres a bordo da frota de 53 navios, desempenhando diferentes funções. Após cinco anos na Transpetro, Hildelene assumiu a função de imediato, o segundo posto na hierarquia de um navio.

A comandante passa 120 dias embarcada, alternados com apenas 56 em terra. Há cinco anos ela é casada com Paulo Roberto de Moraes, de 27 anos. Os dois se conheceram no mar: ela piloto e ele estagiário. Em dois anos, eles pretendem ter um filho. “Sei que vou conseguir conciliar casa e trabalho”, diz ela. E garante: “A resistência e o preconceito contra as mulheres na Marinha já ficaram para trás”.

(Fontes: www.mar.mil.br, *Revista Época* de 28/9/09 e *Jornal do Brasil* de 29/9/09)

REELEIÇÃO DO BRASIL NO CONSELHO DA IMO

O Brasil foi reeleito, em 27 de novembro último, para o Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO). Este colegiado, composto por 40 membros eleitos bianualmente entre 169 países, é o órgão executivo responsável pela supervisão dos trabalhos conduzidos no âmbito da Organização.

Por meio de reuniões conduzidas semestralmente, analisa e avalia previamente questões estratégicas, legais, técnicas, orçamentárias e administrativas, submetidas à Assembleia, fórum maior da IMO.

O Brasil faz parte deste Conselho desde 1967 e sua atual reeleição, por aclama-

ção, na categoria formada pelos dez Estados com maior interesse no comércio marítimo, representa a credibilidade e o reconhecimento do País perante a comunidade marítima internacional, alcançados em virtude dos trabalhos desenvolvidos pela Representação Permanente do Brasil em Londres e pelo alto grau de interoperabilidade administrativa entre a Marinha do Brasil, os ministérios componentes da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO e a Comunidade Marítima brasileira.

(Fonte: Bono nº 866, de 30/11/09)

ALTERAÇÕES NA ESTRUTURA DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

A Marinha do Brasil tem promovido esforços de forma a alterar a estrutura do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), para melhor atender às crescentes demandas de serviços ocasionadas pelo aumento das atividades marítimas e fluviais.

Dentro de uma ordem de prioridades apresentada pelo Comando de Operações Navais, após a realização de investimentos em infraestrutura e material e remanejamento de pessoal, o Comandante da Marinha resolveu efetuar, em 2009, as seguintes alterações nas Organizações Militares do SSTA:

- elevar a Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé de 2ª Classe para 1ª Classe, permanecendo subordinada à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, a partir de 11 de novembro, pela Portaria nº 379, de 3 de novembro;

- elevar a Agência Fluvial de Cuiabá à categoria de Delegacia Fluvial de 2ª Classe, com a denominação de Delegacia Flu-

vial de Cuiabá (DelCuiaba), permanecendo subordinada à Capitania Fluvial do Pantanal, a partir de 17 de novembro, pela Portaria nº 377, de 3 de novembro; e

- elevar a Delegacia da Capitania dos Portos em Santana à categoria de Capitania de 2ª Classe, com a denominação de Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), e subordiná-la ao Comando do 4º Distrito Naval, a partir de 19 de novembro, pela Portaria nº 378, de 3 de novembro.

(Fonte: www.mar.mil.br)



FFE REALIZA ACÇÃO CÍVICO-SOCIAL

A Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) realizou Ação Cívico Social 2009 em Marataízes e Itapemirim, no Espírito Santo. Mais de 15 mil pessoas foram beneficiadas pelos atendimentos do Hospital de Campanha, atendimento médico móvel nas 12 localidades interioranas, palestras educativas e preventivas, oficinas de música e teatro, reformas nas escolas, cortes de cabelo, doações e apresentações da Banda de Música da FFE.

Os meios de comunicação locais deram ampla cobertura aos eventos, com destaque para as matérias exibidas pela Rede Gazeta Sul, no programa ES TV segunda edição dos dias 14 e 18 de setembro, os quais podem ser visualizados no *link* http://gazetaonline.globo.com/index.php?id=/local/tv_gazeta/estv2sul/index.php.

(Fonte: Bono nº 680, de 24/9/09)

JOVENS CONCLUEM ESTÁGIOS EM PROJETOS SOCIAIS DA MARINHA NO 5º DN

O Comando do 5º Distrito Naval (Rio Grande – RS) realizou, em 8 de outubro último, a cerimônia de encerramento das edições deste ano dos Projetos Ametista e Renascer, estágios de integração social direcionados a jovens de 14 a 17 anos em situação de vulnerabilidade social. Ao todo, formaram-se 21 meninas e 28 meninos.

Os projetos Ametista (coordenado pelo Núcleo de Serviço e Assistência Integrada do Pessoal da Marinha) e Renascer (coordenado pelo Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande) são desenvolvidos anualmente pelo do Comando do 5º DN, em parceria com as prefeituras de Rio Grande e de São José do Norte, do Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente e dos Conselhos Tutelares.



Jovens do projeto Renascer durante a formatura

Os estágios foram realizados de junho a setembro, e durante este período os jovens participaram de atividades, tais como palestra sobre drogas, higiene pessoal e cuidados com a saúde; realizaram visitas; disputaram eventos esportivos e frequentaram cursos profissionalizantes, além de receberem conhecimentos militares. Também tiveram oportunidades de estágios em instituições e empresas do Rio Grande.

Os diplomas foram entregues pelos familiares dos alunos. Os representantes das empresas e instituições que contribuíram para que os projetos se tornassem realidade, também participaram da cerimônia de encerramento.

Os primeiros colocados de ambos os projetos foram contemplados com uma vaga de estágio no projeto Jovem Aprendiz, do Terminal de Contêineres do Rio Grande (Tecon).

O comandante do 5º Distrito Naval, Vice-Almirante Arthur Pires Ramos, encerrou a cerimônia, ressaltando o comprometimento da Marinha do Brasil com as comunidades que a acolhem e agradecendo a participação e a contribuição de todos na criação de mecanismos eficazes para enfrentar os desafios das questões sociais.

(Fonte: www.mar.mil.br)

MARINHA REALIZA O 2º FESTIVAL ÂNCORA SOCIAL

A Casa do Marinheiro (RJ) recebeu aproximadamente 11 mil pessoas, nos dias 10 e 11 de outubro último, para participar do 2º Festival Âncora Social, do lançamento do Dia do Inativo e da comemoração do Dia das Crianças, em ações sociais que congregaram prestação de serviços, orientações, prevenção e entretenimento à Família Naval.



O evento teve o propósito de facilitar o acesso de praças e servidores civis assemelhados a serviços e atrações, de forma que, em uma mesma oportunidade, fossem fornecidas informações e realizados atendimentos essenciais, tais como: orientação à habilitação de pensão militar e para a instituição de dependentes; identificação; recadastramento; orientação e demonstração de higiene bucal; medição de pressão arterial, glicemia, índice de massa corporal; divulgação das formas de ingresso na Marinha Mercante e na Marinha do Brasil; exposição de mostruário do Corpo de Fuzileiros Navais, do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, do Grupamento de



Mergulhadores de Combate e do Laboratório Farmacêutico da Marinha; divulgação de produtos da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal da Marinha, dos seguros de vida, residencial, de automóvel e funeral e do plano de saúde, estes últimos vinculados ao Departamento de Serviços Sociais do Abrigo do Marinheiro.

O evento também constou de feira de livros, venda de produtos artesanais pelo Grêmio de Artesanato e Artes Plásticas do



Abrigo (Garapa), serviços de beleza sem custos pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac), brinquedos infantis, sorteio de brindes e apresentação das Bandas Sinfônica e Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais.

Houve, ainda, doação de sangue para o banco do Hospital Naval Marcílio Dias e de fraldas descartáveis para o Grupo de Avaliação e Acompanhamento de Pacientes Especiais (Gaape), da Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória.

(Fonte: www.mar.mil.br)



NAVIO DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR DA MARINHA ATENDE EM LADÁRIO

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Tenente Maximiano* realizou, em 16 de setembro último, assistência médica, odontológica e sanitária às famílias ribeirinhas que vivem na região da Codrasa, em Ladário (MS).

Com o atendimento, o navio encerrou os trabalhos desta segunda comissão, iniciada no dia 25 de agosto, na qual foram atendidas as localidades de Domingos Ramos, Lagoa Gaíva, Aldeia Guató, Porto Índio, Barra São Lourenço, Porto Amolar, Porto Chané, Porto Aparecida, Paraguai Mirim, Fazenda Jatobazinho e Baía do Castelo. Durante a comissão, foram realizados diversos procedimentos ambulatoriais e emergenciais, curativos, aplicação de vacinas, consultas médicas, tratamentos dentários, extrações e aplicação de flúor.

O NAsH *Tenente Maximiano* realizou sua comissão inaugural no período de 10 de junho a 12 de julho, e prestou assistência médica, odontológica e sanitária às populações ribeirinhas da região do Pantanal do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul. Nessa comissão, foram realizados mais de

2 mil atendimentos e distribuídos mais de 23 mil medicamentos essenciais ao tratamento de várias doenças.

Incorporado à Armada em 17 de março de 2009, o NAsH tem como principal objetivo realizar atendimentos médico-odontológicos às populações ribeirinhas pantaneiras. O navio incrementa também a Defesa Nacional na fronteira oeste do País, atendendo às necessidades de apoio logístico durante os deslocamentos das tropas, contribuindo com a patrulha naval, realizando operações de socorro e atividades de defesa civil e fazendo o recebimento e tratamento de baixas em operações ribeirinhas.

(Fonte: www.mar.mil.br)



BANDA DE GAITAS DO CFN SE APRESENTA NA FRANÇA

Gaiteiros e percussionistas da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais que integram também a Banda de Gaitas participaram do 39º Festival Intercéltico de Lorient, França, em agosto último. Conhecido como a maior concentração mundial da cultura celta, esse encontro anual, que dura dez dias, homenageou a Galícia na presente edição.

Com eclético repertório de músicas do cancionário brasileiro, as apresentações da Banda de Gaitas emocionaram o público

presente ao festival, tendo como ponto alto a execução da música *Amazing Grace* adaptada para ritmo samba-reggae, muito utilizado pela Banda Olodum, na Bahia.

Essas músicas, juntamente com o garbo dos Fuzileiros Navais, contribuíram para o sucesso alcançado na “Grande Parada”, desfile pelas ruas da cidade e no Estádio Magnífico, equiparada ao da Independência no Brasil, e que contou com a presença de cerca de 70 mil espectadores e de 74 bandas, envolvendo, aproxi-

madamente, 5 mil participantes, entre músicos e dançarinos, além de mil voluntários no apoio.

Dentre as demais apresentações durante o festival, destacaram-se a realizada a

bordo do Navio-Escola Veleiro *Belém* e, a convite do músico Carlos Nuñez, a participação na gravação de uma das músicas de seu próximo DVD.

(Fonte: *Notanf*, 3º trim. 2009)

MARINHA LANÇA LIVRO *TAMANDARÉ* NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Durante a abertura do XXXIV Salão de Artes Brasília-Marinhas, em 2 de dezembro último, no Espaço Cultural Zumbi dos Palmares, na Câmara dos Deputados, foi lançado o livro *Tamandaré*. A obra reúne diversos trabalhos divulgados pela *Revista Marítima Brasileira* e pela revista *Navigator*, publicação de história da Editora Serviço de Documentação da Marinha, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

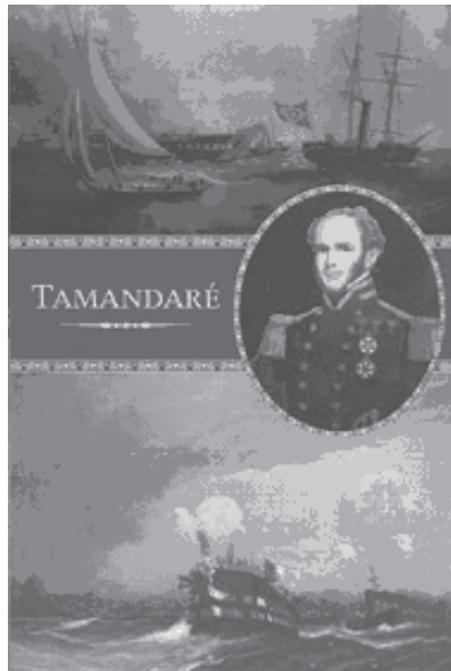
A cerimônia de lançamento foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e contou com a presença do tataraneto do Almirante Tamandaré – Patrono da Marinha do Brasil –, Jorge Robichez Penna, além de outros convidados e participantes do salão. Após a premiação dos vencedores do salão de arte, os convidados foram homenageados recebendo cópias do livro.



Comandante da Marinha cumprimenta o tataraneto do Almirante Tamandaré durante o lançamento do livro “Tamandaré”

O Salão de Artes Brasília-Marinhas já é tradicional no calendário artístico-cultural do Distrito Federal e seu propósito é estreitar o relacionamento do meio artístico com a Marinha. O evento fez parte das comemorações do Dia do Marinheiro, celebrado em 13 de dezembro. Neste ano, 60 artistas plásticos foram classificados para participar da exposição com o tema “O mar, as coisas do mar e a nossa Marinha”, que premiou as oito melhores obras, divididas nas categorias amador e profissional.

(Fonte: www.mar.mil.br)



MARINHA IMPLEMENTA MELHORIAS NO SISTEMA DE ASSISTÊNCIA MÉDICO-HOSPITALAR E SOCIAL

A Marinha do Brasil (MB) vem empreendendo diversas ações de melhoria da qualidade da assistência médico-hospitalar e social prestada à Família Naval. A ampliação em 25% do número de leitos e a aquisição de equipamentos de alta tecnologia para o Hospital Naval Marcílio Dias são alguns exemplos.

A rede de atendimento ambulatorial do hospital também foi reestruturada, com melhoria das instalações da Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória e do Ambulatório Naval da Penha. Além disso, novas instalações foram construídas em Niterói, houve um aumento da rede de credenciamento de organizações de saúde extra-MB, de modo a reduzir o aprazamento de consultas e exames, e foi criado o Serviço Integrado de Atendimento Domiciliar, em paralelo com o credenciamento de instituições de longa permanência para a internação de idosos.

A Alta Administração Naval decidiu adotar duas medidas para se manter o padrão de qualidade alcançado e melhorá-lo ainda mais:

– Garantia do atendimento aos usuários legalmente instituídos – Por meio de recenseamento pleno, foi efetuada uma ampla verificação dos dados cadastrais, mediante o preenchimento de uma nova Declaração de Dependentes, posto existir um número expressivo de usuários com dados desatualizados ou incompletos, acarretando entraves que por vezes impossibilitavam a prestação de assistência médico-hospitalar de qualidade. Nesse censo, ainda em curso, foram observadas criteriosamente as prescrições do Estatuto dos Militares no que se refere aos dependentes passíveis de instituição pelo titular.

– Fixação do valor da contribuição para o Fundo de Saúde da Marinha (Fusma) mais

adequado com os custos da assistência médico-hospitalar e social, especialmente no que se refere aos beneficiários inscritos na qualidade de dependentes.

Decidiu-se, ainda, estabelecer um novo Regulamento para o Fusma, que entrará em vigor no dia 1º de janeiro de 2010, com as seguintes prescrições:

– distinção mais precisa entre os titulares, seus dependentes diretos (aqueles amparados no parágrafo 2º do artigo 50 do Estatuto dos Militares) e seus dependentes indiretos (aqueles amparados no parágrafo 3º do art. 50 do Estatuto dos Militares, que vivam sob sua dependência econômica e mesmo teto);

– redução do percentual de contribuição referente ao titular para 1,6%, sendo uma parcela de 1,35% para a prestação da assistência médico-hospitalar e outra de 0,25% para a assistência social;

– fixação de percentuais diferenciados para a contribuição complementar do titular, referente aos dependentes por ele instituídos, passando a ser de 0,3% para cada dependente direto e 0,6% para cada dependente indireto; e

– cobrança da Indenização Hospitalar (INHOS), conforme a tabela aprovada pelo Ministério da Defesa, com custos inferiores ao de mercado, no valor de 20% das despesas incorridas pelo titular e seus dependentes diretos e de 100% para os dependentes indiretos instituídos por iniciativa e comprovação do titular.

Mesmo após a adoção dos novos percentuais, a “família padrão” (aquela de maior incidência na Família Naval, sendo ora composta por um titular e três dependentes) trará um desconto total ao titular de 2,5%, aplicado sobre seus vencimentos

brutos, ficando ainda bem abaixo do limite máximo de até 3,5% previsto em lei.

As alterações introduzidas trarão uma pequena elevação no valor total descontado do titular da “família padrão”, dos atuais 2,25% para 2,5% dos vencimentos. A contribuição média total para o Fusma de um capitão-tenente (CT) aumentará em R\$ 18,85 e a de um cabo (CB) em R\$ 4,77. Para atenuar os efeitos sobre os vencimentos líquidos, foi decidido aplicar os novos valores de contribuição entre o aumento de vencimentos ocorrido em julho de 2009 (9,98% para CT e 8,90% para CB) e o aumento previsto para julho de 2010 (9,88% para CT e 8,82% para CB).

Novas previsões legais obrigam a liberação dos recursos arrecadados para o Fusma, ficando assegurada a inclusão no orçamento anual da Marinha, desde que alcançada a correspondente arrecadação. Os recursos ainda têm aplicação restrita, exclusivamente, nas Organizações Militares (OM) vinculadas, no atendimento aos usuários do Sistema de Saúde da Marinha e do Serviço de Assistência Integrada ao Pessoal da Marinha, para atender às despesas com custeio e investimento relacionadas com a execução das suas atividades e programas.

(Fontes: www.mar.mil.br e Bono Especial nº 691, de 28/9/09)

NHO *CRUZEIRO DO SUL* REALIZA A PRIMEIRA VIAGEM TRANSOCEÂNICA À ÁFRICA

O Navio Hidroceanográfico (NHo) *Cruzeiro do Sul* (H38) realizou, de 19 de outubro a 22 de dezembro últimos, no sul do continente africano, a primeira viagem transoceânica de pesquisa oceanográfica realizada pelo Brasil.

Nesta viagem, o NHo *Cruzeiro do Sul* coletou 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 da bacia do Atlântico Sul, com aplicação direta em estudos climáticos e das características da propagação acústica.

Salienta-se que comissões dessa natureza propiciam conhecimento privilegiado do ambiente marinho oceânico, que incluirá o Brasil no seletor grupo de países que realizam pesquisas oceanográficas de caráter global.

Em função do caráter inédito para a oceanografia brasileira, essa comissão repre-

sentou uma excelente forma de emprego do navio em prol da comunidade científica nacional. Essa atividade vai ao encontro das demandas por pesquisas que estão sendo atendidas a partir do convênio estabelecido entre a Marinha do Brasil e o Ministério da Ciência e Tecnologia, o qual propiciou a aquisição do H38. Além dos pesquisadores da Marinha, participaram 16 outros das seguintes instituições: Universidade Federal do Espírito Santo, Univer-



sidade Federal do Rio Grande, Universidade de São Paulo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Universidade Estadual do Norte Fluminense, Universidade Federal do Paraná, Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais e Instituto Nacional de Meteorologia.

Adicionalmente, seguindo as recomendações da XXV Assembleia da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), realizada no período de 16 a 25 de junho, a comissão representou também uma contribuição do País aos eventos comemorativos que marcaram o cinquentenário desta Comissão.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NPo ALMIRANTE MAXIMIANO REALIZA SUA PRIMEIRA COMISSÃO ANTÁRTICA

O Navio Polar (NPo) *Almirante Maximiano* (H41) suspendeu do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) em 19 de outubro último para participar da sua primeira Viagem Austral, a Operantar XXVIII, operando conjuntamente com o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*.

A presença dos dois navios da Marinha do Brasil (MB) no continente gelado eleva a capacidade logística e tecnológica do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), contribuindo para melhoria no desenvolvimento de pesquisas científicas conduzidas e para a coleta de dados hidroceanográficos naquela região, além de flexibilizar o apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), administrada pela MB.

Incorporado no dia 3 de fevereiro de 2009 em cerimônia presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, na cidade de Bremerhaven – Alemanha –, o navio tem desde então impressionado a comunidade científica e autoridades internacionais pela sua ótima apresentação e grande flexibilidade no atendimento de vários projetos e diferentes aplicações.

Durante sua primeira comissão antártica, o NPo *Almirante Maximiano* apoiará projetos voltados a levantamen-

tos topográficos; impacto das mudanças globais, considerando a fauna e a flora da região; mudanças antrópicas no meio ambiente marinho antártico; gestão ambiental; educação e difusão da ciência; modelagem e dinâmica de massas de água nas regiões polares; estudos do solo marinho para identificação de eventos paleoclimáticos; estudos sobre a microbiota da região; e processo de recuo das geleiras.

O H41 operará com duas aeronaves embarcadas, que serão utilizadas no transporte de material e pessoal. Para tal, possui um hangar capacitado a abrigar as duas aeronaves, bem como oficinas para manutenção das mesmas. O regresso está previsto para 10 de abril de 2010.

(Fonte: www.mar.mil.br)



O passeio à Ilha ocorre de quinta a domingo, às 13h, 14h30min e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/nº, na Praça XV.

Informações:

(0xx-21)

2233-9165



O Último Baile da Ilha Fiscal

A orquestra tocava animada. Belas mulheres desfilavam pelo salão, ostentando vestidos suntuosos. Os homens, trajando casacas ou elegantes uniformes, falavam sobre política, histórias de guerra, batalhas navais. Lá fora, o som das ondas do mar complementava os acordes dos violinos. O cenário era perfeito. A Ilha Fiscal, construída com requinte para servir como posto alfandegário, recebia com pompa a oficialidade do encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Ninguém poderia imaginar que aquele seria o “Último Baile do Império”. Alguns dias depois, era proclamada a República. Uma nova era na História do Brasil se iniciava.

A Ilha Fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Em 1913 foi adquirida pela Marinha em troca do Vapor *Andrada*. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro. Aberto à visitação, inclui em seu roteiro o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições permanentes. Venha conhecer este símbolo dos últimos dias do Império, e muito mais, como a participação e os projetos da Marinha na Antártida!