

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 129 n. 01/03
jan./mar. 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. 01/03	p. 1-320	jan. / mar. 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-RM1) *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

Programadora Visual (Estagiária) *Rebeca Pinheiro Gonçalves* (capa desta edição)

Assinatura/Distribuição

Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*

Apoio Administrativo e Expedição

Primeiro-Sargento-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Primeiro-Sargento-MT *João Humberto de Oliveira*

Terceiro-Sargento-SI *José Alexandre da Silva*

Ilda Lopes Martins

Impressão/Tiragem

Prelo Artes Gráficas e Fotolito / 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 (Tel/Fax) e 2524-9460

Para remessa de matéria:

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

Para novas assinaturas e alterações de endereço:

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

8 EDITORIAL

Existência da *Revista Marítima Brasileira*; proposta e colocação; amplitude de distribuição – resultados obtidos; ideal formulado pelo Fundador

11 NOSSA CAPA – PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O prêmio; *hors-concours*; premiados no triênio 2005 a 2007 – resumo dos *curriculum-vitae* dos autores premiados

15 OS FATORES GEOPOLÍTICOS – A VARIÁVEL RECURSOS: O PETRÓLEO

Reginaldo Gomes Garcia dos Reis – Contra-Almirante (RM1)

E quando o petróleo acabar? Análise referida ao ano de 2004; a demanda e a oferta – preços; qual a matriz energética lógica e coerente?

25 GESTÃO DO MAR PATRIMONIAL JURISDICIONAL

Fernando Malburg da Silveira – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Responsabilidade da Nação com o acréscimo da Plataforma Continental além das 200 milhas; ambições alienígenas; despreparo do Brasil para novo cenário; o Poder Naval e o Poder Nacional – tarefa da Marinha

39 INTEGRAÇÃO MILITAR REGIONAL NA AMÉRICA DO SUL

Antonio Carlos Soares Guerreiro – Capitão-de-Mar-e-Guerra

Teoria dos complexos de segurança regionais; síntese histórica do continente sul-americano; complexo de segurança; ameaças; a segurança coletiva

65 UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (13)

José Maria do Amaral Oliveira – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

Modelagem de uma nação; compartilhamento – adaptações obrigatórias; facetas do compartilhamento – influências em um conflito global. Reação de Napoleão – Decisão de D. João VI. A presença da corte no Brasil

87 O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL (XXI)

Mário Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

Revisão do processo para promoção do Almirante Kimmel e do General Short. Ações pessoais – dispensa dos comandos. Nove investigações sobre Pearl Harbor. Avaliação corrente

107 O “SEGUNDO DIA D” DA GUERRA DO PARAGUAI – O desembarque nas barrancas de Santo Antônio

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Ref^o)

Resumo histórico de 1860 a setembro de 1868. Concentração em Palmas de 20 mil homens e mil cavalos. A estrada brasileira no Chaco. Desembarque nas barrancas de Santo Antônio e o reaprovisionamento do Exército após Itararé e após Avaí

123 GEOPOLÍTICA DA CRISE: AS INCERTEZAS E TENDÊNCIAS DE UM MUNDO EM TRANSIÇÃO

Fernando Manoel Fontes Diegues – Vice-Almirante (Ref^o)

A crise financeira mundial. Depressão – uma nova geografia econômica? A vertente geopolítica da crise – os emergentes. Brasil sem sobressaltos?

135 **O HIDROGÊNIO, PERSPECTIVAS E DESAFIOS**

Mucio Piragibe Ribeiro de Bakker – Contra-Almirante (Ref^o)

Aproveitar a energia do hidrogênio – não poluente. Fonte inesgotável de calor e luz.
Predição de Julio Verne. Veículos de pesquisas nas fábricas – operação nos dias atuais

145 **O ALMIRANTE BARROSO – REMINISCÊNCIAS**

Tobias Monteiro – Jornalista (post-mortem)

Reprodução de artigo publicado em 1909 com revelações pouco conhecidas a respeito de Barroso feitas pela filha do Almirante Tamandaré e pelo próprio filho do Almirante Barroso

153 **UMA SEGUNDA ESQUADRA PARA O BRASIL?**

Eduardo Ítalo Pesce – Professor

Um país com dois litorais; defesa da Amazônia; viabilizando uma segunda esquadra; Comando Naval do Norte

161 **DESAFIO MARÍTIMO BRASILEIRO**

Emerson Costa Assanuma – Professor

Demarcação da Plataforma Continental Marítima; influência do mar na vida dos Estados; oceanografia e o Poder Marítimo Brasileiro; crise na construção naval; o transporte marítimo brasileiro atual

189 **UM PORTA-AVIÕES CONVENIENTE PARA BRASIL, RÚSSIA, ÍNDIA E CHINA**

Sergio Lima Ypiranga dos Guarany's – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Proposição de um NAe para os países “emergentes” – BRIC, com alternativas/sugestões para esse tipo de navio

193 **A MARINHA DA AMAZÔNIA OCIDENTAL**

Raimundo Lenilton de Araujo – Capitão-Tenente (AA)

A Marinha de hoje na Amazônia – presença forte. Navios e OM – operações de patrulha, assistência médico-hospitalar. Presença de ministros. Novos pontos-limites

203 **O FUTURO LÍDER PELO OLHAR DO ASPIRANTE DA ESCOLA NAVAL: CARACTERÍSTICAS E DIFICULDADES NO CONTEXTO CONTEMPORÂNEO**

Vinícius Sampaio Correa – Guarda-Marinha

Breve histórico sobre liderança; contexto contemporâneo; características do líder moderno; líder no passado, no presente e no futuro; visão do aspirante

213 **DOAÇÕES AO SDM**

215 **NECROLÓGIO**

219 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

História de cabo qualificada em informática, mas que não sabia apitar

221 **CARTAS DOS LEITORES**

Correspondência do Vice-Almirante (Ref^o) Ruy Capetti a respeito do submarino de propulsão nuclear, do sistema logístico e o processo de obtenção de sistemas navais

227 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

245 **REVISTA DE REVISTAS**

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

253 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

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

EDITORIAL

A *Revista Marítima Brasileira* completou 158 anos de existência em 1º de março.

Ao longo de sua história, a publicação tem apresentado matérias variadas, abrangentes, ideias novas e argumentações de importância em vários campos do interesse das Marinhas de Guerra e Mercante e do Poder Nacional.

A *ARMB* ousou propor, com autores de diversas formações, assuntos relacionados à Ciência pura e aplicada; à História – da Antiga à Contemporânea, à Política – nacional e internacional; a temas militares – estratégia e tática; à sociedade; à educação e à instrução, em busca de contribuir para a disseminação do conhecimento. Também propôs teses e relacionou-se com outros periódicos, divulgando o que julgou adequado, inédito ou contributivo para seus leitores.

Além de atender a seus 5.700 assinantes, nossa Revista representou a Marinha no País e no exterior, publicando as opiniões emitidas pelos autores, nem sempre coadunadas com o pensamento oficial da Instituição.

Foi atuante em colocar-se presente nos acervos de bibliotecas públicas e privadas, em escolas e universidades e em clubes náuticos, no afã de incrementar a Mentalidade Marítima. Tentou, assim, divulgar conceitos e formulações que modificassem a mentalidade que, deformada e distorcida, há décadas não prioriza a aquavia, o transporte marítimo e, por consequência, o homem do mar.

Com esse propósito, a *Revista Marítima Brasileira*, recentemente, tem sido distribuída para os seguintes segmentos:

- bibliotecas estaduais e municipais 406
(municípios com mais de 90 mil habitantes)
- universidades públicas e privadas 83
- clubes náuticos 78
- Sociedades dos Amigos da Marinha 46
- Sindicato dos Armadores 35

Alguns resultados começaram a chegar. Não muitos, porém alentadores e que despertam, pelo menos, curiosidade.

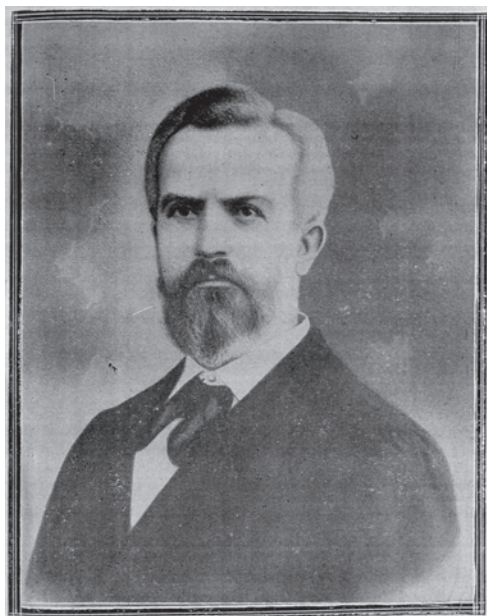
Novas mentes são instigadas a produzir matérias que a nós, do mar, não eram estranhas. Novos autores têm surgido propondo teses inéditas que enriquecem nossa antiga e, até certo ponto, conservadora revista.

Cremos, assim, estar honrando o ideal formulado pelo Fundador da *RMB*, Sabino Elói Pessoa, em cujas palavras buscamos inspiração:

“À Armada pois fazemos especial apelo, na sua inteligência está a esperança e de seus esforços dependem os futuros destinos do País, sobre os quais exercerá a Marinha poderosa e irresistível influência. E a todos os brasileiros nos dirigimos também, porque a todos interessa o progresso da Marinha, tanto Mercante como de Guerra, ambas elementos perduráveis de grandeza e prosperidade.

... protestamos solenemente a maior indiferença sobre política [partidária], e prometemos não envolvermo-nos em os seus tão sedutores quão perigosos enleios...”

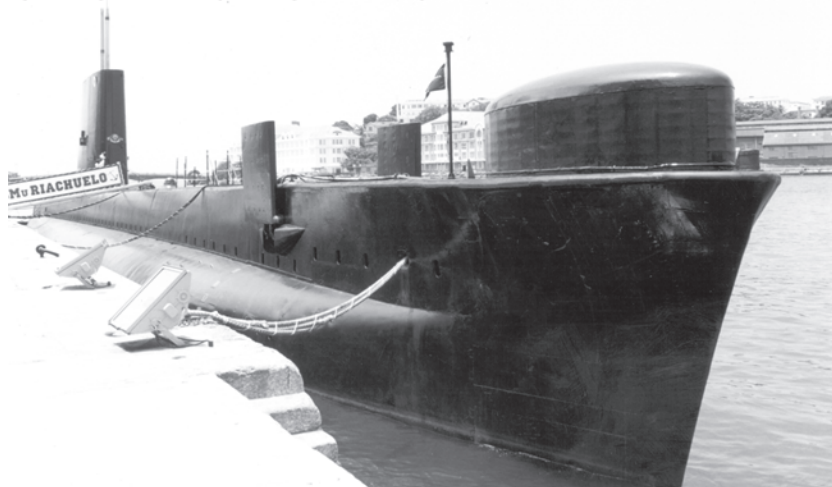
A sabedoria e perspicácia do Fundador merece a nossa reverência e a busca de pensamentos e ideias que nos levem a um País honrado e melhor.



SABINO ELÓI PESSOA
Primeiro-Tenente da Armada
Conselheiro do Império

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 visita 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.

NOSSA CAPA



PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Instituído em 1907, pelo Decreto nº 6.510, o *Prêmio Revista Marítima Brasileira* tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnico-navais, sendo concedido, desde 1910, ao

autor do trabalho que for considerado de maior utilidade para a Marinha. A partir de 1950, o Prêmio RMB passou a ser concedido a cada três anos e o trabalho premiado republicado.

HORS-CONCOURS

No ano de 2002, por ocasião da análise dos trabalhos publicados no período de 1999 a 2001, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo, resolveu considerar *Hors-Concours* o Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, aceitando proposição do con-

sultor especial da *RMB*, Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, em virtude de ele já haver recebido cinco *Prêmios Revista Marítima Brasileira* e ser, também, um dos colaboradores mais assíduos da revista.

Artigos do Almirante Vidigal agraciados com o prêmio:

1980 – O emprego político do Poder Naval (*RMB* 2º trim/1980);
1983 – A indústria naval militar no Brasil através do tempo (*RMB* 4º trim/1980 e 1º trim/1981);
1986 – Conflito no Atlântico Sul (*RMB* 4º trim/1984 até 1º trim/1988);
1992 – A Guerra do Golfo: uma análise político-estratégica e militar (*RMB* 1º e 2º trim/1992);
1998 – Uma estratégia naval para o século XXI (*RMB* 3º trim/1997).

Em 2008, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, outorgou o Diploma

de *Hors-Concours*, relativo ao triênio de 2005 a 2007, ao Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal pelos trabalhos:

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

2006 – As relações nacionais sob a perspectiva da segurança (RMB 1º trim/2006).

PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA DE 2007

Entre os artigos publicados no triênio de 2005 a 2007, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, resolveu conceder o *Prêmio Revista Marítima Brasileira* aos seguintes autores:

– Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia Reis;

– Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Malburg da Silveira; e

– Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Carlos Soares Guerreiro.

Outorgou, ainda, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Malburg da Silveira o Diploma de Menção Honrosa pelo artigo “Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional”.

REGINALDO GOMES GARCIA DOS REIS

Oficial da reserva da Marinha do Brasil. Entre outros cargos e os comandos de navios nos diversos postos da carreira, foi encarregado da Divisão de Pessoal do Estado-Maior da Armada, oficial de Operações do Comando-em-Chefe da Esquadra, chefe do Departamento de Instrução e Adestramento do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, vice-diretor da Escola Naval e instrutor de Planejamento Militar e Jogos de Guerra da Escola de Guerra Naval.

Como almirante, exerceu os cargos de diretor de Pessoal Civil da Marinha e comandante da Primeira Divisão da Esquadra. Foi secretário executivo do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval e, atualmente, é o chefe do Departamento de Ensino da Escola de Guerra Naval.

Além de todos os cursos de carreira da Marinha do Brasil, possui o Curso Superior da Escola de Guerra Naval do Peru; o Curso de Especialização em Relações Internacionais da Universidade de Brasília, o

Curso de MBA em Gestão Estratégica; e o Curso de MBA de Gestão Internacional do Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração de Empresas da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppead).

Conferencista e colaborador da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (Eceme), Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj) e Universidade Federal Fluminense (UFF). Autor de trabalhos para a revista *Tecnologia & Defesa*; Co-autor das seguintes obras: *Dicionário de Guerras e Revoluções do Século XX*; *Mundo Latino e Mundialização*; e *A Guerra no Mar*. Membro do grupo permanente do ciclo de debates “Evolução do pensamento brasileiro em matéria de defesa e segurança: Uma Estratégia para o Brasil”, do Ministério da Defesa.

Possui diversas condecorações, sendo a mais recente, entregue em 2008, a *Medalha Revista Marítima Brasileira*, relativa ao artigo “Os fatores geopolíticos – a variável recursos: o petróleo”, publicado na *Revista Marítima Brasileira* do 2º semestre de 2006.



FERNANDO MALBURG DA SILVEIRA

Nomeado guarda-marinha em janeiro de 1960, serviu no Contratorpedeiro (CT) *Pará* até 1963; cursou a Especialização de Eletrônica. Em 1964, embarcou no CT *Pernambuco*, e foi oficial de Eletrônica do 1º Esquadrão de CT. Em 1966 foi para o Grupo de Recebimento do CT *Piauí* nos EUA, navio em que serviu até 1969, quando foi designado encarregado da Escola de Centro de Informações de Combate (CIC) do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML). Em 1970 realizou cursos de CIC, Guerra Anti-Submarino (Guerra A/S), Controle Aéreo e Instrutoria em estabelecimentos da US Navy, ao término dos quais voltou ao CAAML. Em 1971 realizou o curso extra-carreira de Projeto e Análise de Sistemas e em 1973 serviu no Comando da Força de Contratorpedeiros, até julho de 1974, quando foi compor o grupo de instrutoria das tripulações das fragatas classe *Niterói*. Realizou em 1975/1976, no Reino Unido, os cursos de sistemas de comando e controle e de direção de tiro das fragatas, cuja instrutoria exerceu na Diretoria de Ensino da Marinha, ao regressar. Optando para o C-QFT, foi designado em 1977 para o Instituto de Processamento de Dados e Informática da Marinha. Obteve em 1979, na Pontifícia Universidade Católica (PUC-RJ), o grau de mestre em Informática, apresentando tese sobre Controle de Proces-



sos por Sistemas Digitais. Em 1979 foi para a Diretoria de Armamento e Comunicações (DACM, hoje DSAM), na qual, até 1984, participou do projeto dos sistemas das corvetas classe *Inhaúma* e da seleção dos sistemas dos submarinos classe *Tupi*. Na Escola de Guerra Naval, em 1984, concluiu, com distinção, o curso de Política e Estratégia Marítimas. Em abril de 1985, foi transferido, a pedido, para a reserva remunerada. Foi agraciado com as medalhas Militar em Bronze e Prata, Mérito Tamandaré, Mérito Marinheiro (três âncoras), Mérito Naval (Oficial) e, mais recentemente, com a *Medalha Revista Marítima Brasileira*.

Na vida civil, exerceu cargos gerenciais e de diretoria na empresa SFB Sistemas S/A (1985 a 1994), e trabalhou na IES Engenharia de Sistemas (1995). Em setembro de 1995, foi nomeado para o cargo de diretor de Produção da Casa da Moeda do Brasil, até 2000, quando foi nomeado presidente e membro do Conselho de Administração, ambos exercidos até maio de 2003. A partir de então, vem trabalhando na DSND Consub S/A, empresa que teve a seu cargo a modernização dos sistemas digitais das fragatas classe *Niterói*; e atualmente realiza a integração do sistema de combate da Corveta *Barroso* e a modernização do sistema de comando e controle do Navio-Aeródromo *São Paulo*, projeto este do qual atualmente exerce a gerência.

ANTONIO CARLOS SOARES GUERREIRO

Iniciou a carreira como guarda-marinha em 13 de dezembro de 1980. Foi a segundo-tenente em 31 de agosto de 1981 e é hoje

capitão-de-mar-e-guerra, exercendo o cargo de Adido de Defesa e Naval na Inglaterra, na Suécia e na Noruega.

Suas principais comissões foram: Navio-Escola *Custódio de Mello*, Rebocador de Alto-Mar *Triunfo*, Fragata *União*, Navio-Varredor *Atalaia* (comandante), Comando da Força de Minagem e Varredura, Comando de Operações Navais, Comando da Força de Fragatas, 3º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais, Diretoria de Portos e Costas, Escola de Guerra Naval, Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* (comandante), Diretoria-Geral do Material da Marinha e Aditância de Defesa e Naval na Inglaterra, Noruega e Suécia.

Cursou: Colégio Naval, Escola Naval, Curso de Máquinas para Oficiais – CIAW,

Curso Básico da Escola de Guerra Naval – EGN, Curso de Comando e Estado-Maior – EGN, Curso Superior de Guerra Naval – EGN, Curso Regular de Estado Mayor – Academia Naval de Chile (Chile), Curso de Política e Estratégia Marítimas – EGN, e MBA – Gestão Internacional – Instituto Coppead de Administração.

Suas condecorações: Ordem do Mérito Naval (grau cavaleiro), Medalha Militar de Ouro, Medalha do Mérito Tamandaré, Medalha do Mérito Marinheiro (3 âncoras), Medalha Minerva (Armada do Chile), e Medalha Prêmio Revista Marítima Brasileira.



PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Republicação da *RMB* do 2º trim./2006)

OS FATORES GEOPOLÍTICOS –

A VARIÁVEL RECURSOS: O PETRÓLEO*

REGINALDO GOMES GARCIA DOS REIS
Contra-Almirante (RM-1)

SUMÁRIO

Introdução
E quando o petróleo acabar?
O mundo suporta a demanda por petróleo?

INTRODUÇÃO

A preocupação brasileira com temas que devem ser do nosso interesse parece diminuir a cada dia. A miopia de curto prazo ditada pelo mercado financeiro, com base em algoritmos que pretendem traduzir a essência da verdade absoluta, não tem contribuído para que se pense e discuta o Brasil a médio e a longo prazo. É assustador, por vezes, quando alguns “donos da verdade” dizem que planejamento es-

tratístico é coisa do passado, inserido no contexto do período autoritário.

A afirmativa acima leva a que se questione por qual razão as empresas transnacionais

Tenta-se criar uma cultura da improvisação, e, por meio dela, o Brasil estará sempre atrasado e sujeito à volatilidade oriunda de choques imprevistos

perdem, então, tempo fazendo planejamento estratégico. Isto para não se exemplificar com os países que se dedicam a tal mister. Vê-se, assim, que na verdade tenta-se criar uma cultura da improvisação, e, por meio dela, o Brasil estará sempre atrasado e sujeito à volatilidade oriunda de choques imprevistos.**

* N.R.: Este artigo foi escrito em abril de 2005 e publicado na revista eletrônica *Conjuntura Econômica*, do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, de maio de 2005.

** N.R.: A afirmação do autor é comprovada pela crise de fornecimento de gás natural de maio deste ano.

Entre as diversas notícias saídas recentemente, ressalta-se a infinidade de “descobertas” sobre a influência do Rio Amazonas e da Amazônia em tudo que se passa no planeta. Uma delas cita que o Rio Amazonas influencia a gravidade da Terra. Por que motivo o Nilo, o Yang-Tsé ou o Mississippi-Missouri não influenciam? A Amazônia passou a ser a vilã do aquecimento global. Agora, a poluição que ela causa é responsável pelo aumento de tamanho das gotas de chuva. A poluição do petróleo e derivados não é comentada com tanta ênfase nas questões ambientais.

Um pouco de racionalidade é bem-vindo ao debate. Será que no Brasil fazem-se as perguntas certas para aprofundar a discussão dos temas? Uma notícia saiu em um único jornal e sua repercussão foi mínima: “Os Estados Unidos da América do Norte (EUA) devem superar o Brasil e liderar a produção de álcool!”

O estudo que concluiu por esta possibilidade foi feito pela “International Sugar Organization” (ISO), com sede em Londres. A perda da liderança dar-se-ia dentro de dois ou três anos. O que estaria por trás de tal movimento?

Os EUA têm investido firmemente na produção de álcool e na construção de destilarias com a intenção de dobrar a produção até 2010, alcançando 20 bilhões de litros. Os norte-americanos consideram que para eles o álcool é uma alternativa mais econômica do que a gasolina, cujos preços têm subido muito.

O Brasil é o país que detém a condição de ter o menor custo de produção de álcool no mundo. Há muito tempo desenvolve programas para utilização do álcool como combustível. Entretanto, só recentemente as grandes montadoras transnacionais permitiram o crescimento da produção de veículos

bicombustíveis, que utilizam gasolina e álcool hidratado no mesmo tanque. E agora anunciam os carros tricombustíveis para o Brasil em 2005. Além de gasolina e álcool, os carros podem ser abastecidos com gás natural.

Será que a ação dos EUA possui algum elo com o fator geopolítico petróleo?

E QUANDO O PETRÓLEO ACABAR?

A projeção de incremento da produção de álcool nos EUA deveria estar submetida a um profundo acompanhamento aqui no Brasil. Entretanto, as nossas discussões continuam a girar ao redor da possibilidade de o Brasil ser auto-suficiente em petróleo. Diante do cenário internacional, seria válido lutar somente pela auto-suficiência? Não existiriam outros interesses globais do Brasil para orientar as ações de construção da nossa matriz energética?

O ano de 2004 mostrou um fato paradigmático. Qual tem sido o preço médio do barril do petróleo? Ele oscilou em torno de 40 dólares. Pelas estimativas da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e de outros analistas internacionais, deveria oscilar em uma banda entre 22 e 28 dólares. Entretanto, com a invasão do Iraque em 2003, considerava-se que o preço oscilaria, porém retornaria ao nível superior da faixa, previsto a 28 dólares.

O quadro apresentado hoje é que um novo preço veio para ficar e não será muito distante dos 40 dólares por barril*. Os argumentos para justificar o preço atual variam a cada dia, como uma tentativa desesperada de encontrar uma resposta para o fato evidente de que todos os que fizeram previsões sobre o preço do petróleo erraram.

Nunca é demais lembrar que os modelos de análise utilizados pelos orientadores do mercado não detectaram de forma clara

* N.R.: Em maio de 2006, o preço médio do barril oscilou em torno de 70 dólares.

e evidente (não se está aqui considerando a possibilidade que o fizeram e deixaram de soar o alarme em tempo útil) as falhas e manipulações da Enron, WorldCom e, recentemente, da Parmalat. Infelizmente, na área do petróleo, tem-se o caso da Shell, que no ano de 2004 revisou para baixo por quatro vezes o nível de reservas. Os números estariam menores em torno de 20%, totalizando 4,47 bilhões de barris.

Também é bom relembrar que as reservas são o ativo de maior valor para uma companhia de petróleo. Logo, o fato de diminuí-las significa uma fonte de preocupação para os investidores.

A Shell demitiu algumas pessoas importantes, entre elas o diretor de exploração, Walter Van de Vijner. Este declarou que a administração da empresa estava ciente dos problemas com as reservas de petróleo. Os desvios de governança da Shell podem ser considerados similares aos da Enron e demais empresas que, de 2001 para cá, foram apanhadas em ações de manipulação contábil.

A British Petroleum (BP), em junho de 2004, anunciou que as reservas mundiais de petróleo haviam crescido em 10 por cento em 2003. Com isto, o suprimento estaria assegurado por mais 41 anos, desde que observado o atual ritmo de produção. Tal fato soou como uma tentativa de conter a elevação dos preços do petróleo, caso a motivação da alta fosse oriunda do temor do esgotamento das reservas.

O relato da BP indicou que as reservas comprovadas, em 2003, eram de 1.150 bilhões de barris de petróleo. Além disso, a produção de petróleo foi maior do que o consumo em 2003. Mas como andar a relação da reserva comprovada (RC) e a produção? Há uma grande discussão em torno de tal parâmetro. Os países produtores de petróleo e as empresas do setor são acusados de serem otimistas nas suas análises

e previsões. Outro ponto é que não teriam considerado a demanda crescente decorrente de um novo ciclo de prosperidade mundial, especialmente provocado pelos efeitos do crescimento da China.

O fato é que, ao final de julho de 2004, o barril atingiu o preço de 43 dólares. Desde os preparativos para a invasão do Iraque, o preço do barril de petróleo entrou em forte volatilidade. Entretanto, ao observar os argumentos utilizados, verifica-se que a crise parece ter uma complexidade elevada, derivada de variáveis de origens as mais diversas.

A esperada decisão rápida da invasão do Iraque resultou, ao final do impacto bélico inicial de grande assimetria, em uma situação de absoluta imprevisibilidade. Com isso elevaram-se as incertezas na área do Oriente Médio, normalmente complicadas, com o epicentro da crise no problema Israel *versus* Palestina.

O preço do petróleo foi galgando novos patamares com o correr do tempo, e as explicações foram variando: a atuação dos terroristas na Arábia Saudita sobre um terminal e na área de residência de trabalhadores estrangeiros que atuam nas instalações de exploração e produção de petróleo; as reuniões e comunicados da Opep; os conflitos internos na Nigéria, acrescidos com problemas de greve dos operadores de plataformas; a revisão das reservas da Shell e a desconfiança de que países exportadores, em especial os da Opep, inflaram artificialmente as reservas, para permitir maiores cotas de exportação; a greve na Noruega dos trabalhadores na produção de petróleo, sem se atentar que a área do Mar do Norte, assim como no Canadá e no Golfo do México, enfrenta problemas de maturação da produção e os investimentos são cada vez mais altos para manter os campos antigos em produção. Para completar, não se pode esquecer das dificuldades políticas vivenciadas pela Venezuela.

O quadro acima é acrescido, desde julho de 2004, com os problemas da maior empresa petrolífera da Rússia, a Yukos. A empresa foi acusada de prática de sonegação, e a dívida atingiu um valor elevadíssimo, que, segundo analistas, ela não teria capacidade de pagar. A falência causaria problemas não só para a Rússia, mas também no mercado mundial. É preciso não esquecer que a Rússia, não integrante da Opep, é o segundo maior produtor mundial de petróleo. Um corte de produção da Yukos significaria menos 1,7 milhão de barris por dia, aproximadamente um quinto do que é produzido na Rússia. Ao mesmo tempo, era divulgada uma previsão de escassez, fruto da queda de reservas de petróleo nos EUA.

O anúncio da Opep, em 3 de junho de 2004, de que haveria um aumento de 2 milhões de barris diários na cota de produção dos países membros do cartel, foi avaliado como incapaz de cobrir a suspensão da operação da Yukos, determinada por ordem da justiça russa. Requer levar em conta que a retomada da produção não se dá de forma rápida. A Venezuela não conseguiu até agora restabelecer os níveis de produção de antes da crise de 2002, quando houve uma perda de 500 mil barris por dia. Outro exemplo é o Irã, que ainda não voltou ao nível de 1979, antes de os aiatolás subirem ao poder. Não esquecer que um dos objetivos da invasão do Iraque era retomar e elevar a produção de petróleo. Neste caso, a incerteza é total.

O cenário pode levar a crer que o risco político, por ser elevado, é o grande fator inibidor de ser encontrada uma saída. É fato que as maiores reservas estão em países

do Oriente Médio ou em outras regiões, como o Mar Cáspio, onde a geopolítica tem um papel relevante. Mas existem, também, limites de tempo significativos para que novos campos entrem em produção a curto prazo. O risco político faz diminuir os investimentos para ampliar a oferta, e, como há um longo lapso de tempo para passar da exploração à produção, a equação da atual crescente demanda não é solucionada pelo lado da maior oferta.

A perspectiva sombria traçada até aqui não pode ser considerada insuperável. Em verdade, a ameaça que se apresenta de um novo (seria o terceiro?) choque do petróleo traz consigo a oportunidade de que o Brasil adote soluções consentâneas com as facilidades que foram alocadas pela natureza ou em função do conhecimento adquirido, por

exemplo, na área do álcool. O novo preço do petróleo pode causar inflação, mas ao mesmo tempo viabiliza investimentos não só na área do petróleo, mas também nas diversas formas de energias alternativas. Deve-se prestar atenção à plataforma do Partido Democrata nas disputas para a eleição nos Es-

tados Unidos. Não só ficou clara a promessa de construir “um país *forte* e respeitado, uma economia *forte* e crescente, famílias *fortes* e saudáveis”, como afirma na quarta recomendação, entre as principais salientadas, que “precisamos pôr fim à dependência do petróleo do Oriente Médio”.

O petróleo pode acabar, e há tempo ainda para se iniciar um movimento em busca de alternativas. Quais são as causas possíveis para a escassez de petróleo? O modelo dependente do petróleo é tão inflexível que

O novo preço do petróleo pode causar inflação, mas ao mesmo tempo viabiliza investimentos não só na área do petróleo, mas também nas diversas formas de energias alternativas

não se consiga evitar os impactos políticos e econômicos da elevação dos preços? O mundo está destinado a sofrer um terceiro choque do petróleo e cair na recessão?

O MUNDO SUPORTA A DEMANDA POR PETRÓLEO?

O item anterior indagava: e quando o petróleo acabar? E termina citando uma das direções que os democratas nos EUA pretendiam tomar, caso vencessem as eleições.

Não se pode negar que a estratégia de poder dos Estados Unidos alterou de forma substancial os rumos do mercado de petróleo. Os problemas hoje enfrentados nesta área são tanto estruturais como conjunturais. Parece que a pergunta correta não deva ser ajustada somente ao petróleo. Há, na realidade, uma certeza que não pode deixar de ser vista: *o petróleo vai acabar*. Tentar encontrar um modelo que indique quando não é a melhor resposta. O horizonte temporal de hoje ainda permite que se comece a buscar alternativas para evadir-se do preço político da energia. Esta deve ser a orientação estratégica a ser seguida em todos os níveis de governo no Brasil. Ou será que não aprendemos o suficiente com os impactos dos choques anteriores?

As contas apresentadas pelos diversos analistas são o sintoma da falta de uma mensuração de elevada confiabilidade que o tema requer. Há indicações de que os países da Opep, ao atingirem uma cota de produção de 30 milhões de barris/dia, estariam muito próximos do limite, uma vez que não há previsão de exploração de novos poços em pouco espaço de tempo. Cresce, assim, de importância descobrir qual a real capacidade da área do Mar Cáspio, que não entrará em produção imediatamente.

A demanda em alta no mundo só faz agravar a crise. Os Estados Unidos, com somente 5% da produção mundial, consomem 45% do petróleo produzido. Imagine-se a China mantendo os atuais níveis de crescimento entre 8% e 10% do PIB por ano e o despertar de uma classe média sequiosa por consumir nos mesmos níveis da sua similar nos Estados Unidos. Não se pode jogar para debaixo do tapete esta possibilidade.

A Agência Internacional de Energia (AIE) identifica um crescimento na produção de 2 milhões de barris/dia. Segundo ela, o maior nos últimos 16 anos. Não considera na estimativa o decréscimo pelo lado da oferta dos campos maduros que começam a diminuir a capacidade produtora. É evidente que os investimentos para mantê-

Oferta e demanda internacional de petróleo

Milhões de barris/dia*

Figura 1

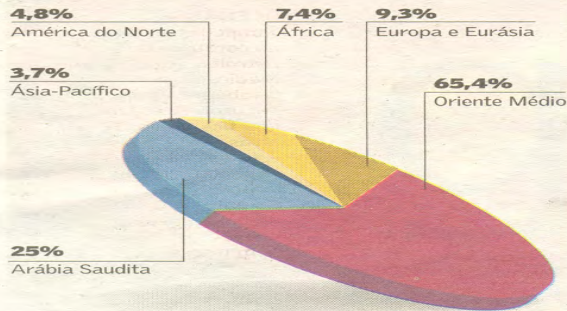


Fonte: Energy Information Administration, com base em dados de International Petroleum Monthly, DOE/EIA-0520, OCDE

* Exceto estoques comerciais da OCDE

O retrato de hoje

Reservas provadas - 2002



Estão no Oriente Médio 65,4% das reservas mundiais de petróleo provadas (aquelas que podem ser recuperadas nas condições econômicas e operacionais correntes). Dessa fatia, 25% são da Arábia Saudita. Mar do Norte e o Canadá possuem reservas substanciais, mas a extração tem ali o inconveniente do custo muito alto.

Fonte: BP

Figura 2

los ativos tornam-se atrativos com o preço de 40 dólares o barril. Mas é inexorável que, após alcançar o pico, a produção dos campos irá decrescer, até atingir a condição de campo esgotado. Isto é um fato e ele tem que ser considerado (ver figura 1).

Uma outra análise divulgada pela British Petroleum no seu estudo “Revisão estratégica de energia mundial de 2004”, divulgado em 24 de junho de 2004, contém a informação de que o mundo tem petróleo

suficiente para os próximos 41 anos. Segundo a BP, o ritmo de descobertas não acompanha a demanda global. Em 2002, havia reservas para 42,3 anos. O estudo dá como reservas provadas mundiais, em 2003, 1.148 trilhão de barris. Em 2002, existiam 1.146 trilhão. A alta foi de 0,17%, porém o consumo cresceu a uma taxa de 2,1% no mesmo período (ver figuras 2, 3, 4 e 5).

A comparação das duas abordagens não permite uma visão otimista. Porém exis-

O sobe-desce dos preços

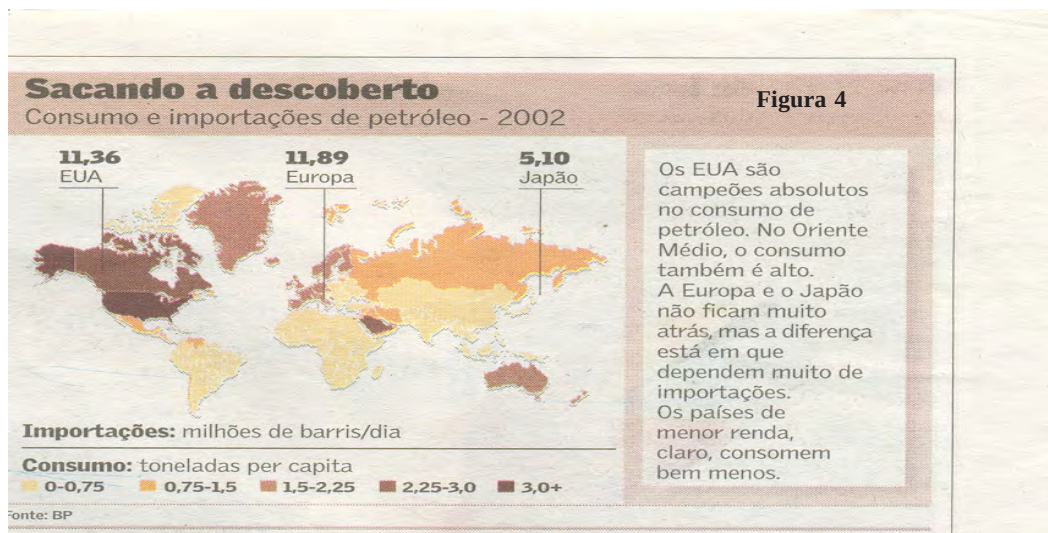
US\$ por barril de petróleo



Fontes: International Energy Agency, Energy Information Administration (DOE/EUA), BP

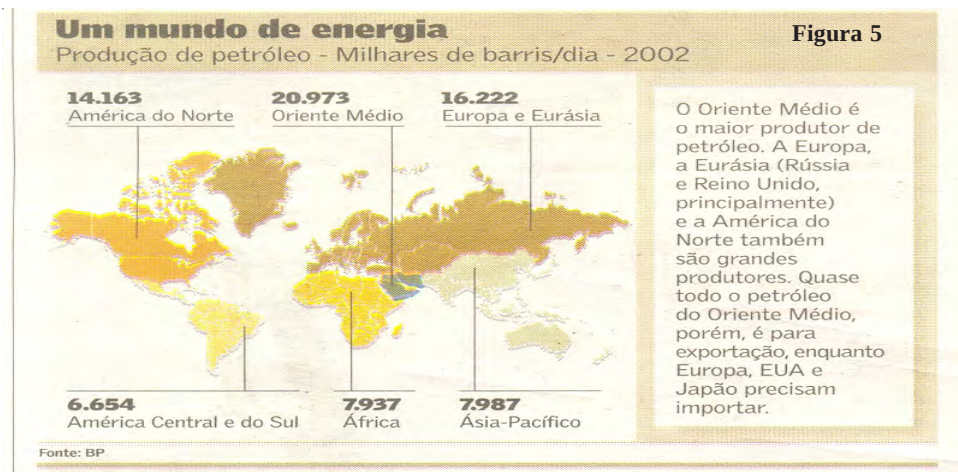
Figura 3

Dois saltos históricos dos preços do petróleo aconteceram nos anos 1970: o primeiro, no contexto da guerra árabe-israelense, de 1973; o segundo, quando irrompe a revolução do Irã, em 1979. A primeira guerra do Golfo e a invasão do Iraque também provocariam altas expressivas de preços.



tem formadores de opinião que tentam provar que a escassez de hoje representa, com a elevação dos preços, o prenúncio de preços baixos no futuro imediato. Argumentam que esta foi a tônica ao longo das três décadas após os choques de 1973 e 1979. Alguns valem-se da pesquisa da Agência Internacional de Energia para alinhar o seguinte raciocínio: “a projeção de crescimento para a produção, em 2004, é de praticamente 2 milhões de barris/dia, a mais alta em 16 anos”. Omitem que há uma demanda adicional dos países em desenvolvimento.

A Petrobras, que comemora 50 anos de criação, somente agora ultrapassou o 1,5 milhão de barris por dia de produção (**Nota da Redação:** Em maio de 2006 – 1,8 milhão de barris/dia – a almejada auto-suficiência). A Opep possui um gargalo na capacidade produtiva, que foi ignorado durante muito tempo. Não se está agregando aqui o declínio dos campos maduros. Considerando tal aspecto, o aumento necessário da produção pode chegar a 5 milhões de barris por dia a cada ano. Identifica-se que a China é responsável por 36% do cresci-



mento na demanda. A América do Norte, por 24%. Os países da Ásia em desenvolvimento por 16%, e a Europa, por 11%. É bom deixar claro que a China foi exportadora de petróleo. Embora seu consumo ainda hoje seja quatro a cinco vezes menor que o dos Estados Unidos, já é o segundo país em consumo. Estima-se que em 2004 a China estaria consumindo 6,2 milhões de barris por dia.

O crescimento da demanda chinesa representou uma alta de 15% em relação ao ano de 2003. Segundo o boletim *China Oil News*, aquele país pode ter escassez de 20 milhões de toneladas de petróleo até 2020. Nessa época, a produção local só poderá atender a 44% da demanda do país. O consumo chegaria a 450 milhões de toneladas por ano e a produção chinesa atingiria 200 milhões. As importações de petróleo pela China cresceram 57% no primeiro semestre de 2004 em relação ao mesmo período de 2003. Isto, conjugado com a alta nos preços, fez com que as importações tivessem os custos elevados em 66,2%, atingindo 4,5 bilhões de dólares.

A China está tendo dificuldades em relação ao petróleo, pois, além de não ter estoques suficientes, não encontra novos fornecedores e as refinarias chinesas operam quase a 90% da capacidade. Os problemas na China também chegam à área do gás natural, que teria de aumentar dos atuais 34 bilhões de metros cúbicos para 120 bilhões em 2020. Fica evidente que os recentes apagões, em julho de 2004, na cidade de Xangai são um indicador da escas-

sez de energia. Isto forçou as empresas a reprogramarem as suas operações, e, em alguns casos, a cortarem a produção.

Um outro ponto difundido pelos otimistas é que, apesar de a produção dos países membros da OCDE continuar em queda (atingiu 2,6 milhões de barris por dia em 2004), os produtores que não pertencem à Opep estariam aumentando a produção. Neste ponto entra em cena o fator geopolítico, pois a dependência da Opep pode aumentar ou ser transferida para outras regiões, onde a estabilidade política não é tão mais tranquilizadora do que a região do Oriente Médio. Quaisquer que sejam os argumentos numéricos, existe uma

incerteza ampla que domina a definição do preço do petróleo.

O cálculo factual a favor do ponto de vista otimista de que a produção cresce e é incentivada pelos preços altos parece não considerar que a conjuntura atual é diferente da dos anos 1970 do século passado, em particular 1979, quando, devido ao problema político no Irã, os

preços do barril de petróleo chegaram a mais ou menos 80 dólares, a preços de hoje. Deve ser lembrada a recessão em que o mundo mergulhou e os endividamentos baseados nos petrodólares que geraram diversas crises nos anos de 1980, especialmente no caso brasileiro.

O Brasil traz as marcas dos impactos daquele evento até hoje. O primeiro fato a ser considerado para enxergar com cautela o problema é que a Agência Internacional de Energia (AIE) utiliza nas suas projeções sobre crescimento da demanda a taxa de

Deve ser lembrada a recessão em que o mundo mergulhou e os endividamentos baseados nos petrodólares que geraram diversas crises nos anos de 1980, especialmente no caso brasileiro

2% ao ano. Diferentemente dos anos 1970 e 1980, não há mais excedente de petróleo para utilizar em curto espaço de tempo.

Um agravante ao quadro acima é que, além da China e dos Estados Unidos estarem liderando um processo de crescimento da economia mundial, há o despertar de um período longo sem crescimento do Japão, país altamente dependente da importação de petróleo. Agregue-se ao cenário a constatação de que a Índia também se desenvolve a taxas elevadas. E fica, ainda, a questão se a Rússia não voltará a consumir mais em razão do crescimento. Isto sem falar no Brasil, para que se feche o quadro dos integrantes do Bric, sigla criada pela Goldman Sachs em um relatório que estuda a possibilidade de Brasil, Índia, China e Rússia estarem entre as seis maiores economias do mundo por volta de 2050.

As tendências são marcadas pelos cenários alternativos oferecidos que se criam a partir das incertezas da conjuntura atual. E neste ponto entra a natureza humana, com a sua permanente vontade de identificar os possíveis movimentos futuros. Deseja-se saber o grau de risco embutido nas incertezas. Sabe-se que é quase impossível antecipar futuros. Entretanto, a utilização do planejamento estratégico serve para harmonizar as diferenças de percepções sobre o problema a ser enfrentado e, com o conhecimento adquirido no estudo do tema, em forma multidisciplinar, contribuir para mitigar riscos e enxergar no interior da densa cerração da incerteza.

A utilização do planejamento estratégico serve para harmonizar as diferenças de percepções sobre o problema a ser enfrentado e ... contribuir para mitigar riscos e enxergar no interior da densa cerração da incerteza

O estudo das regiões alternativas à Opep cresce de importância não só quanto aos aspectos geológicos, mas sem dúvida no que se refere às variáveis geopolíticas; entender o Mar Cáspio e seus contornos e perscrutar se há a possibilidade de criar-se um outro envolvimento de elevado risco, como na região da Arábia Saudita, do Iraque e do Irã, para citar apenas alguns países preocupantes na confluência do fator político com o petróleo. O que ocorreria em relação às repúblicas do Mar Cáspio seria apenas uma transferência das mesmas atribuições para outra área geográfica?

A busca por novas áreas tem sido intensa pelas grandes empresas do setor do petróleo. Uma medida da intensidade da

ação é o retorno à Colômbia. Em que pese a redução dos riscos de sabotagem e as medidas econômicas adotadas pelo governo daquele país para reduzir a tributação, as guerrilhas das Farc, hoje associadas ao tráfico de drogas, continuam a ameaçar os campos de petróleo. Mesmo assim, a Exxon Mobil, após nove anos de ausência, retomou em 2004 as

suas atividades na Colômbia, em especial nas áreas da costa caribenha. Uma outra região que vem incrementando o interesse das grandes empresas petrolíferas é a África, especialmente na costa oeste ligada ao Brasil de acordo com a hipótese da divisão entre 150 milhões e 200 milhões de anos do território de Gondwana. Curiosamente, o Brasil esteve ausente da possibilidade de atuar na exploração e produção em Angola, Gabão e São Tomé e Príncipe. As empre-

sas norte-americanas estão presentes. As áreas mais prováveis no oeste da África encontram-se situadas (curiosidade geológica) em águas profundas. É exatamente neste tipo de exploração e produção que a Petrobras foi ganhadora de prêmios internacionais pela excelente capacidade tecnológica.

A alta continuada dos preços do petróleo e do gás constitui um evento econômico que pode afetar não só aos Estados Unidos, mas toda a economia global a longo prazo. Vê-se, assim, a face complexa do problema que entrelaça variáveis econômicas e políticas. Fica difícil para os Estados Unidos, o país mais dependente da produção do petróleo mundial, aceitar passivamente o controle, por outros atores externos, sobre um insumo de vital importância. Estima-se que o impacto do aumento do preço do petróleo nas atividades

domésticas nos Estados Unidos seja da ordem de 30% nos custos em geral. Percebe-se que o desafio proposto na plataforma do Partido Democrata não é só de sair do Golfo Pérsico no que tange ao abasteci-

mento de petróleo, mas também a longo prazo desenvolver novas tecnologias para ampliar o grau de segurança na área de energia. Será que, durante o processo de transição, o álcool, produto que os Estados Unidos pretendem ser o primeiro produtor mundial, desempenha algum papel relevan-

te? Qualquer análise brasileira do tema necessita considerar essa variável.

Como o Brasil fica diante do quadro até aqui visualizado? Seria válida uma busca incessante pela auto-suficiência em petróleo e gás ou a matriz energética deve ser pensada de outra forma? Isto é o que se pretende identificar na continuação da discussão.

Em março de 2005, o preço do barril de petróleo continua a manter-se em um patamar elevado, acima de 50 dólares. Parece que os estudos mais pessimistas, que antecipam a escassez do ouro ne-

gro para antes de 2015, começam a fazer algum sentido. É um tema de preocupante reflexão e constante atualização. Ainda precisa ser acrescido o desafio histórico da água como recurso mais vital.

**As áreas mais prováveis
no oeste da África
encontram-se situadas em
águas profundas.
É exatamente neste tipo de
exploração e produção que
a Petrobras foi
ganhadora de prêmios
internacionais
★ ★ ★
Seria válida uma busca
incessante pela
auto-suficiência em
petróleo e gás ou a matriz
energética deve ser
pensada de outra forma?**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA> ; Petróleo; Engenharia Oceânica; Energia; Pesquisa;

PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Republicação da *RMB* do 1º trim./2005)

GESTÃO DO MAR PATRIMONIAL JURISDICIONAL

FERNANDO MALBURG DA SILVEIRA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
Aspectos Legais
Por uma “Gestão Naval” das águas jurisdicionais
Considerações sobre organizações e recursos existentes
Uma proposta para discussão

INTRODUÇÃO

A Convenção da Organização das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em vigor desde 1994 (um ano após ter sido alcançada a ratificação de seus termos por 60 Estados e já contando hoje com a adesão de mais de cem), é o instrumento internacionalmente destinado a delimitar a esfera de atuação de um país no que tange à tutela do mar, podendo contribuir para eliminar ou, pelo menos, reduzir as

discordâncias que, sobretudo ao longo do século XX, marcaram as discussões sobre soberania e sobre antigas normas de costume

que buscavam regulamentar as áreas marítimas adjacentes.

Trata-se de instrumento bastante inovador em termos jurídicos, conceituando diversos aspectos espaciais diretamente relacionados com os mares. Limita o **Mar Territorial**, reduzindo-o para 12 milhas marítimas (22 km) a partir da linha base da costa; estabelece uma **Zona Contígua** de

Não é difícil imaginar o nível de aumento de responsabilidades governamentais associado a este extraordinário ganho, a Plataforma Continental além das 200 milhas

24 milhas, na qual o Estado pode exercer direitos de fiscalização; delimita as águas interiores e o alto-mar; reconhece e delimita o direito de passagem inocente; e introduz o conceito de **Zona Econômica Exclusiva (ZEE)**, assegurando sua exploração econômica exclusiva pelo Estado costeiro e definindo-a como uma extensão do mar territorial, constituindo uma faixa adjacente ao mesmo e que se estende por mais 188 milhas, podendo alcançar até 338 milhas além do limite do Mar Territorial quando a extensão das linhas geofísicas da plataforma continental assim justificar (ou seja, admite-se a existência de uma **Plataforma Continental Jurisdicional – PCJ** – que estende a propriedade econômica do Estado e que pode alcançar até 350 milhas da linha base que define o Mar Territorial).

Essa conceituação jurídica internacional está consentaneamente contemplada na Constituição Federal brasileira de 1988, que declara como bem da União apenas o Mar Territorial e atribui à União o domínio sobre os recursos naturais da ZEE. Sobre o Mar Territorial, tem-se a soberania plena do Estado. Sobre a ZEE, a soberania é limitada à exploração, ao aproveitamento, à conservação e à gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, do leito do mar, das águas sobrejacentes e de seu subsolo.

Nem todas as polêmicas antes existentes ficam resolvidas com o texto consensa-

do na ONU. A título de exemplo, cite-se a declaração do leito do alto-mar (além das ZEE) como patrimônio comum da Humanidade, o que decerto encontrará muitas resistências (principalmente dos países mais desenvolvidos e mais capacitados a explorar seus depósitos naturais ricos em nódulos polimetálicos). Controvérsias também deverão ser provocadas pelos dispositivos

que asseguram aos países não gratificados pela existência de um litoral o acesso aos recursos dos mares vizinhos. Não obstante, a Convenção é uma importante conquista para a Humanidade, e em seu texto final vemos contemplados diversos interesses que a diplomacia brasileira vem defendendo ao longo de muitos anos.

Motivação para defendê-los não nos falta. Bastaria lembrar algumas manifestações alienígenas sobre a Amazônia em passado recente, tais como, dentre outras:

“O destino da Amazônia está sendo decidido no âmbito internacional, e não há muito que o Brasil possa fazer a respeito.” Lydia Garner, 1989, South West Texas University.

“Ao contrário do que os brasileiros pensam, a Amazônia não é deles, mas de todos nós.” Al Gore, 1989, vice-presidente dos Estados Unidos da América.

“Só a internacionalização pode salvar a Amazônia.” Grupo dos 100, 1989, México.

“O Brasil precisa aceitar uma soberania relativa sobre a Amazônia.” François Mitterrand, 1989, presidente da França.

Nesse quadro de ausência de legislação nacional específica sobre as águas marinhas, e diante da posição brasileira no que concerne à Convenção da ONU sobre os Direitos do Mar, é lícito considerar que este instrumento internacional é o que deve nortear a postura governamental brasileira no que diz respeito à tutela do mar

“A Amazônia deve ser intocável, pois constitui o banco de reservas florestais da Humanidade.” Congresso Alemão de Ecologistas, 1990.

“A Amazônia é um patrimônio da Humanidade. A posse dessa imensa área por países da região – Brasil, Venezuela, Colômbia, Peru e Equador – é meramente circunstancial.” Conselho Mundial de Igrejas Cristãs, 1992, Genebra.

“Os países industrializados não poderão viver da maneira como existiram até hoje se não tiverem à sua disposição os recursos naturais não renováveis do planeta. Terão que montar um sistema de pressões e constrangimentos garantidores da consecução de seus interesses.” Henry Kissinger, 1994, secretário de Estado dos Estados Unidos da América.

No momento em que nosso mar patrimonial adjacente à Amazônia é contemplado por grande acréscimo de área, não há como deixar de meditar sobre essas posições antagônicas aos interesses brasileiros.

Quase duas décadas de planejamento e trabalho foram consumidas para nosso país concluir o extenso levantamento oceanográfico e geofísico que permitiu estabelecer o limite externo de sua plataforma continental, cujo relatório foi entregue à ONU em maio de 2004. Uma vez aceito pela ONU esse Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), realizado pela Marinha do Brasil com participação e apoio da Petrobras, da Comissão Interministerial

para os Recursos do Mar (Cirm), do Departamento Nacional de Produção Mineral e da comunidade científica, estima-se a incorporação de mais de 910 mil quilômetros quadrados de Plataforma Continental à jurisdição nacional, além da linha das 200 milhas náuticas, elevando nossa área de exclusividade econômica para cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados. Isso representa um incremento de cerca de 50% do território sob jurisdição brasileira, quer seja ela expressa pela soberania plena, quer limitada à exploração econômica.

Não é difícil imaginar o nível de aumento de responsabilidades governamentais associado a este extraordinário ganho, mormente em se tratando de um país que tem mais de 95% de seu comércio externo dependente das rotas marítimas e cujas águas adjacentes armazenam imensas riquezas naturais, sendo relevante lembrar que mais de 80% de nossa prospecção de petróleo vêm do mar. A dimensão dessas responsabilidades fica mais visível quando observados al-

guns aspectos legais pertinentes.

ASPECTOS LEGAIS

De início, há que admitir que o antigo decreto de 1970, que unilateralmente estabelecia nosso mar territorial como sendo de 200 milhas marítimas, perde sua eficácia com a adesão à Convenção da ONU.

Há que observar, ainda, que a Lei nº 9.433/97, que implantou no País a gestão

Percebe-se a insuficiência das estruturas existentes para dar a essas áreas incorporadas o tratamento mais amplo agora requerido, quer sob o ponto de vista de seu gerenciamento econômico e ambiental, quer sob a ótica de sua defesa contra a prática de ilicitudes e contra as ambições alienígenas

integrada dos recursos hídricos e incorporou alguns dispositivos sobre a tutela de águas continentais, não apresenta aplicabilidade ampla à tutela das águas marinhas. Restringe-se a instrumentos de gestão hídrica cujos princípios e aplicações são mais voltados para as águas doces (bacias hidrográficas, águas continentais, superficiais ou subterrâneas que decorrem do ciclo hidrológico). A legislação brasileira não adota a terminologia mais abrangente gerada pela expressão “meios aquáticos”, como faz a lei alemã, por exemplo. Nossa lei entende como “recursos hídricos” aqueles pertencentes às águas dos rios, lagos, lagoas e depósitos naturais.

Nesse quadro de ausência de legislação nacional específica sobre as águas marinhas, e diante da posição brasileira no que concerne à Convenção da ONU sobre os Direitos do Mar, é lícito considerar que este instrumento internacional é o que deve nortear a postura governamental brasileira no que diz respeito à tutela do mar.

Pacificado este ponto, é relevante destacar a responsabilidade específica da Marinha do Brasil, cujo comandante é, nos termos da Lei Complementar 97/1999, a Autoridade Marítima nacional. É, também, a autoridade coordenadora da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, cuja Secretaria Executiva é exercida pelo representante da Marinha, dessa forma equacionando adequadamente o tratamento dos assuntos relativos aos recursos marinhos e aos interesses brasileiros na Antártica, essências da missão da Cirm. Percebe-se, todavia, diante do enorme acréscimo de áreas marítimas patrimoniais e

jurisdicionais acima descrito, a insuficiência das estruturas existentes para dar a essas áreas incorporadas o tratamento mais amplo agora requerido, quer sob o ponto de vista de seu gerenciamento econômico e ambiental, quer sob a ótica de sua defesa contra a prática de ilicitudes e contra as ambições alienígenas.

Surge um vácuo de poder, muito precisamente apontado em recente artigo elaborado por ilustres almirantes da Marinha do Brasil e publicado na *Revista do Clube Naval* do 3º trimestre de 2004, sob o título “Gerenciando a Amazônia Azul”. O trabalho

mostra a enorme dimensão da Amazônia marítima pouco conhecida, que transcende à imensidão da Amazônia Verde, reservando-nos riquezas igualmente imensas, às quais estão intimamente relacionados riscos e responsabilidades; e discorre

sobre um possível modelo de estrutura capaz de gerenciar, ou seja, administrar, fazendo presente o Estado, essa enorme área, seu meio ambiente e seus recursos.

Poder-se-ia dizer que o vazio legal fica preenchido pelos ditames da Convenção da ONU, a serem respeitados. Trata-se de, com premência, preencher agora o vazio gerencial, a traduzir-se pelo exercício de soberania, pois parece consensual o entendimento de que o Brasil ainda não está bastante preparado e aprestado para impor sua autoridade (pelo menos na plenitude desejada) no novo cenário.

Nesse ponto, é relevante lembrar que a Convenção da ONU sobre o Direito do Mar, ao mesmo tempo que estabelece parâmetros e direitos de nosso mais elevado interesse, contempla também as circuns-

Parece consensual o entendimento de que o Brasil ainda não está bastante preparado e aprestado para impor sua autoridade no novo cenário

tâncias em que os Estados costeiros venham a deixar de exercer tais direitos sobre os recursos da ZEE. Reza o texto que, se o Estado não utilizar os recursos de sua Zona Econômica Exclusiva, deverá tornar o excedente acessível a outros Estados, mediante acordos. Despiciendo seria entrar em maiores considerações sobre o potencial problema assim criado: ou um Estado se faz efetivamente presente na gestão de seus recursos, deles cuida, defende-os e deles desfruta, ou submeter-se-á a reivindicações, contestações de autoridade e outras preocupações oriundas da atuação de outros interessados, que não raro terão maior expressão de poder político, militar e econômico. A Convenção nos obriga, taxativamente, a gerir os recursos da ZEE que nos cabe, no interesse nacional e no de todos os Estados da região. A omissão é um convite ao contencioso.

**POR UMA
“GESTÃO NAVAL”
DAS ÁGUAS
JURISDICIONAIS**

Ainda que, a cada ano que passa, vejamos agravadas as limitações orçamentárias da Marinha do Brasil, que deixam submersa em meio a graves e custosos problemas sociais a relevância de sua missão institucional e de seus encargos estratégicos, não há como deixar de admitir que a Marinha vem dando o melhor de si para

exercer o gerenciamento das coisas do mar e de sua defesa. Parece oportuno que se procure distanciar o pensamento, por breves momentos, da triste realidade orçamentária do presente e fulcrar as atenções nas responsabilidades novas atribuídas ao Governo brasileiro sob a Convenção da ONU, propondo soluções. Priorizar sua implementação mediante a obtenção de recursos adequados é discussão à parte, num fórum mais amplo. Não podemos, no entanto, nos escudar na insuficiência de recursos como escusa para não planejar, mormente se formos capazes de propor soluções não mirabolantes e não excessivamente custosas para o Tesouro Nacional.

Existe um problema a ser resolvido: um enorme aumento de patrimônio para administrar e defender. Apesar da pouca consciência de maritimidade que caracteriza os brasileiros, e em que pese a ausência de um reconhecimento amplo da real importância das Forças Armadas num ambiente que não evidencia

ameaças visíveis a curto prazo, existe uma percepção no seio da sociedade de que, em havendo um problema no mar, cabe à Marinha resolvê-lo. Em momentos críticos, a sociedade não vislumbra separações entre os componentes do Poder Marítimo; concentra seu foco no seu braço armado, o Poder Naval, e dele espera respostas. Não deixa de ter algum fundamento esse tipo de cobrança. As responsabilidades sobre o mar, em nosso

Ou um Estado se faz efetivamente presente na gestão de seus recursos, deles cuida, defende-os e deles desfruta, ou submeter-se-á a reivindicações, contestações de autoridade e outras preocupações oriundas da atuação de outros interessados, que não raro terão maior expressão de poder político, militar e econômico

país, estão um tanto diluídas setorialmente, exceção feita àquelas que dizem respeito ao Poder Naval, concentrado na Marinha do Brasil e cujo comandante é a Autoridade Marítima nacional. Acresce que, em nosso país, nenhuma instituição permanente acumula mais conhecimentos sobre o mar do que a Marinha do Brasil. É defensável, portanto, pensar numa gestão naval, sob a égide da Autoridade Marítima, para nosso patrimônio marítimo, por ser a Marinha a instituição mais capacitada para exercê-la e por ser dela que a sociedade irá cobrar respostas.

Para abordar o tema sob a ótica de uma gestão naval para o patrimônio incorporado, há que se desviar um pouco o enfoque tradicional que vê a Marinha como sendo tão-somente um vetor de aplicação da força, quando e onde necessário, no mais puro exercício do que tradicionalmente é entendido como Poder Naval. O enfoque exclusivo nas atividades militares precisa ser revisto, especialmente quando diante da enorme mudança das posturas estratégicas militares ocidentais, posteriormente à dissolução do Pacto de Varsóvia. A política de defesa ganha necessariamente outras dimensões e matizes, buscando definir que forças, estratégias e comprometimentos de recursos são realmente necessários no futuro, e de que forma as Forças de Defesa se estruturam para dar respaldo aos objetivos nacionais. Defendem alguns autores modernos que uma Revolução nos Assuntos Militares (*Revolu-*

tion in Military Affairs – RMA) está em curso e tomar-se-á realidade mesmo que os mais arraigados defensores do pensamento puramente operativo militar não simpatizem com algumas mudanças. Talvez um exemplo típico dessa visão possa ser dado pelo uso político das Forças Armadas em apoio às ações governamentais e à diplomacia, ao mesmo tempo em que, no caso em discussão, procura-se reduzir as vulnerabilidades de nossas fronteiras marítimas.

Em se admitindo que, de fato, é momento de repensar o papel e as dimensões das Forças Armadas, nada mais oportuno do que se beneficiar do processo, para dele não ser vítima. Mudanças de posturas estratégicas fazem-se necessárias, sempre que diante de novas ameaças ou espécies de ameaças. Num cenário de mudanças, e em especial na “Era do Conhecimento” em que vivemos, há que examinar as novas posturas, tendo em alta conta as novas tecnologias, as organizações mais ágeis, os conceitos operacionais que proporcionem respos-

Não podemos, no entanto, nos escudar na insuficiência de recursos como escusa para não planejar, mormente se formos capazes de propor soluções não mirabolantes e não excessivamente custosas para o Tesouro Nacional. Existe um problema a ser resolvido: um enorme aumento de patrimônio para administrar e defender

tas rápidas para o melhor emprego de recursos escassos. Isso significa rápida resposta a crises ou aos seus agentes causadores; ágil direcionamento de esforços; eficácia na pronta diminuição dos fatores de risco capazes de aumentar a gravidade de situações conflituosas ou pré-conflituosas; e outros atributos do moderno Poder Militar.

Naturalmente, não há como pensar nesses aspectos sem considerar as possibilida-

des tecnológicas da coordenação sistêmica, traduzida em sistemas de Comando e Controle não necessariamente sofisticados nem caros em demasia, porém bastante adequados à aplicação. No contexto em análise, há que necessariamente considerar sistemas de computação dotados de suficientes bancos de dados e meios de visualização dinamicamente atualizáveis e interligados por meios de comunicação digital espacial (com cobertura por satélites, diante das dimensões geográficas do cenário). Como se pode facilmente depreender, estamos falando de recursos já bastante dominados e disseminados no mundo comercial, cujo acesso não é vedado a quem se interesse por obtê-los.

Basta especificar como organizá-los, com vistas ao propósito.

Em outras palavras, a pergunta é: que organização, e com que recursos de comando e controle, se faz necessária para que a Autoridade Marítima possa levar a bom termo as atribuições de gestão do mar patrimonial e jurisdicional?

CONSIDERAÇÕES SOBRE ORGANIZAÇÕES E RECURSOS EXISTENTES

É natural que, diante do gigantismo da área marítima adjacente à Amazônia, maior que a área florestal verde e que vem sendo muito apropriadamente tratada como a “Amazônia Azul”, pensemos no papel do Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam), no seu braço de vigilância – o Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam) – e nas estruturas organizacionais sob as quais estão estruturados. Há que analisar sua ade-

quação, ou a de possíveis extensões destes sistemas e organizações, para servir como recursos de gestão do novo mar patrimonial a defender e administrar.

Iniciando pelo Sipam, tem ele como foco a Amazônia Legal, ocupando 5,1 milhões de quilômetros quadrados, 61% do território terrestre nacional, abrigando 12% da população brasileira, 30% da biodiversidade da Terra e constituindo a maior bacia de água doce do planeta. Volta-se, nos âmbitos federal, estadual, municipal e não-governamental, para uma imensa problemática englobando a gestão do conhecimento, da proteção e do desenvolvimento sustentável da região amazônica, envolvendo áreas de interesse diversas, tais como pro-

teção, saúde, educação, meio ambiente, uso do solo e controle do tráfego aéreo (inclusive na coibição das atividades ilícitas). Sua Secretaria Executiva foi, em 2002, transferida do Ministério da Defesa para a Casa Civil da Presidência, passando a constituir o Centro Gestor e Operacional do Sipam (Censipam), que em sua estrutura regimental comporta quatro sub-

chefias (Ação Governamental, Assuntos Jurídicos, Assuntos Parlamentares e Assuntos Federativos). Possui um Conselho Deliberativo (Consipam) multiministerial, reunindo secretários executivos, secretários-gerais e subchefes de vários ministérios e órgãos governamentais de alto escalão. A direção-geral, concentrada no Censipam, tem sob si diretorias voltadas para administração e finanças, logística e operação, ficando sob esta última o Centro de Coordenação-Geral (Brasília) e os Centros Regionais de Vigilância (CRVs), baseados em Manaus, Belém e Porto Velho, bem

O enfoque exclusivo nas atividades militares precisa ser revisto, especialmente quando diante da enorme mudança das posturas estratégicas militares ocidentais, posteriormente à dissolução do Pacto de Varsóvia

como um Centro de Apoio Logístico, também sediado em Manaus, e os Centros Estaduais de Usuários. Os objetivos definidos para o Sipam são: a expansão dos conhecimentos sobre a Amazônia brasileira, incluindo os econômicos, científicos etc.; criar condições para integrar a ação de órgãos setoriais de governo na busca de soluções para sua proteção; sistematizar o controle, a fiscalização, a monitoração, a vigilância e a proteção da região; expandir e aprimorar as comunicações na área; e integrar recursos com vistas à economicidade, dinamização e eficácia dos resultados.

Uma missão e tanto, todavia bem desenhada com vistas ao território da Amazônia Legal existente na época da concepção, essencialmente terrestre, não contemplando amplamente o que aqui estamos denominando mar patrimonial. No contexto Sipam, cabe ao Ministério da Defesa, através do Comando da Força Aérea e via sua Comissão para Coordenação do Sivam, a responsabilidade pela execução de obras e serviços, a aquisição de equipamentos e a alocação dos bens destinados à coleta e ao processamento de dados do avançado sistema de vigilância do Sipam, representado pelo Sivam.

No que tange ao Sivam, consiste ele no sistema de vigilância concebido com o propósito de oferecer ao Sistema de Proteção da Amazônia Legal os recursos humanos e materiais necessários para viabilizar sua vigilância, seu controle e sua fiscalização, dando cobertura sensorial e de comunicações à Região

Norte, Mato Grosso e parte do Maranhão. Sua base tecnológica é bastante avançada, integrando por satélite subsistemas digitais de sensores e processadores, contando com plataformas para coleta de dados diversos, estações meteorológicas, estações radar, aeronaves de vigilância radar e meios de comunicações. A integração é implementada através de redes interconectadas em diferentes níveis de acesso, existindo uma rede primária que interliga o CCG com os CRV; uma secundária que interconecta as estações dotadas de radares terrestres; e uma terciária que interliga as esta-

ções de sensoriamento menores. Essa concepção sistêmica integra os meios destinados à aquisição e ao tratamento dos dados de várias espécies e origens; a respectiva visualização e a difusão de mapas, previsões etc.; as telecomunicações e seu suporte de transmissão/recepção; e os recursos de auxílio à navegação aérea. Ficam assim assistidos o sensoriamento remoto, a monitoração ambiental e meteorológica, a exploração das comunicações, a vi-

**Como se pode facilmente
depreender, estamos
falando de sistemas de
Comando e Controle já
bastante dominados e
disseminados no mundo
comercial, cujo acesso não
é vedado a quem se
interesse por obtê-los.
Basta especificar como
organizá-los, com vistas ao
propósito**

gilância radar, os recursos computacionais e seus meios de comunicação, a organização dos dados, seu processamento e sua disponibilização para atender às necessidades peculiares de uma extensa gama de usuários. E fica bem compilado o cenário da Amazônia Legal no que concerne à situação reinante no seu solo, nas águas interiores e no espaço aéreo, para o que diga respeito à proteção e preservação do meio ambiente, ao controle da ocupação e uso da terra, à vigilância e ao controle das fronteiras terrestres e litorâne-

as, à prevenção das atividades ilegais, à prevenção e ao controle de doenças, à proteção da população indígena, ao monitoramento do tráfego fluvial e à vigilância e ao controle do espaço aéreo. Essa gigantesca organização de comando e controle foi, todavia, concebida para zelar pela Amazônia Verde, e não pela Azul, e muito menos ainda pelas demais extensões do novo mar patrimonial brasileiro, que contempla também vastas áreas do Sudeste, não abrangidas por Sipam e Sivam.

Argumenta-se que é possível promover extensões ao Sivam de molde a ampliar sua cobertura, com vistas à Amazônia Azul. O assunto já foi objeto de considerações sob a forma de um subsistema adicional, voltado para a vigilância costeira e marítima, o Sivicom, a residir no Centro Regional de Vigilância de Belém e cobrindo a ZEE anexa à Amazônia Legal, ou seja, do Cabo Orange à foz do Rio Parnaíba, área de aproximadamente 450.000 quilômetros quadrados. Uma especificação técnica preliminar desse apêndice ao Sivam

chegou a ser elaborada pela empresa incumbida do desenvolvimento e implantação do Sivam, mas não parece ter prosperado a idéia, nem sua sucessora, que consistiria em uma célula do Sivam, denominada Cevicom, ou Célula de Vigilância Costeira e Marítima, com a mesma finalidade. Além das razões atinentes à endêmica escassez de recursos financeiros, a Marinha não parece ter aderido a essa concepção, provavelmente nela identificando superposições entre as tarefas que seriam atribuídas ao apêndice do Sivam e as suas atribuições legais. Além disso, havia implicações de a Marinha vir a participar com encargos orçamentários, de desenvolvimento, de manutenção e de ope-

ração, participação essa que, na prática, condicionava o progresso das tratativas que levariam à Cevicom.

Por derradeiro, note-se que esse acréscimo ao Sivam somente cobriria cerca da metade da área jurisdicional marítima que a Convenção da ONU nos concede.

Preferiu a Marinha, nas circunstâncias, colocar-se à disposição para o fornecimento remoto de dados ostensivos, informações e previsões ambientais para a área oceânica e contribuições ao monitoramento ambiental, deixando porém a cargo de outros interessados um possível desenvolvimento dessa célula e seus ônus.

Embora não tenham rendido frutos, os trabalhos realizados em torno desse possível complemento do Sivam tiveram o mérito de evidenciar que:

(1) a estrutura existente, substancialmente voltada para o lado verde de nosso mapa amazônico, não é a mais adequada para administrar os assuntos do mar oceânico;

(2) o fato de ser reconhecida a necessidade de adicionar ao Sivam um subsistema específico é por si só a evidência de ser o Sivam, tal como concebido, insuficiente para a magna tarefa gerencial que se faz necessária na Amazônia Azul e no restante das áreas de nosso mar jurisdicional e patrimonial, resultantes da Convenção da ONU; e

(3) não há conveniência em superpor às atribuições legais da Marinha as tarefas eventualmente atribuíveis, a título de gestão do mar, a outras organizações e chefias, não subordinadas na plenitude à Autoridade Marítima nacional.

Sobre este terceiro ponto, basta lembrar das dificuldades enfrentadas pela Força

**O mar é o grande avisador.
Pô-lo Deus a bramir junto
ao nosso sono, para nos
pregar que não durmamos**

Rui Barbosa

Aérea na concepção e implementação do Sivam, das quais resultou a existência de um segmento dedicado ao controle aéreo, sob o controle da FAB, no CRV de Manaus; tratava-se de destacar, ou dissociar, tanto quanto possível, uma típica tarefa de defesa dentro de um contexto muito abrangente, que poderia ser limitador de sua eficácia.

Admitindo como aceitáveis essas ilações, convém tentar definir que estrutura e que apoio sistêmico mostrar-se-iam adequados à missão da Autoridade Marítima como gestora do mar jurisdicional brasileiro.

UMA PROPOSTA PARA DISCUSSÃO

Explica-se a ausência de um pensamento consolidado sobre uma estrutura de “gerenciamento do mar” em nosso país pelo simples fato de que, até o presente, a sociedade brasileira não se aprofundou no assunto, por não ter ele, ainda, despertado grandes preocupações. A propósito dessa displicente leniência com o mar, é sempre oportuno lembrar o ilustre Rui Barbosa, quando nos disse: *“O mar é o grande avisador. Pô-lo Deus a bramir junto ao nosso sono, para nos pregar que não durmamos”*.

O Brasil precisa acordar e atribuir tratamento célere ao problema da gestão do mar, cujas soluções, apesar de requererem estudos complexos, parecem alcançáveis sem demandas exageradas de recursos.

Um primeiro ponto a considerar seria a solução (já tantas vezes preconizada) da criação de uma Guarda Costeira. No ambiente

micro, adstrito às áreas de atuação das Capitâneas dos Portos, tem-se que essas Capitâneas, empregando os meios da Polícia Naval, fiscalizam navios e embarcações quanto à segurança da navegação; e que quando se deparam, no exercício de suas tarefas rotineiras, com ações ilícitas ou suspeitas de ilicitude, fazem as apreensões cabíveis e destinam à Polícia Federal as providências subsequentes. Não é este, portanto, o ambiente que requereria uma Guarda Costeira. No contexto maior do mar costeiro, tem-se que a Marinha, em adição à missão constitucional principal, já se ocupa em prestar os serviços

de patrulhamento, busca e salvamento, proteção da vida humana no mar, segurança da navegação e outras mais, não parecendo existir a conveniência de despendere recursos vultosos para criar outra Marinha, em superposição à existente. Autônoma ou vinculada à Marinha de Guerra, a Guarda Costeira inclinaria-se a superpor-se às suas atribuições e atividades, e com o passar dos tempos tenderia ao crescimento e à

duplicidade de recursos, como nos ensina a experiência de outros países que seguiram esse caminho.

Aumentar a capacitação e o aprestamento da Marinha existente para o bom desempenho das atribuições complementares que agora se avultam atenderia melhor, no caso brasileiro, aos princípios da razoabilidade e da economicidade.

Discorrer sobre o dimensionamento do Poder Naval fugiria ao escopo deste ensaio, mas o cenário que se descortina para

Aumentar a capacitação e o aprestamento da Marinha existente para o bom desempenho das atribuições complementares que agora se avultam atenderia melhor, no caso brasileiro, aos princípios da razoabilidade e da economicidade

as décadas vindouras convida a presença de um núcleo combatente ágil, com navios de superfície e submarinos atuando no controle do mar e na vigilância e defesa da fronteira marítima, com foco no Atlântico Sul ocidental; e recomenda a existência de aviação naval de patrulha marítima com base em terra, elemento importante para as missões rotineiras de esclarecimento que permitirão a contínua atualização do cenário e a vetoração de unidades ou forças para onde se torne necessário. O recente livro *Reflexões Estratégicas*, do Almirante Mário César Flores, discute o assunto com bastante propriedade, após extensa análise estratégica do panorama global.

Quanto a uma estrutura governamental agrupada por atividades, o trabalho já antes mencionado (“Gerenciando a Amazônia Azul”, *Revista do Clube Naval*, jul/ago/set 2004) explora a matéria com sabedoria, oferecendo as bases para o desenvolvimento das discussões no âmbito da sociedade, Governo e Congresso. Destaque-se a ênfase dada nesse trabalho à experiência de gestão já acumulada pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), coordenada pelo Comandante da Marinha, no papel de Autoridade Marítima. Comemorando 30 anos de profícua existência, está a Cirm, no entanto, limitada à coordenação da Política Nacional para os Recursos do Mar e ao gerenciamento do Programa Antártico Brasileiro. Para uma gestão mais ampla e complexa, como é o caso, caberia sua

reformulação, atribuindo-se-lhe mais poderes e talvez revendo-se sua composição; ou caberia, como propõe o trabalho mencionado, a criação de uma comissão específica, com missão voltada para o Gerenciamento do Mar.

Novamente com vistas à economicidade e razoabilidade, quer nos parecer que uma Comissão Interministerial única, voltada para a missão de gerenciamento do mar, poderia absorver as tarefas da valorosa Cirm e ter sob sua égide toda a problemática do mar brasileiro.

Qualquer que venha a ser a estrutura e sua organização formal, será dela partici-

Qualquer que venha a ser a estrutura e sua organização formal para a gestão do mar, será dela participante insubstituível o Poder Naval, utilizado em seu contexto como o componente do Poder Nacional capaz de dar respaldo, sob a forma de uso político do Poder Militar, à atuação do Estado na tutela de seu mar

pante insubstituível o Poder Naval, utilizado em seu contexto como o componente do Poder Nacional capaz de dar respaldo, sob a forma de uso político do Poder Militar, à atuação do Estado na tutela de seu mar. Esta participação estará em perfeita sintonia com as idéias de revisão do papel das Forças Armadas no ambiente político-estratégico pós-Guerra Fria. Ali situado, gerenciando o mar e exercendo o controle contínuo do cenário, o Poder Naval

poderá ser prontamente aplicado na dosagem certa, podendo seu emprego variar da simples atividade gerencial rotineira até o emprego da força, se necessário for; e não estará jamais se afastando de suas tarefas básicas principais de controlar áreas marítimas, negar o uso do mar, projetar poder e agir dissuasoriamente.

Qualquer que venha a ser o necessariamente amplo fórum das discussões sobre a

matéria, é fundamental que a Marinha lidere o processo, por ser a instituição mais qualificada para conduzi-lo. Igualmente essencial é trabalhar a motivação do governo e da sociedade, trazendo à discussão a importância do tema e evidenciando as responsabilidades nacionais decorrentes da Convenção da ONU, tal como se fez quando do tratamento da problemática da Amazônia Legal, dando luz ao Sipam, ao Sivam e aos investimentos necessários. Nossa vulnerabilidade de fronteiras marítimas tem que ser exposta à sociedade e por ela compreendida, evidenciando-se as ameaças à nossa soberania econômica. A gestão do mar não é assunto intra-Marinha. É matéria de interesse nacional, requerendo amplo debate e muita convicção.

Ao se falar de liderança do processo, enfatize-se que não se está conotando, nem denotando, a prevalência dos interesses navais. Na verdade, o que se defende é a melhor capacitação da Marinha para coordenar um universo de interesses e as atuações de forças e instituições diversas, necessariamente representadas com o adequado peso no colegiado proposto.

Resta discutir quais recursos gerenciais, em adição aos existentes, seriam requeridos.

Admitindo-se que, como já exposto, o Sipam e o Sivam (e seus possíveis apêndices) não constituiriam a melhor solução para o problema em seu todo, podemos olhar para dentro da Marinha, em busca de alternativa adequada. Em assim fazendo, consi-

tata-se a existência da bem-sucedida implantação do Sistema Naval de Comando e Controle (SISNC2) do Comando de Operações Navais. Trata-se de sistema computacional concebido com total ênfase nas necessidades do controle do mar e dos eventuais teatros de operações marítimas que possam ter origem em situações belicosas. Abrange toda a área oceânica de interesse, não se limitando à Amazônia Azul. Oferece todas as condições para a acomodação de novos segmentos de bancos de dados, processamento de tarefas

adicionais às existentes, interligação a outros sistemas (por exemplo, o Sivam, aliás necessariamente) e para acréscimos de recursos de telecomunicações que se façam necessários.

Acresce que o sistema do Comopnav, operado pelo CCTOM, tem sua alimentação de dados complementada pelos dados oriundos do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (Sistram, operado pelo Comcontram – Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo), que por sua

vez dispõe de várias fontes de informação cobrindo a área SAR brasileira. O Sistram recebe dados de todos os navios mercantes brasileiros ou afretados em qualquer lugar do mundo, capitânicas, agências e delegacias espalhadas pelo Brasil, dados das Estações Radiogoniométricas da Marinha, mensagens vindas de Centros de Controle dos países das Américas, partes de contato geradas por navios da Marinha ou aeronaves da FAB em

Qualquer que venha a ser o necessariamente amplo fórum das discussões sobre a matéria, é fundamental que a Marinha lidere o processo, por ser a instituição mais qualificada para conduzi-lo. A gestão do mar não é assunto intra-Marinha. É matéria de interesse nacional, requerendo amplo debate e muita convicção

patrulha etc. Futuramente, poderá passar a receber, conforme recomendações da IMO, informações relativas à segurança da comunidade marítima internacional quanto a ações terroristas ou ilícitas no mar e informações de equipamentos de Long Range Identification and Tracking (LRIT), bem como poderá passar a contar com radares costeiros de longo alcance. Esse conjunto integrado Sistran/SISNC2, incrementável modularmente, comporia, sem dúvida, um grande sistema de vocação marítima, indispensável no suporte às atividades de Defesa, Segurança Marítima, Proteção Ambiental, Busca e Salvamento (SAR) e Inteligência.

Tirando-se partido da inerente capacidade de crescimento modular de sistemas computacionais, não aparenta ser problemática a agregação, ao sistema do Comopnav, de bancos de dados dedicados aos segmentos de interesse analítico dos usuários em potencial. Dados oceanográficos, meteorológicos, biológicos, monitoramento da atividade pesqueira, gerenciamento costeiro e tudo mais que se imaginava poder constituir uma célula, ou um apêndice marítimo do Sivam, pode ser acrescentado à estrutura de dados do sistema existente, dando-se-lhe o competente reforço nos recursos de gerenciamento, armazenamento, aquisição e formatação de dados, bem como aprimorando-se os acessos remotos a tais dados (que poderiam ser, inclusive, visualizáveis nas dependências dos Centros de Coordenação do Sivam, mediante a desejável integração dos dois sistemas). Ressalte-se que, isento de requisitos pertinentes ao controle de tráfego aéreo, interceptação de aeronaves e outros, pertinentes ao Sivam, esse sistema naval de comando e controle não exigiria soluções técnicas sofisticadas e custosas, típicas das aplicações em “tempo real”. Exceção há que ser feita, naturalmente, aos processos de aquisição de dados por

sensoriamento remoto, sempre exigentes de soluções relativamente dispendiosas, podendo-se pensar na sua implementação gradativa.

Como vantagem adicional, além da economicidade e da especialização marítima, tem-se que o sistema do Comopnav foi concebido para as necessidades específicas do emprego mais enérgico, puramente militar, do Poder Naval. Essa característica facilitaria de muito a transição da gradação de seu emprego, caso se desenvolva uma situação que requeira reação armada, e contornaria problemas da espécie enfrentada pela FAB no âmbito do Sivam, no que tange ao controle aéreo de suas aeronaves de interceptação. À medida que se disponha de um sistema que, com bastante flexibilidade, constitua poderosa ferramenta gerencial no âmbito interministerial de uma situação de paz, sem deixar de ser ferramenta igualmente poderosa mobilizável para a missão da defesa nas situações de crise ou beligerância, ter-se-á alcançado a solução ideal, quer sob a ótica da economicidade quer sob o prisma castrense.

Abordados, ainda que de forma superficial, esses aspectos, é possível sintetizar uma proposta de solução para ser eventualmente ampliada e aprofundada. Resume-se ela a três pontos:

- atribuir a gestão do mar brasileiro à Autoridade Marítima Nacional, representada pelo Comandante da Marinha;
- organizar, como instrumento de gestão, uma Comissão Interministerial única com a ampla missão de gerenciar o mar brasileiro, a qual absorveria as responsabilidades da atual Cirm e as novas responsabilidades impostas pela Convenção da ONU sobre o Direito do Mar ; e
- ampliar a capacidade de processamento, armazenamento de dados e comunicações do Sistema Naval de Comando e Controle do Comando de Operações Navais,

transformando-o no Sistema de Comando e Controle Marítimo Brasileiro.

Conduzindo o assunto nessa direção, decerto estará a Marinha do Brasil dignificando e valorizando cada vez mais sua importância estratégica perante a sociedade brasileira, ao mesmo tempo que estará agindo em consonância com as transformações globais tendentes a construir, no alvorecer do século XXI, novos conceitos de emprego do Poder Naval.

Lembremo-nos que a própria Organização das Nações Unidas procurou definir o que a comunidade internacional entende por segurança do Estado: a ausência de risco de ataque militar iminente, ou de pres-

ção política, ou de coerção econômica, dessa forma permitindo que prossiga livremente o desenvolvimento e o progresso de um país.

O Brasil é essencialmente dependente do mar para seu desenvolvimento econômico e para o progresso de sua sociedade. No momento presente, constata-se a existência da grande vulnerabilidade estratégica causada pela ausência de mentalidade, meios e recursos para que o Estado exerça com eficácia seus direitos jurisdicionais e patrimoniais no mar. Observando a postura de outros países e lembrando dos legados da História, nada mais oportuno do que dar ao tema tratamento prioritário e célere.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Missão da Marinha / Defesa / Pensamento militar / Política nacional / Maritimidade / Amazônia Azul/

PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Republicação da *RMB* do 1º trim./2007)

INTEGRAÇÃO MILITAR REGIONAL NA AMÉRICA DO SUL: A viabilidade de um sistema regional de segurança coletiva

ANTONIO CARLOS SOARES **GUERREIRO**
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

Introdução
A Teoria dos Complexos de Segurança Regionais
Síntese histórica do continente sul-americano
 A formação dos Estados sul-americanos
 A influência norte-americana na região
O complexo de segurança sul-americano
 O Nível Doméstico (Interno)
 O Nível Regional
 O Nível Inter-Regional e Global
 Os Subcomplexos
As ameaças
A segurança coletiva
Conclusão

INTRODUÇÃO

Até os processos regionais de integração essencialmente econômicos, como o Mercosul, a União Européia ou a Asean, serão forçados a considerar de maneira mais séria as questões de segu-

rança, mesmo que nenhum deles tenha vocação para se transformar em potência militar global (VALADÃO, 2005, p. 122).

Após o término da Segunda Guerra Mundial, em 1945, foi estabelecido um novo ordenamento internacional, no qual se

priorizou tanto a reconstrução das potências européias e asiáticas devastadas naquele conflito quanto a formação de um ambiente seguro, livre das ameaças de Estados expansionistas que marcaram a primeira metade do século XX. Entretanto, uma nova força rondava a Europa – a União Soviética (URSS). Nesse contexto, em que nascia a confrontação entre as duas superpotências (os Estados Unidos da América – EUA e a URSS), a Guerra Fria, crescia a necessidade de promover-se o desenvolvimento econômico mundial.

A solução encontrada em algumas regiões para que fossem alcançadas as condições mínimas de segurança¹ e/ou para permitir o crescimento das economias foi a integração dos Estados em blocos econômicos e militares, de modo que a interdependência², criada entre seus membros, trouxesse um efeito sinérgico sob ambos os aspectos. Dentro desse pensamento foram criados instrumentos e organismos voltados para a cooperação regional e outros dedicados à segurança.

A América do Sul, no entanto, está atrasada em termos de integração regional, apesar dos esforços isolados realizados, principalmente, pelo Brasil e pela Argentina, há pouco mais de uma década, na tentativa de criar-se condições favoráveis aos próprios crescimentos econômicos e ao da região. Entretanto, a segurança regional

ainda é uma questão a ser equacionada pelos Estados sul-americanos.

O Brasil tem buscado conquistar uma melhor posição no concerto internacional valendo-se das oportunidades advindas do multilateralismo³. No entanto, é pelo papel que vem tentando desempenhar na América Latina (AL), particularmente no continente sul-americano, que pretende se inserir no mundo globalizado como um Estado emergente.

Imerso na realidade regional, caracterizada por suas grandes assimetrias políticas, econômicas e sociais, pelos extensos vazios demográficos e pela permeabilidade à proliferação das atividades ilícitas, o Brasil necessita interagir com seus vizinhos. Tal cenário exige a avaliação conjunta das ameaças existentes ou potenciais, de forma que os Estados possam se preparar, individual e/ou coletivamente, para enfrentar os problemas que venham afetar a própria segurança nacional⁴ e a da região.

Será apresentada, inicialmente, a teoria que servirá de ferramenta para a compreensão das atuais relações entre os Estados sul-americanos. Em seguida, será feita uma síntese dos principais fatos históricos que contribuíram para esse perfil relacional, para, então, ser realizada a análise propriamente dita. Posteriormente, serão levantadas quais dentre as ameaças presentes na região exigem o poder militar

1 Definida na Política de Defesa Nacional como “a condição em que o Estado, a sociedade ou os indivíduos não se sentem expostos a riscos ou ameaças”.

2 Segundo Nye (2002, p. 225), a interdependência, como um termo analítico, se refere a situações nas quais atores ou acontecimentos em diferentes partes de um sistema se afetam mutuamente. Significa dependência mútua.

3 “São relações continuadas, de longo prazo, entre mais de três atores internacionais com o objetivo de promover a cooperação em áreas temáticas específicas baseadas no compartilhamento de princípios de conduta entre seus membros, particularmente os de reciprocidade difusa, indivisibilidade e não-discriminação. Na prática, diz-se de relações multilaterais quando ao menos um dos membros em questão é um Estado Nacional” (GONÇALVES; SILVA, 2005).

4 Buzan (1991, p. 60) define a segurança nacional como a situação em que um Estado não possui ameaças que possam causar-lhe danos, ou seja, livre de ameaças de um ataque militar, de ações coercitivas ou de subversão interna, e, ainda, a ausência de um contexto em que os valores políticos, econômicos e sociais estejam em processo de deterioração.

como protagonista, para, finalmente, ser verificada a viabilidade de se estabelecer um sistema de segurança coletivo sul-americano que atenda à especificidade do continente e aos interesses brasileiros.

Apesar de serem considerados, ao longo do presente estudo, fatores concernentes às esferas política, econômica, social e ambiental, as conclusões estarão limitadas aos aspectos específicos da esfera militar.

A TEORIA DOS COMPLEXOS DE SEGURANÇA REGIONAIS

A Teoria dos Complexos de Segurança Regionais, a qual será utilizada como embasamento teórico, foi formulada inicialmente por Barry Buzan⁵ e, posteriormente, aperfeiçoada e apresentada em parceria com Ole Wæver⁶ (2003).

Buzan (1991) faz uma clara distinção entre os estudos de estratégia e os estudos de segurança, estando os primeiros ligados, exclusivamente, à segurança militar, enquanto os outros consideram, além desta, a segurança ambiental, a econômica e a social. Tal visão foi estruturada a partir da necessidade de distinguir-se os assuntos cujas soluções são de natureza estritamente militar daqueles em que o uso de meios alternativos é mais indicado.

A segurança foi apresentada por Buzan, Wæver e Wilde (1998) como um conjunto de questões que variam dentro de um espectro no qual são identificadas três esferas distintas, segundo os níveis de deci-

são e de interferência. Na primeira, encontram-se as questões “não politizadas”⁷, cuja decisão compete tão-somente aos indivíduos, não cabendo ao Estado nenhum tipo de interferência. A seguinte é definida pelas “politizadas”⁸, em que o nível político, por intermédio das políticas públicas, estabelece as regras para a sua condução. Finalmente, no extremo da escala estão as “securitizadas”⁹, as quais traduzem as ameaças de mais alto nível e que exigem decisões e ações de emergência que vão além do que é tratado pelos processos decisórios políticos normais.

Na prática, o que pode ser considerado como dentro de uma determinada esfera para um Estado não necessariamente o será para outro. Ou seja, assuntos como religião e controle da natalidade, que normalmente são tratados na esfera privada ou “não politizada”, são considerados como da esfera pública ou “politizada” nas sociedades muçulmanas e chinesas, respectivamente. Mesmo dentro de uma sociedade os assuntos podem mudar de esfera ao longo do tempo, fazendo com que alguns poucos alcancem o nível dos “securitizados”. Esse processo de elevação do nível em que um determinado tema é tratado, vindo a alcançar a esfera mais alta, foi denominado de “securitização”¹⁰ por Ole Wæver (1995). Ao contrário, quando os assuntos descem de nível, sofrem um processo de “dessecuritização”¹¹.

A teoria em questão parte do princípio que a segurança é um fenômeno relacional¹², e que não se pode entender a segurança na-

5 Barry Buzan é professor de Relações Internacionais da London School of Economics.

6 Ole Wæver é professor de Relações Internacionais do Departamento de Ciências Políticas da Universidade de Copenhague.

7 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*nonpoliticized*”.

8 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*politicized*”.

9 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*securitized*”.

10 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*securitization*”.

11 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*desecuritization*”.

12 Um processo que depende da relação estabelecida entre duas ou mais partes, e não um atributo de uma delas em particular.

cional de um dado Estado sem se compreender a interdependência de segurança¹³ presente nas interações entre ele e seus vizinhos, cujas características determinam uma dinâmica própria sob o aspecto da segurança em cada região. Assim, um Complexo de Segurança Regional é definido como:

[...] um conjunto de unidades cujos principais processos de securitização, dessecuritização ou ambos são tão interligados que seus problemas de segurança não podem ser razoavelmente analisados ou resolvidos de maneira independente.¹⁴ (BUZAN; WÆVER; WILDE, 1998, p. 201).

Segundo Buzan e Wæver (2003), num complexo de segurança estão presentes dois tipos de relações: as de poder – aplicação do conceito de balanço de poder no nível regional – e as referentes aos padrões de amizade/inimizade¹⁵ entre os Estados. Dessa forma, os complexos são identificados por quatro variáveis essenciais: os seus limites ou fronteiras; a sua estrutura anárquica; a polaridade – relativa à distribuição de poder entre os Estados; e a construção social – afeta ao padrão de amizade/inimizade existente.

Os graus de amizade e inimizade dentro de um determinado complexo definem a interdependência de segurança, e são identificados por faixas de padrões relacionais. Num extremo desse espectro está o caos,

onde todas as relações são marcadas pela inimizade entre os atores. No nível imediatamente posterior estão as “formações conflituosas”¹⁶, nas quais, apesar de prevalecerem os atritos entre os atores, existe algum espaço para as relações amistosas. No seguinte estão os denominados “regimes de segurança”¹⁷, nos quais os Estados cooperam com o gerenciamento dos contenciosos para evitar a guerra, solucionando o “dilema de segurança”¹⁸ por intermédio de suas próprias ações e pela suposição com respeito ao comportamento dos vizinhos. No outro extremo do espectro se encontram as “comunidades de segurança”¹⁹, nas quais as disputas entre os Estados são solucionadas de tal forma que nenhum deles teme uma resposta, seja política ou militar, por parte dos demais membros do complexo (BUZAN, 1991).

Quanto ao padrão de distribuição do poder, os autores entendem que os complexos se dividem em dois tipos: padrão e centrado. O primeiro é caracterizado pela multipolaridade e predominância no tratamento das questões de segurança sob o foco político e militar. Os centrados são identificados pela unipolaridade, podendo ter no seu núcleo uma grande potência ou instituições supranacionais – no caso dos complexos que alcançaram um alto grau de institucionalização que lhes confira o *status* de único ator.

Com relação à influência de potências externas nos complexos, são apresentados os conceitos de “penetração”²⁰ e “cober-

13 Fenômeno relacional no qual as partes envolvidas estão vinculadas, mutuamente, por aspectos de segurança.

14 Original em inglês.

15 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*amity/enmity*”

16 Tradução empregada por este autor para o termo original em inglês “*conflict formation*”

17 Tradução empregada por este autor para o termo original em inglês “*security regimes*”.

18 Segundo Bartolomé (1999, p. 285), o dilema de segurança pode ser entendido pelo fato de o incremento da segurança militar de um Estado, mesmo que com fins defensivos, gerar insegurança em seus vizinhos com os quais mantenha algum tipo de relação conflituosa.

19 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*security community*”.

20 Tradução deste autor para o termo original em inglês “*penetration*”.

tura”²¹. O primeiro decorre da ação das potências externas ao estabelecerem alinhamentos de segurança com os Estados de um complexo, enquanto o outro é uma forma mais intensa de influência, que transcende a simples penetração, e se verifica quando uma grande potência domina a região a tal ponto que a dinâmica de segurança local deixa de operar. (BUZAN; WÆVER, 2003).

A análise de tais complexos é realizada, normalmente, em quatro níveis distintos: o nível doméstico – interno a cada Estado; o nível regional – das relações entre Estados do mesmo complexo; o nível inter-regional – das interações com os vizinhos fora do complexo; e o nível global – das influências das potências mundiais na região.

Uma vez conhecidos os pontos básicos da teoria que será utilizada, serão apresentados, a seguir, os principais fatores que contribuíram para a conformação das características atuais do complexo de segurança sul-americano.

SÍNTESE HISTÓRICA DO CONTINENTE SUL-AMERICANO

A formação dos Estados sul-americanos

Após três séculos de exploração econômica, as colônias da América do Sul tiveram a oportunidade de desvencilhar-se do domínio das suas metrópoles, devido à conturbada situação em que se encontrava a Península Ibérica após a invasão de Napoleão em 1808. A partir de então, eclodiram diversos movimentos de independência, que se alastraram por todo o continente, inspirados no contexto histórico vivido na Europa do início do século XIX, sob forte influência do Iluminismo. Nesse momento, a região se encontrava

dividida entre os vice-reinos espanhóis de Nova Granada, do Peru e do Rio da Prata, e a grande colônia portuguesa, o Brasil.

Nos territórios hispânicos, são deflagradas guerras contra a metrópole e surgem, quase simultaneamente, as juntas de governo locais.

No sul do continente, alimentou-se o sonho da construção de uma “grande Argentina”, cuja extensão territorial englobaria a área hoje equivalente à da própria Argentina, e de Uruguai, Paraguai, Bolívia e parte do Peru e do Chile, o que não se concretizou. A persistência dos argentinos em lograr o ideal da grande pátria os arrastaria a diversos combates com outras províncias, criando as primeiras animosidades entre os novos Estados hispano-americanos (CERVO; RAPOPORT, 1998, p. 82-87).

Ao norte, Simon Bolívar executava seu plano de libertação de Nova Granada, criando a República da Grã-Colômbia, em 1819, a qual também se estendia por uma vasta área, equivalente aos atuais territórios de Venezuela, Colômbia, Panamá e Equador. A partir de 1822, Bolívar tentaria, juntamente com San Martín, colocar em prática seu sonho de uma Confederação Hispano-Americana. Após a morte daquele, em 1830, a Grã-Colômbia foi novamente dividida (HISTÓRIA, 1999).

A grande colônia portuguesa da região viveu, a partir de 1808, uma monarquia de fato, como sede do reino português, e, em 1815, seria alçada à condição de Reino Unido ao de Portugal e Algarves. Mesmo após o retorno da família real para Portugal, o Brasil se manteve numa situação singular, pois D. Pedro, filho do rei D. João VI, assumira como regente, já com a recomendação de seu pai para que se antecipasse a qualquer tentativa de independência, de forma a manter para si a coroa. Assim, a

21 Tradução deste autor para o termo original em inglês “overlay”.

independência brasileira se processou de modo diferente da dos demais Estados sul-americanos. As guerras que se sucederam foram empreendidas apenas para extinguir os focos da resistência portuguesa.

De modo oposto, a fragmentação dos antigos vice-reinos espanhóis deu origem a diversos conflitos, responsáveis pelo acirramento das rivalidades e desconfianças ainda hoje presentes nas relações estatais regionais.

A influência norte-americana na região

Em 1823, quando estavam praticamente concluídas as emancipações dos Estados sul-americanos, era aprovada a Doutrina Monroe no Congresso norte-americano, com o propósito de conter uma nova investida colonizadora européia. A “América para os americanos” foi o primeiro passo de um longo processo de contínua influência norte-americana sobre os novos Estados.

A partir da última década do século XIX, os EUA implantaram uma política imperialista na América Latina, com a realização de intervenções militares respaldadas pelo Corolário Roosevelt²², sendo seguida pela expansão dos interesses econômicos e estratégicos de Washington, particularmente na América Central e no Caribe, por intermédio do apoio às atividades de suas empresas, na conhecida “diplomacia do dólar”²³ (SCHILLING, 2002c). O interesse

despertado pelo controle do canal interoceânico, em fase de construção por uma empresa francesa no norte da Colômbia, levou o governo norte-americano a apoiar secessão desse território e a criação do Panamá, em 1903.

Com a chegada à presidência dos EUA de Franklin D. Roosevelt, em 1933, foi implantada a “política da boa vizinhança”, que, além de abrir o diálogo com a América Latina, intensificava a influência por intermédio de vínculos econômicos, culturais e militares.

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) revelou a importância estratégica do saliente nordeste brasileiro para a instalação de bases militares, e, por essa razão, cresceram as pressões norte-americanas para a adesão do Brasil como aliado naquele conflito. A neutralidade brasileira, inicialmente declarada, rendeu-lhe vantagens por ocasião das negociações com os EUA. A entrada do Brasil na guerra, em 1942, possibilitou a construção da Siderúrgica de Volta Redonda e o reequipamento das Forças Armadas (BRASIL, 2006).

Após assumir o governo dos EUA, Henry Truman decide, em 1947, conter a expansão da influência soviética por intermédio da política que passou a nortear o pensamento estratégico estadunidense durante a Guerra Fria, a Doutrina Truman²⁴. Dentro desse espírito, foi assinado, em 1947, o Tratado Interamericano de Defesa (Tiar) e, no ano seguinte, criada a OEA, coroando o proces-

22 Interpretação dada à Doutrina Monroe, na qual justificava intervenções militares em países americanos, quando estes não promovessem a justiça, violassem os direitos internacionais dos EUA, ou ainda, no caso de favorecerem agressões externas às nações americanas. Origem da política do “Big Stick” (SCHILLING, 2002c).

23 A diplomacia do dólar ganhou esse nome durante o governo do presidente republicano Willian Taft e visava à substituição do poder econômico e da coação militar européia na América Central e Caribe, pelo controle financeiro norte-americano na região, eventualmente amparado por intervenções militares (SCHILLING, 2002c).

24 Após o embaixador dos EUA em Moscou, George Kennan, ter alertado quanto à determinação soviética em iniciar sua luta contra o capitalismo, Truman assume o compromisso, em discurso no Congresso norte-americano, de garantir assistência aos países em que o avanço do movimento comunista se fizesse presente – “Containment Policy” (SCHILLING, 2003).

so de envolvimento de todos os Estados latino-americanos na Guerra Fria. Apesar disso, o avanço do movimento comunista na América Latina fez com que os EUA reforçassem seus vínculos com a região por meio do lançamento de um programa de ajuda militar, que, no caso do Brasil, atingiu seu ápice em 1952, com a assinatura do Acor- do Militar Brasil-Estados Unidos. Semelhan- te ação diplomática estadunidense logrou o envolvimento da Colômbia na Guerra da Coréia, em 1951.

Nos anos 1970, a influência norte-ame- ricana ainda se fazia presente, como no apoio à derrubada do governo de Salvador Allende, a qual deu início ao período de governo militar no Chile, em 1973 (HISTORIA, 1999).

A década de 1980 começou a expor as feridas deixadas pelos governos militares regionais, num momento em que não eram percebidas, pelas sociedades latino-ameri- canas, ameaças concretas à segurança na- cional, o que levou ao questionamento do papel das forças armadas. Paralelamente, os EUA passaram a propalar a importância do emprego das forças militares do conti- nente como unidades policiais, principal- mente no combate ao tráfico de drogas.

A partir de então, a questão das drogas assumiu prioridade nas relações norte-ame- ricanas com a região, o que determinou a sua participação no combate à produção e ao tráfico em territórios peruano, boliviano, colombiano e equatoriano, passando a jus- tificar a presença militar norte-americana nos três primeiros, enquanto que no Equador foi estabelecida uma “*Forward Operating Locations (FOLs)*”²⁵ (ABREU, 2002).

Segundo Thauby [1998], os EUA colo- caram em prática no Cone Sul a política que

denominou de “hegemonia benévola”²⁶, que consistia no estabelecimento de um ou mais interesses comuns com os princi- pais Estados da região, os quais deveriam assumir um valor tal que a vontade política gerada em cada um desses Estados, para a sua concretização, suplantasse quaisquer outros advindos da relação com os demais sócios regionais. Normalmente, as aspira- ções não se concretizam ou não trazem nenhum benefício para os Estados, restan- do apenas insatisfação entre eles, o que corrobora a análise apresentada por Buzan e Wæver (2003, p. 334), quando mencio- nam a prática por Washington da política do “dividir e governar”.

O insucesso na implantação de uma Área de Livre Comércio das Américas (Alca), proposta pelos EUA, fez com que buscassem a celebração de acordos bilate- rais, com Chile, Peru e Colômbia (e, atual- mente, em negociação com o Equador) (ICONE, 2006). Assim, com exceção dos membros plenos do Mercosul e da Venezuela, que está em fase de incorpora- ção, quase todos os Estados sul-america- nos poderão ser absorvidos pelo que pode ser considerado como a atual estratégia norte-americana de desestruturação do pro- cesso de integração do continente.

Após os atentados de 11 de setembro de 2001, e o conseqüente estabelecimento pe- los EUA da “guerra ao terror”, cresceu o seu interesse pela região da tríplice fronteira en- tre Brasil, Argentina e Paraguai, por acredita- rem que de lá são enviados recursos para o financiamento de organizações terroristas como o Hezbollah, o Hamas e a Al-Qaeda.

A presença norte-americana nessa área já é uma realidade, graças ao acordo militar assinado pelo Congresso paraguaio em

25 Localidades de Operações Avançadas que são permanentemente guarnecidas por militares norte- americanos. Na FOL equatoriana atuam cerca de 470 militares dos EUA, não sendo livre o acesso de equatorianos a todas as áreas (ABREU, 2002).

26 Original em espanhol.

maio de 2005, que autoriza o treinamento de tropas e a realização de operações conjuntas em seu território.

Conhecidos os principais fatos históricos que contribuíram para a formação do atual perfil das relações regionais, será analisado o Complexo de Segurança Sul-Americano, segundo a teoria apresentada.

O COMPLEXO DE SEGURANÇA SUL-AMERICANO

Buzan e Wæver (2003) consideram que o padrão das relações existentes entre os Estados sul-americanos não é resultante dos períodos pré-colonial ou colonial, como também julgam que a região não sofreu significativa influência européia ou norte-americana.

Sem dúvida, é a partir da formação dos Estados sul-americanos que se pode verificar, com maior clareza, o surgimento dos principais aspectos presentes na dinâmica das relações na região. Entretanto, não podem ser desconsiderados fatos relevantes que até hoje, mesmo que indiretamente, as influenciam. Um excelente exemplo do peso da cultura pré-colombiana na atual política sul-americana está na força do “pachamamismo”²⁷, particularmente na Bolívia, no Peru e no Equador, onde a força da cultura incaica termina por influenciar diretamente os movimentos sociais e a política nacional desses Estados.

Já com relação ao período colonial, vale lembrar que a extensão territorial que o Brasil logrou manter teve reflexos geopolíticos posteriores, no que tange ao controle de espaços, particularmente durante os movimentos de independência dos vice-reinos espanhóis.

A permanente influência norte-americana na América do Sul após 1823 igualmente dei-

xou suas marcas. Atualmente, por exemplo, verifica-se que o alinhamento da Colômbia com os EUA tem provocado duras reações da Venezuela, que decidiu se retirar da Comunidade Andina (CAN). Da mesma forma, a cooptação de Estados da região para a celebração de acordos bilaterais enfraquece a integração no continente. Apesar disso, não se pode dizer que os EUA exerceram ou exercem uma “cobertura” na região.

Com base no que foi visto até o momento, verifica-se que desde o período da formação dos Estados sul-americanos, no início do século XIX, o complexo de segurança do continente esteve marcado pelas crises domésticas, pela instabilidade política, pelos conflitos mal resolvidos, pelos contenciosos territoriais, pelas rivalidades históricas e pela permanente influência norte-americana. Essa leitura permite classificá-lo como um “regime de segurança” do tipo “padrão” e submetido à permanente “penetração” dos EUA.

A seguir, com base na teoria apresentada, serão analisados cada um dos seus níveis. Entretanto, será adotada a fusão dos níveis global e inter-regional de análise, conforme Buzan e Wæver (2003) propõem para o caso sul-americano, devido ao fato de a única região relevante vizinha a interagir com esse complexo ser a norte-americana, a qual é também dominada pela superpotência global – os EUA.

O Nível Doméstico (Interno)

A redução dos índices de miséria e de exclusão social vem sendo realizada pelos Estados sul-americanos, em maior ou menor escala, com um aumento dos seus gastos sociais. O Uruguai, a Argentina e o Brasil são os que aplicam os maiores

27 Movimento de devoção à “Pachamama” (Mãe Terra), por intermédio da exaltação superlativa das culturas indígenas incaicas, em detrimento da cultura dos povos conquistadores.

percentuais dos seus Produtos Internos Brutos (PIB) em despesas sociais – 20,9%, 19,4% e 19,1% respectivamente. Entretanto, altos gastos sociais significam menores investimentos em infra-estrutura e no fomento à produção, dilema típico da maioria dos Estados da região (CEPAL, 2006).

A simples verificação dos valores apresentados permite identificar o peso que o combate à pobreza exerce na condução da política interna de cada Estado, e até mesmo inferir quanto ao seu potencial de desestabilização. Mesmo se tratando de uma questão “politizada”, a atenção dada ao tema pelos governos locais não foi capaz de reverter o seu quadro histórico.

A debilidade das instituições democráticas também é uma ameaça aos Estados da região, capaz de levar, em algumas ocasiões, à quebra da paz social, com grande escalada da violência. Isso pôde ser observado na Colômbia, a partir de meados da década de 1940, num período de grave crise interna conhecida como “*la violencia*”, que se estenderia por cerca de quatorze anos, com um saldo final de centenas de milhares de mortos (SCHILLING, 2002c).

Quando o movimento comunista começou a difundir-se pela América Latina, a guerrilha de ideologia marxista foi a principal forma adotada de oposição aos governos, provocando o surgimento, nos anos 1960, de diversas organizações guerrilheiras. Foram necessárias algumas décadas para que fossem extintos grupos como o Sendero Luminoso, no Peru, enquanto outros ainda permanecem muito ativos, como as Fuerzas Armadas Revolucionarias da Colômbia (Farc), as quais são responsá-

veis por cerca de quatro décadas de conflitos internos na Colômbia.

O combate aos grupos guerrilheiros deu margem para que os governos militares empregassem a violência estatal como a principal forma de repressão. As ações protagonizadas por ambos os lados ainda estão vivas na memória em alguns Estados como o Brasil, o que contribuiu para o surgimento de fortes divergências internas, em particular naqueles onde os grupos que ontem combatiam os governos militares agora fazem parte do mesmo Poder Executivo.

A democratização iniciada durante os anos 1980 contribuiu com a gradual redução da participação do setor militar na vida política dos Estados que, somada ao baixo nível de tensões regionais, chegou, em alguns casos, ao extremo do questionamento da necessidade das suas Forças Armadas e à tentativa de desviá-las para o combate às drogas.

A partir da segunda metade dos anos 1980, os governos neoliberais²⁸ sul-americanos procuraram eliminar o histórico intervencionismo estatal nas economias, internacionalizando-as. Entretanto, a reação ao período de neoliberalismo, devido a sua incapacidade de solucionar os problemas internos de cada Estado, trouxe uma nova onda de populismo nacionalista sul-americano, que começa a alterar os direcionamentos dados a algumas economias, reiniciando um novo ciclo de nacionalizações e de quebras de contratos e concessões.

Com relação à região amazônica, cresce a preocupação dos Estados que a compõem com o combate aos principais problemas existentes, como a biopirataria, a destruição ambiental e o narcotráfico. Além dis-

28 O neoliberalismo é a “corrente de pensamento político que defende a instituição de um sistema de governo no qual o indivíduo tenha mais importância do que o Estado, sob a argumentação de que quanto menor a participação deste na economia, maior é o poder dos indivíduos e mais rapidamente a sociedade pode se desenvolver e progredir, para o bem dos cidadãos” (NEOLIBERALISMO, 2006).

so, as intenções veladas das Organizações Não-Governamentais (ONGs) que lá operam merecem especial atenção dos governos locais, em especial o brasileiro.

As ONGs que se instalaram no Brasil, particularmente na Amazônia, escolheram como tema para sua penetração a questão indígena. Dados da Fundação Nacional do Índio (2006) indicam que, desde o início da demarcação dessas terras, a partir da década de 1970, já somam 488 áreas em diversas fases do processo de regularização, perfazendo um total de 105.673.003 hectares, o que corresponde a 12,41% da superfície do seu território.

A principal área de atuação dessas ONGs é o norte do Estado de Roraima, basicamente por sua vulnerabilidade devido à proximidade das fronteiras com a Venezuela e a Guiana, à distância dos grandes centros e a seu despovoamento. As suas ações possibilitaram, por exemplo, a demarcação das reservas ianomâmis, cuja superfície de 96.649 km² é equivalente à do Estado de Santa Catarina, para uma população de cerca de 9 mil índios; bem como a reserva Raposa/Serra do Sol, com uma área de 17.430 km², que corresponde à metade do Estado do Rio de Janeiro, para uma população de 15 mil índios (Funai, 2006).

Carlos Meira Mattos (2005) avalia que a decisão do governo pela demarcação dessas duas áreas já inviabiliza a ocupação e exploração econômica de mais da metade do território de Roraima e faz parte de um movimento para a internacionalização da Amazônia.

As questões apresentadas neste nível apontam para a dificuldade dos governos em solucionar seus problemas internos, o que lhes confere o *status* de “Estados fracos”²⁹.

O Nível Regional

A conturbada formação dos Estados sul-americanos fez com que fossem arrastados alguns contenciosos por soberania em áreas de fronteira até os dias de hoje. Do mesmo modo, as posteriores disputas pelo domínio dos espaços contribuíram para o surgimento de rivalidades.

Apesar disso, a América do Sul é considerada uma região de baixa incidência de conflitos armados no século XX, e a razão costuma ser atribuída ao isolamento físico entre os Estados, em face das grandes áreas de vazio populacional com diminuta infraestrutura, ou ainda pelo efeito estabilizador do Brasil, devido ao seu tamanho, seu poder de solução dos conflitos por via diplomática e seu desejo de estabilidade regional (BUZAN; WÆVER, 2003).

Atribuir aos espaços vazios parte da responsabilidade pela relativa tranquilidade na região aparenta ser uma forma de simplificação analítica e que não espelha a realidade. Os esforços para a integração dessas áreas por intermédio da implantação de eixos como previsto pela Iniciativa para a Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA, 2006) ainda não demonstraram que venham a oferecer algum risco às relações entre Estados vizinhos. Além disso, historicamente, o peso geopolítico da extensão territorial brasileira costumou ser visto mais como uma preocupação para a região do que como um efeito estabilizador.

O princípio da solução pacífica dos conflitos, estabelecido na Constituição brasileira (BRASIL, 1988), bem como o objetivo da Defesa Nacional de promover a estabilidade regional, consignado na Política de Defesa Nacional (PDN) (BRASIL, 2005), po-

29 Segundo Buzan (1991), os Estados fracos são aqueles com baixo grau de coesão sociopolítica e com instituições muito instáveis. Claramente, têm mais vulnerabilidades e enfrentam diferentes e mais complicados problemas de segurança que os Estados fortes. Normalmente, estão mais preocupados com as próprias questões internas do que com os problemas de segurança nacional.

dem ser considerados como os reais fatores de estabilização.

Na verdade, as rivalidades e os conflitos envolvendo os principais Estados da região nunca permitiram que fossem estabelecidos sólidos vínculos ou polarizações bem definidas que possibilitassem o alinhamento dos demais Estados em torno das maiores potências – Brasil e Argentina. A dinâmica de segurança que vigorou antes da Guerra Fria foi muito influenciada por conceitos geopolíticos, nos quais os Estados buscavam estabelecer entendimentos informais com os “inimigos dos seus inimigos” (KELLY).

As diferenças nas raízes históricas e, até certo ponto, culturais entre o Brasil e os demais Estados sul-americanos influenciaram a política externa brasileira, fazendo com que se desenvolvesse um tipo de insegurança quanto ao seu posicionamento na região. Houve períodos em que o Brasil se voltou para a América do Sul, como na ocasião do pacto Argentina, Brasil, Chile (ABC), e, em outros momentos, buscou alinhar-se com as potências externas, particularmente os EUA, evitando o envolvimento com as questões regionais (BRASIL, 2006).

Apesar dessas disparidades, a América do Sul caminhou na direção da integração, e o primeiro importante marco foi a criação da Cepal, em 1948, que passaria a servir como um foro dedicado ao estudo e à defesa dos interesses econômicos de seus membros, seguido por outros voltados para o fomento do comércio ou cooperação, como o Tratado da Bacia do Prata (TBC) e a CAN, em 1969, e o Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), em 1978.

No momento em que terminava a Guerra Fria, e diante de um cenário no qual a globalização começava a ditar as regras para as economias mundiais, é criado, em 1991, o Mercosul – bloco econômico formado, inicialmente, por Argentina, Brasil, Paraguai e

Uruguai. Para que este pudesse ser concretizado, foi necessária a implantação de diversas ações por parte da Argentina e do Brasil, pólos do eixo de sustentação desse processo de integração, no sentido de diluir as rivalidades e o “dilema de segurança” que marcaram a história de suas relações. Dessa forma, ao longo dos anos que antecederam à sua criação, foram colocadas em prática, pelos respectivos governos, diversas Medidas de Confiança Mútua (MCM), visando à “dessecuritização” das suas relações.

Como coroamento de todas as iniciativas anteriores, os presidentes e representantes dos 12 Estados sul-americanos firmaram um compromisso de fundar uma Comunidade Sul-Americana de Nações (Casa), por ocasião da assinatura da Declaração de Cusco, em 2004, sinalizando o caminho que a América do Sul pretende trilhar em termos de integração regional.

Apesar dos esforços realizados até então, as freqüentes inconsistências nas políticas estatais no continente comprometem o lento e delicado processo de integração, basicamente pela condução de ações não coordenadas ou incoerentes dos dirigentes locais, não permitindo que se alcance a necessária convergência de objetivos.

O tipo de política praticada por Hugo Chávez à frente do governo da Venezuela é um exemplo disso. Como líder populista, tem conseguido conquistar as massas venezuelanas, mesmo que com grande insatisfação das elites locais. Seu governo tem realizado investimentos na aquisição de material bélico, trazendo inquietação, particularmente para os países com os quais possui contenciosos territoriais, como a Colômbia e a Guiana. Por outro lado, a grande capacidade de investimento do seu governo lhe confere uma posição de destaque nos foros econômicos regionais.

Já as relações da Colômbia com o governo venezuelano são marcadas básica-

mente por três fatos: a disputa por limites; o alinhamento de Bogotá com Washington, em troca do seu apoio no combate aos cartéis das drogas; e as suspeitas do apoio venezuelano à guerrilha colombiana (BUZAN; WÆVER, 2003).

O combate ao narcotráfico na Colômbia, evidentemente incluída no contexto amazônico, tem um grande potencial de transbordamento para o território brasileiro e dos Estados vizinhos, em face do isolamento dessas fronteiras e da pouca presença dos órgãos estatais. À medida que o seu combate é intensificado em território colombiano, aumenta a necessidade de coordenação dos esforços entre os Estados envolvidos.

Dentre os Estados da sub-região, o Brasil é o que tem maior capacidade para realizar essa coordenação, particularmente por contar com a infra-estrutura do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam), possibilitando que as decisões relativas ao destino da Amazônia e as soluções para os seus problemas fiquem restritas ao âmbito dos governos locais.

A criação da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (Otca), em 1995, e o posterior estabelecimento da Secretaria Permanente, em Brasília, em 2002, trouxeram vitalidade ao esquecido TCA, constituindo-se num importante fator de inibição de ameaças endógenas e de tentativas de interferência internacional, o que é um indicador válido da “securitização” da questão amazônica.

As relações entre Brasil e Bolívia sofreram um impacto quando o presidente boliviano, Evo Morales, com apoio popular, iniciou sua cruzada contra as empresas estrangeiras no país. Sob o argumento de que procurava reverter para o povo boliviano os benefícios da exploração dos recursos naturais, realizou a expropriação das empresas petroleiras estrangeiras, com prejuí-

ízo para os investimentos da Petrobras naquele Estado.

A antiga reivindicação da Bolívia de sua saída para o mar não está esquecida, motivo pelo qual o tema foi incluído, pelo Chile, na agenda de trabalho bilateral, em 2006, apesar de os entendimentos não incluírem uma negociação para a cessão de soberania (BRECHNER, 2006).

O Paraguai é um dos Estados que requerem especial atenção dos seus vizinhos. O atraso no seu desenvolvimento econômico e social, o baixo desempenho nas suas trocas comerciais no bloco e a grande quantidade de atividades ilícitas praticadas no seu território podem se transformar em ameaça para a região.

O resultado das relações comerciais do Uruguai com os seus parceiros do bloco também não foi satisfatório para a sua economia. O seu governo tem criticado as barreiras fitossanitárias impostas aos seus produtos e o protecionismo aos produtores brasileiros. Além disso, enfrenta uma intensa crise com a Argentina por esta opor-se ao prosseguimento do projeto de implantação das fábricas de pasta de celulose nas margens do Rio Uruguai. A incapacidade dos membros do Mercosul em solucionar essa questão no âmbito do bloco fez com que a Argentina apresentasse uma denúncia contra o Uruguai perante a Corte Internacional de Justiça, no intuito de suspender as obras.

As relações da Argentina com o Brasil se estreitaram bastante nos últimos anos, em função das MCM implantadas. Entretanto, apesar do incremento na interdependência de segurança entre os principais sócios, o governo de Buenos Aires se posicionou contra ao pleito brasileiro de um assento permanente no Conselho de Segurança da ONU.

Apesar disso, o Brasil continua atribuindo alta prioridade à integração sul-ameri-

cana, já que é por intermédio dessa aproximação política e econômica com seus vizinhos que pretende estabelecer suas bases como potência mundial emergente. Paralelamente, tem aproveitado as oportunidades que o crescimento do multilateralismo atualmente proporciona, com relativo sucesso em ações isoladas ou como integrante de grupos de interesse internacional – como o G4³⁰ e G20³¹ – na Organização das Nações Unidas (ONU) e na Organização Mundial do Comércio (OMC). Em apoio à sua política externa, tem buscado o aumento da sua participação em operações de paz da ONU, como a que realiza no Haiti, conforme estabelecido na sua PDN (BRASIL, 2005).

Os governos da Argentina e do Chile também promoveram uma consistente aproximação entre os dois Estados quanto aos aspectos de segurança comum, a qual possibilitou a criação, em dezembro de 2005, de uma força de paz combinada a ser empregada em missões sob a égide da ONU. (ACUERDO, 2005). Um maior envolvimento do Chile com o Mercosul traduz-se num importante ganho político para o bloco.

As atuais dificuldades decorrentes das assimetrias políticas e sociais, bem como a atividade de líderes populistas promotores de instabilidade na região, dificultam uma firme expansão da dinâmica de segurança dentro do complexo sul-americano, cujo eixo mais consistente é, no momento, a via política e econômica estruturada pelo Mercosul, centrada nas relações Brasil-Argentina. Esse bloco poderá ser a base para a inserção dos Estados a ele pertencentes, e, futuramente, dos demais do continente, em projetos de maior envergadura,

que incorporem concretamente os aspectos de segurança e defesa da região.

O Nível Inter-Regional e Global

A principal característica do complexo de segurança sul-americano, quando analisado neste nível, é a constante “penetração” dos EUA. Tal influência na região, apesar de variar de intensidade e de motivação, sempre esteve presente.

O fim da Guerra Fria trouxe um novo direcionamento para as relações estadunidenses com a região, agora basicamente voltadas para as questões econômicas.

Os interesses regionais passaram a entrar em conflito com as pretensões dos EUA de uma integração econômica hemisférica – Alca –, sob condições tidas como desfavoráveis por alguns dos Estados latino-americanos, entre eles o Brasil, e interpretada pelos governos da região como uma nova investida para o controle hegemônico do comércio nas Américas.

Com relação à segurança, Washington passou a dar uma nova orientação ao combate às suas ameaças quando priorizou, a nível hemisférico, as drogas, e, a nível global, o terrorismo. Enquanto ambas são usadas para justificar a presença militar norte-americana no continente – como no caso do Plano Colômbia – o terrorismo foi utilizado como álibi na tentativa de dar sobrevida ao esquecido Tiar, após 11 de setembro de 2001 (BUZAN; WÆVER, 2003).

A política externa estadunidense para a região contribuiu para gerar um sentimento “antiamericanista”. Apesar disso, uma política de confrontação com os EUA não contribuirá em nada para o bom andamento do pro-

30 O G4 é o grupo de países que acordaram em se apoiar mutuamente para o ingresso como membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU. Composto por Alemanha, Brasil, Índia e Japão.

31 O G20 foi criado em 2003, em Cancún, México, e reúne países emergentes, que querem uma reforma do comércio agrícola internacional, com redução dos subsídios e tarifas adotadas por europeus e americanos para que possam exportar mais aos países ricos.

cesso de integração no sul do continente, o que, segundo Buzan e Wæver (2003), é perfeitamente compreendido pelos principais sócios do Mercosul: Brasil e Argentina.

O espaço conquistado nas agendas internacionais sobre a necessidade da preservação das florestas tropicais, particularmente a Amazônica, tem motivado a discussão sobre o conceito de soberania e sua internacionalização. A possibilidade de vir a ser considerada como um patrimônio mundial, incapaz de ser preservada pelos Estados que a compõem, reforça a tese do processo de “securitização” da questão amazônica.

O tipo de influência exercida pelas maiores potências mundiais sob o continente variou bastante, principalmente após o término do embate vivido entre os protagonistas do mundo bipolar, a partir dos anos 1990. Assim, as questões econômicas e ecológicas passaram a ganhar maior destaque, enquanto as de segurança receberam um outro direcionamento, novamente influenciado pelos EUA: o apoio ao combate às drogas e ao terrorismo.

Os Subcomplexos

Após a análise dos três níveis do complexo de segurança sul-americano, pode-se constatar a existência de dois subcomplexos com características distintas, como indicado por Buzan e Wæver (2003): o Cone Sul – composto por Brasil, Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e Bolívia – e o Norte Andino – com Peru, Equador, Colômbia, Venezuela e Guiana.

O primeiro apresenta maior nível de integração, devido ao avanço no seu processo de estabilização política, econômica e social, tanto por intermédio das MCM

implantadas quanto pelo impulso proporcionado pelo Mercosul, o que o aproxima de uma “comunidade de segurança”.

No subcomplexo Norte Andino, é quase inexistente a dinâmica das relações devido ao fato de ser composto, basicamente, de Estados e potências fracas³². Nesse contexto, a influência brasileira está necessariamente presente, uma vez que a sua extensão territorial lhe permite integrar quase todas as regiões do continente, incluindo a amazônica, na qual todos os Estados desse subcomplexo possuem parte dos seus territórios.

A evolução do diálogo entre os membros da Otca sobre as questões que afetam a segurança daquela região contribuiu para que os Estados do subcomplexo Norte Andino estreitassem seus vínculos com o Brasil, em face de sua maior capacidade de vigilância e de ação contra as ameaças à região. Assim, o tema prioritário para a Defesa Nacional brasileira, a Amazônia, ganhou importância na agenda dos demais Estados do Norte Andino, o que permite considerar que o Brasil exerce uma forma de “penetração” naquele subcomplexo.

O ingresso da Venezuela como membro permanente do Mercosul poderá vir a redesenhar ambos os subcomplexos, e devido à capacidade de investimento desse país no continente, fruto da privilegiada condição de membro da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), tem potencial para criar um novo eixo de sustentação da integração sul-americana, em torno das maiores economias regionais – Argentina, Brasil e Venezuela (SILVA, 2006) –, o que promoveria a definitiva inclusão da região norte do continente no processo.

A análise, realizada nos três níveis, permitiu que se verificasse o real impacto que

32 Potências fracas são Estados em que seus poderes não se projetam muito, em alguns casos sequer além de seus próprios limites, com pouca contribuição para a interação de segurança entre ele e seus vizinhos, de modo a gerar um significativo padrão de relações de segurança regional (BUZAN, 1991).

cada um dos fatores apresentados exerce na atual dinâmica de segurança sul-americana e que fossem destacadas as diferenças entre os subcomplexos. Será necessário, então, que se identifiquem quais ameaças se constituem em potenciais riscos à segurança dos Estados e/ou a cada uma das sub-regiões, e que cujo combate exija o efetivo emprego de forças militares.

AS AMEAÇAS

Quais dos fatores já apresentados poderiam ser apontados como ameaças à segurança de cada Estado e/ou à regional?

Flores (2002) considera que a nova ordem mundial, pós-Guerra Fria, trouxe uma mudança na tendência dos futuros conflitos no mundo. Segundo esse autor, serão improváveis as guerras generalizadas que marcaram o século passado. No entanto, reconhece a existência de outras fontes de conflitos que cresceram de importância e afirma que, na América do Sul, tais fontes estariam limitadas às ameaças transnacionais.

Apesar de Flores indicar como baixa a probabilidade de deflagração de um conflito clássico entre Estados, conforme indica a própria história recente das relações regionais, não se pode descartá-lo. A prevenção seria a melhor das soluções e deveria contar com a ação diplomática dos Estados envolvidos, a exemplo da já citada iniciativa chilena de iniciar negociações com a Bolívia.

As ameaças transnacionais, apontadas por Flores como promotoras de conflitos para a região, estão relacionadas às questões que, apesar de já existirem durante a Guerra Fria e, de algum modo, oferecerem risco à segurança global, não conseguiam sobrepujar as ameaças potenciais advindas

do embate vivido pelas duas superpotências. Algumas delas, em maior ou menor grau, estão presentes no continente.

Uma vez que este estudo limita as suas conclusões aos aspectos específicos da esfera militar, será utilizado para a análise das ameaças transnacionais o critério do Pughwash Group³³ (*apud*, BARTOLOMÉ, 1999, p. 208-209), o qual as classifica em três categorias: “ameaças militares clássicas; ameaças não militares; e ameaças resultantes da redução da capacidade funcional do Estado”. Dentro do primeiro grupo se encontra a proliferação de armas de destruição massiva; no segundo, a deterioração ambiental e as migrações (do ponto de vista da discriminação); e no terceiro, a pobreza, o terrorismo e o crime organizado. Entretanto, para efeito da análise do atual contexto sul-americano, o terrorismo – por diferenciar-se conceitualmente da guerrilha, como será visto mais adiante – e a proliferação de armas de destruição em massa – por não estarem presentes no continente – não serão abordados neste estudo.

A grande atenção dedicada à deterioração ambiental pelos organismos supranacionais e, particularmente, pelas ONGs, a partir da década de 1970, é que a diferencia das demais ameaças transnacionais. Os vários problemas que hoje afetam o meio ambiente contribuíram para a criação do conceito de “desenvolvimento sustentável”, pelo qual os Estados adequariam seus programas de crescimento, de forma a evitar danos ambientais, o que para os menos desenvolvidos nem sempre é possível.

A Amazônia passou a ser objeto de interesse internacional, a ponto de, na última década, líderes políticos mundiais insinuarem a necessidade da sua internacionalização ou da sua transformação em “bem pú-

33 MULLER, Marie (reporter): “Pugwash Symposium On Human Security In The Southern African Context”, Pugwash Meeting nº 236, Halfway House, South Africa, 7-10 June, 1998.

blico mundial”, sujeita à gestão coletiva (MOREIRA, 2005).

Na verdade, a falta de maior presença dos órgãos estatais na região e de uma política bem definida para a Amazônia deu margem à atuação bastante eficiente das ONGs, as quais, sob o pretexto de defender os interesses dos povos indígenas e a preservação do meio ambiente, mobilizam a opinião pública mundial e utilizam tais questões como consistentes argumentos para uma possível interferência internacional.

Obviamente, o combate às ações de degradação ambiental é de responsabilidade de órgãos específicos dos Estados, como o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama), no Brasil. Entretanto, a discussão global sobre o tema o tem levado à sua polarização de forma conflituosa, com a sua conseqüente escalada para a “securitização”, particularmente no Brasil, onde tal movimento internacional é visto como uma tentativa de impedi-lo de explorar, soberanamente, as potencialidades da região (MATTOS, 2005) ou, ainda, como interesse dos países industrializados sobre os recursos lá existentes.

Mesmo sendo enquadrada como “ameaça não militar”, o simples fato de os Estados amazônicos darem continuidade aos seus programas de desenvolvimento para a região poderá, cada vez mais, levá-los a um conflito com outras grandes potências, com possibilidade do emprego de meios militares, como afirma Paul Kennedy³⁴ (*apud* BARTOLOMÉ, 1999).

Os movimentos migratórios de caráter intra-regional, ainda que não tenham gerado medidas mais graves das autoridades estatais, começam a ganhar vulto na América do Sul. Procópio (2005, p. 1) indica, por exemplo, que cerca de 35 mil peruanos vi-

vem em Manaus, assim como aproximadamente 20 mil brasileiros se instalaram na Bolívia, os quais rotula de “refugiados econômicos”. Na verdade, não se pode eliminar a possibilidade da ocorrência de outros tipos de migrações regionais. De qualquer forma, no Brasil, o combate a uma eventual concretização desse tipo de “ameaça não militar” também caberia, constitucionalmente, à Polícia Federal.

A situação de extrema pobreza em que se encontra parte da população sul-americana, aliada à incapacidade de alguns Estados de reverterem esse quadro, podem tornar-se um fator interno de desestabilização política, capaz de contaminar sociedades vizinhas que enfrentem situações semelhantes, particularmente em se tratando de áreas remotas e com pouca presença dos órgãos estatais. Essa é uma das “ameaças resultantes da redução da capacidade funcional do Estado”, e o seu combate ainda é o maior desafio para a maioria dos Estados do continente. A solução dependerá da implantação de políticas econômicas e sociais corretas, não cabendo nenhuma ação militar, senão do tipo humanitária, desde que seja preservada a integridade dos poderes institucionais e garantidas a lei e a ordem.

Talvez o crime organizado seja a ameaça que esteja mais enraizada na vida dos Estados da região. Além dos graves prejuízos internos que causam aos Estados, a sua expansão, em alguns casos, transcende as suas fronteiras. O contrabando de produtos realizado na fronteira do Paraguai com o Brasil; a lavagem de dinheiro e a remessa irregular de recursos ao exterior; e a extração ilegal de madeira na Amazônia são alguns exemplos dessas atividades.

A atenção de Washington com a região da Tríplice Fronteira, devido à possível as-

34 KENNEDY, Paul. Para los próximos 500 años. In *El Mundo em 1992*. The Economist Publications, Hutton-Williams Agency, Londres, 1992.

sociação de ações típicas do crime organizado em apoio ao terrorismo internacional, levou à aprovação de uma moção ao Presidente George W. Bush para que este solicite a formação de uma força-tarefa para atuar na região (SARNEY, 2006). A questão merece uma especial atenção dos governos do Brasil, da Argentina e do Paraguai, diante do iminente risco de contar-se com um grande efetivo militar norte-americano operando no coração do Cone Sul.

Retirando-se da questão a possível intervenção militar dos EUA, contra a qual pouco poderia ser feito em termos de efetiva ação militar pelos três Estados da região envolvidos, a ameaça do crime organizado, enquadrada também como “resultante da redução da capacidade funcional do Estado”, seria combatida, no Brasil, pela Polícia Federal, conforme previsto na Constituição Federal Brasileira (BRASIL, 1988), a qual poderá contar com o apoio de inteligência e até da logística das Forças Armadas.

O narcotráfico é um tipo específico de crime organizado de caráter global que, pelas características apropriadas para o cultivo da coca na região andina, tem na América do Sul uma das suas maiores estruturas. A sua associação com a guerrilha colombiana lhe conferiu a condição de organização armada – narcoguerrilha –, capaz de manter-se por décadas com o controle de uma parte do território daquele Estado.

Cabe, no entanto, realizar alguns esclarecimentos. Apesar do recurso à violência contra os governos colombianos instaurados, a guerrilha das Farc difere do terrorismo, basicamente, por três razões. A primeira, pelo ambiente de atuação – ao contrário do terrorismo, a guerrilha se ocupa das áreas rurais; a segunda está relacionada à es-

trutura – que no caso da guerrilha tende sempre a aumentar; e a terceira, pelo objetivo imediato – enquanto na guerrilha é o controle de áreas geográficas, no terrorismo é a simples geração do terror (BARTOLOMÉ, 1999). Além disso, a guerrilha protagonizada pelas Farc também se distanciou do seu conceito clássico, a partir do momento em que o movimento se afastou da questão ideológica, aproximando-se, cada vez mais, de uma indústria do crime.

Diferentemente dos demais crimes organizados, a narcoguerrilha tem potencial para ameaçar militarmente os Estados vizinhos. De fato, desde meados da década de 1980, é considerada pelos EUA como um Conflito de Baixa Intensidade³⁵ (CBI) (BARTOLOMÉ, 1999), o que, na ocorrência do transbordamento das suas ações além das fronteiras colombianas, exigiria uma resposta militar.

Para sintetizar o que foi visto sobre as ameaças, observa-se que existem três situações bem distintas, nas quais a solução militar pode ser aplicada. A primeira considera a possibilidade de uma disputa territorial escalar para um clássico conflito entre Estados. A segunda contempla a questão da deterioração ambiental, particularmente na Amazônia, por apresentar potencial para configurar-se como uma ameaça de intervenção militar externa. A terceira está relacionada a um eventual transbordamento das ações da narcoguerrilha para o território dos Estados vizinhos, o que também exigiria uma resposta militar.

Serão avaliadas, a seguir, as opções de resposta coletiva a cada uma das ameaças selecionadas, de modo a permitir que se conclua quanto à viabilidade da implantação de um sistema de segurança coletiva,

35 Conflito que surge, normalmente, da falta de estabilidade política e de desenvolvimento econômico. A sua raiz, no entanto, é, quase sempre, a injustiça, genuína ou aparente, seja econômica, social ou política. Nesse tipo de conflito, forças militares tradicionalmente adestradas em táticas convencionais freqüentemente carecem da destreza necessária (AZAMBUJA, 2004).

ao modelo a ser adotado e ao atendimento dos interesses brasileiros.

A SEGURANÇA COLETIVA

“Toda agressão de um Estado contra a integridade ou a inviolabilidade do território, ou contra a soberania, ou a independência política de um Estado americano será considerada como um ato de agressão contra todos os demais Estados americanos.” Artigo 28 da carta da Organização dos Estados Americanos (1997, p. 8).

A citação acima é a interpretação dada à segurança coletiva pela carta da OEA, a qual considera que os Estados americanos são co-responsáveis pela segurança desses continentes. No entanto, uma pergunta precisa ser respondida: a segurança hemisférica, como estabelecida na carta da OEA e afiançada pelo Tiar, não seria suficiente para garantir a segurança dos Estados sul-americanos?

Para responder a essa pergunta, será necessário lembrar do contexto em que foi estabelecido o Tiar e criada a OEA.

Após o término da Segunda Guerra Mundial, os EUA passaram a se preocupar com o combate à ideologia comunista em âmbito global. Esse ambiente internacional influenciou sobremaneira a criação de um sistema interamericano com essa finalidade.

O reflexo dessa política nas Américas foi materializado inicialmente pelo Tiar, o qual, mais do que assegurar o envolvimento norte-americano nas questões de segurança no continente, garantia o alinhamento dos demais Estados à sua política de combate ao comunismo, desconsiderando outros requerimentos afetos à segurança latino-americana.

Do mesmo modo, a OEA foi criada dentro desse contexto e, por essa razão, repre-

sentou, essencialmente, as preocupações estadunidenses em suas relações condominiais nas Américas. Bartolomé (1999) vai mais além, quando diz que existe uma opinião unânime nos círculos políticos e acadêmicos do continente de que esses instrumentos foram um grande fracasso desde as suas criações.

A ineficácia desses órgãos traz a necessidade de discutir-se a criação de algum tipo de estrutura voltada para a segurança coletiva no âmbito regional. De fato, essa possibilidade está sendo considerada no âmbito da própria OEA, conforme consta no relatório da Quinta Conferência de Ministros da Defesa das Américas:

[...] a região caminha paulatinamente rumo a um sistema de segurança complexo, formado por uma rede de instituições novas e antigas, e regimes de segurança, tanto coletivos como cooperativos de alcances hemisférico, regional, sub-regional e bilateral, que formam, na prática, uma nova arquitetura flexível de segurança (OEA, 2002, p. 5).

Ao se ler o artigo 28 da carta da OEA, a primeira imagem que se forma é a de uma sólida aliança militar entre os membros da organização, a exemplo da que foi formada pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). Entretanto, as alianças se caracterizam pela existência de ameaças reais ou presumidas, e o que as diferencia dos demais sistemas de segurança é o fato de, por estarem focadas sobre uma ameaça bem definida ou um determinado objetivo, terminam por distinguir claramente os amigos dos inimigos (BARTOLOMÉ, 1999). Por essa razão, não deve ser considerada a adoção de um modelo do tipo aliança na concepção de um sistema de segurança sul-americano, no qual não se configuram previamente inimigos.

Novos conceitos sobre segurança surgiram no início da década de 1990, como a “Segurança Defensiva” – a qual orientava os Estados para a adoção de uma determinada postura militar e para o estabelecimento de um nível de forças que assegurassem uma defesa efetiva, ao mesmo tempo em que não se constituíssem em ameaça para os demais – e a “Defesa Não Ofensiva” –, a qual realçava que o desempenho das Forças Armadas é maximizado quando realizado na defesa do próprio território, e que o propósito da utilização de um determinado armamento (defensivo ou ofensivo) prevalece sobre o seu tipo. Nesse contexto, um Estado poderia assumir, previamente, uma postura em relação a um outro, pela simples observação de indícios básicos como: posicionamento das unidades militares; aquisição e forma de emprego de armamentos e equipamentos; infra-estrutura e logística; e treinamentos e doutrina (BARTOLOMÉ, 1999).

Como uma evolução dos conceitos anteriores, a “Segurança Cooperativa”, conforme descrita por Araújo (2003), se caracteriza pela mudança no foco do planejamento da segurança, o qual é desviado da preparação do enfrentamento das ameaças, para a prevenção do seu surgimento, por meio de ações que dificultem as agressões organizadas. A segurança cooperativa propugna a promoção do multilateralismo. Implica a existência de interesses comuns entre Estados de uma mesma região que estejam dispostos a buscar, de forma conjunta, as soluções para seus problemas, por intermédio da redução de tensões e desconfianças, da solução doméstica de crises, da cooperação para o desenvolvimento dos seus membros e da manutenção da estabilidade regional.

Entretanto, como não se pode garantir que os conflitos serão evitáveis, ainda se justifica o emprego da força coletiva dos Estados com a finalidade de punir aqueles que se aventurem em alguma agressão, ou seja, a segurança coletiva e a cooperativa se complementam.

Segundo Carter³⁶ (*apud* BARTOLOMÉ, 1999), a segurança cooperativa pode ser sintetizada da seguinte forma: superação da dissuasão nuclear e redução dos arsenais de forma cooperativa; configuração defensiva de forças convencionais; restrições aos desenvolvimentos militares e à sua proliferação; transparência; e resposta multilateral à agressão.

Como pode ser observado, o quinto e último dos componentes é o responsável por estabelecer a vinculação com a segurança coletiva, uma vez que a “resposta multilateral à agressão” nada mais é do que a reação conseqüente ao que prevê o artigo 28 da carta da OEA, ficando clara a complementaridade entre os dois conceitos.

Os processos de integração existentes na América do Sul, considerando seus dois subcomplexos, se encontram em estágios muito distintos. O adiantado nível de integração do Cone Sul, comparativamente ao Norte Andino, confere aos seus membros um elevado grau de interdependência de segurança, necessária para que se possa alcançar o *status* de uma “comunidade de segurança”.

Notadamente, as medidas adotadas pelo Brasil, pela Argentina e pelo Chile nas suas relações, *mutatis mutandis*, se enquadraram nos quatro primeiros ingredientes de uma ordem cooperativa de acordo com Carter, o que contribuiu para o estabelecimento de programas e objetivos comuns, particularmente os voltados ao crescimento econômico, possibilitando que a solu-

36 CARTER, Ashton, PERRY, William & STEINBRUNER, John: A New Concept of Cooperative Security, The Brookings Institution, Brookings Occasional Papers, Washington 1992, pp. 4-9, 11-41.

ção dos problemas de segurança nesse subcomplexo não exija a preponderância de instrumentos típicos do poder duro³⁷.

O passo seguinte a ser dado corresponderia à organização da “resposta coletiva à agressão”; em outras palavras, o estabelecimento de um sistema de segurança coletiva no âmbito desse subcomplexo, capaz de reunir a vontade política e o poder militar dos Estados pactuários e impô-los àquele que ameaçasse a segurança.

O papel do componente militar na segurança coletiva, num contexto de ordem cooperativa vigente, como o observado no Cone Sul, seria, no nível regional, o de ser empregado em ações como as previstas nas operações de paz da ONU (2006): a prevenção de conflitos e estabelecimento da paz; a manutenção da paz; e a consolidação da paz. Para tal, requerer-se-ia a composição de uma força multinacional sub-regional, a ser acionada por decisão de um Conselho de Defesa composto por representantes dos Estados membros, e com o devido respaldo de um mandado da ONU.

No nível global, essa força também poderia ser aplicada em missões de paz das Nações Unidas em outras regiões do planeta, desde que aprovada por aquele Conselho, o que proporcionaria não só a economia de meios dos Estados, mas também fortaleceria os laços intra-regionais, pela oportunidade da realização de operações internacionais em conjunto.

No Norte Andino, a quase ausência de uma dinâmica de segurança consistente contribuiu para facilitar a “penetração” do Brasil. Gradativamente, passam a ser priorizados como objetivos comuns para esse subcomplexo aqueles vinculados às ameaças para a região amazônica, o que atende aos interesses brasileiros.

A presença nesse subcomplexo de algumas das potenciais ameaças anteriormente levantadas justifica o emprego das Forças Armadas na sub-região de forma mais intensa. Entretanto, a ausência de uma ordem cooperativa entre seus Estados praticamente inviabiliza a configuração de uma força multinacional.

As possibilidades mais relevantes de emprego para as Forças Armadas dos Estados do subcomplexo Norte Andino deveriam considerar: um conflito por disputa territorial; o combate à narcoguerrilha e, mesmo que muito pouco provável no momento, como indica Flores (2002), um conflito contra um inimigo tecnologicamente superior, que estivesse disposto a combater pela causa da proteção ambiental.

Os dois contenciosos territoriais existentes capazes de deflagrar um conflito no Norte Andino, como já comentado, estão ligados à Venezuela e a seus dois vizinhos – Colômbia e Guiana. Diante da sua concretização, não haveria instrumentos naquele subcomplexo capazes de, de imediato, conter as ações militares. Essa incapacidade sub-regional em conduzir as suas questões de segurança poderia abrir uma oportunidade ímpar para o aumento da penetração dos EUA no norte do continente.

A Otca pode ser o caminho para minimizar-se essa ameaça. O Brasil, por intermédio dessa organização, deve buscar o crescimento da cooperação entre seus membros, de modo a reforçar os seus vínculos e criar, dentro desse órgão, mecanismos voltados para a promoção da segurança e defesa da região amazônica, como forma de estabelecer-se uma interdependência de segurança entre os Estados.

O transbordamento das ações da narcoguerrilha poderia ser entendido como

37 O poder duro pode ser representado tanto pelo poder militar quanto pelo econômico, e estes são empregados com o propósito de induzir ou ameaçar os demais Estados a mudarem de posição (NYE, 2002).

um conflito cujos objetivos seriam muito limitados. No caso dos Estados afetados, os seus objetivos estariam reduzidos às próprias forças da guerrilha, e, para estas, a uma área para ocultar-se ou, ainda, para a expansão de seus negócios ilícitos. Pelas suas características deverá ser conduzido em um restrito espaço geográfico, por meio de escaramuças, com severas dificuldades ambientais e, por consequência, restrições operacionais e logísticas.

O combate a esse tipo de conflito não requer, necessariamente, o emprego de uma ação militar coletiva, mas sim uma eficiente interação de inteligência, a coordenação dos esforços das respectivas forças nacionais e o provimento do apoio logístico necessário à manutenção das ações na região. A motivação para a criação de um instrumento militar multinacional, a exemplo do idealizado para o Cone Sul, calcada no conceito de “resposta multilateral à agressão”, nesse caso não se aplica.

A outra possibilidade, que não pode ser descartada num futuro mais distante, mas que, na opinião de Flores (2002), por ora “aparenta ser apenas paranóia do *fundamentalismo nacionalista*”, considera a viabilidade da ameaça externa, materializada por uma grande potência ou por um bloco, e que, após terem sido esgotadas todas as possíveis sanções econômicas, optasse por uma ação militar contra os Estados amazônicos, diante do não-cumprimento, por parte destes, de exigências internacionais sobre a preservação ambiental.

As características inospitáveis da Amazônia permitem avaliar que, ao menos numa primeira fase, a possibilidade de um ataque local seguido de uma tentativa de ocupação do terreno é diminuta. Tendo como exemplo o conflito dos Balcãs, onde as ações da Otan se concentraram na destruição da infra-estrutura existente na Iugoslávia, pode-se inferir que, de forma si-

milar, seriam direcionados ataques aos complexos industriais regionais, particularmente aos mais vulneráveis, como os localizados no mar – as plataformas de petróleo, por exemplo. Tentariam, assim, comprometer o esforço de guerra dos Estados envolvidos e elevar o custo pela manutenção da posição assumida diante do contencioso.

Uma ameaça de tal magnitude dificilmente poderia ser enfrentada, nos dias de hoje, por forças de um sistema de segurança coletiva sul-americano, pela total incapacidade de opor-se, com alguma possibilidade de êxito, a uma força naval da Otan ou dos EUA.

A única forma de estar em condições de enfrentar uma ação dessas proporções residiria no desenvolvimento de um eficaz poder de dissuasão pelos Estados da região. Essa capacidade dissuasória deveria estar apoiada em quatro pilares básicos: uma real capacidade de negação do uso do mar com submarinos, preferencialmente nucleares; a existência de uma defesa de costa e de unidades navais de superfície dotadas de mísseis de médio e longo alcance; uma bem estruturada defesa aérea; e um adequado poder de esclarecimento aéreo ou de rastreamento por satélites próprios. A ausência desses instrumentos inviabiliza qualquer tentativa de estabelecer-se a dissuasão necessária para tal situação, e, conseqüentemente, de criar uma estrutura regional para fazer frente a uma ameaça desse porte.

Imaginando uma possível evolução da situação para uma fase posterior, quando as forças militares externas passassem para a ocupação da região amazônica, teriam sido alcançadas as condições para que o conflito pudesse ser desenvolvido como uma guerra de resistência. A desproporcionalidade militar existente entre as partes obrigaria os pequenos grupos formados na região a evitar o confronto direto,

recorrendo a ações de sabotagem e ataques surpresa, e a combater com elevado grau de autonomia, calcados em orientações disseminadas com muita antecedência, conforme o Exército Brasileiro já está se capacitando.

A mesma leitura da situação teve Hugo Chávez, que, após a aprovação da nova lei orgânica das suas Forças Armadas, adotou oficialmente a doutrina conhecida por “Pensamiento Militar Venezolano”, a qual prevê o emprego das suas forças singulares, da Reserva Nacional e da Guarda Territorial, na defesa do território venezuelano. A citada doutrina estabelece uma estrutura de organização cívico-militar, baseada nos preceitos da guerra de resistência, contra o ataque de uma potência externa.

As razões apresentadas inviabilizam a coordenação multinacional das ações em um conflito conduzido dentro desse conceito de guerra, passando a ser uma opção de cada Estado a sua condução por suas próprias FA, não se justificando que seja considerada a composição de um organismo de segurança coletiva nos moldes do proposto para o Cone Sul.

CONCLUSÃO

A ineficácia dos órgãos de caráter hemisféricos, como o Tiar e a OEA, no apoio aos projetos de integração do continente, faz com que se abra a discussão para verificar-se a viabilidade da criação de outros órgãos voltados para a segurança, desta vez considerando as peculiaridades de cada contexto em que será adotado.

A sensível diferença na dinâmica das relações de segurança existente entre Estados dos subcomplexos do Cone Sul e do Norte Andino impede que o complexo de segurança sul-americano seja tratado como um todo, fazendo com que as propostas para o equacionamento do proble-

ma da segurança sejam consideradas, distintamente, por sub-região.

Diferentemente do que ocorreu na Europa após a Segunda Guerra Mundial, quando a ameaça configurada por um inimigo bem definido – a União Soviética – levou à criação da Otan, a inexistência de inimigos previamente identificados para a América do Sul justifica o afastamento da adoção de um sistema do tipo aliança militar clássica.

O Cone Sul vive, há mais de uma década, num contexto de ordem cooperativa, e está mais próximo de poder ser considerado uma “comunidade de segurança”. Por essas razões é considerada viável a constituição de um sistema de segurança baseado na composição de uma força multinacional sub-regional a ser empregada, prioritariamente, na manutenção da paz e da estabilidade do próprio subcomplexo e, de forma secundária, nas missões de paz em outras regiões do mundo. Tal situação corrobora o que está sendo colocado em prática pela Argentina e pelo Chile, e a adesão do Brasil a essa iniciativa atende ao previsto na sua PDN.

Com relação ao Norte Andino, verifica-se a existência de contenciosos por território não resolvidos, com potencial para a deflagração de crises. A “penetração” brasileira nesse subcomplexo pode contribuir para a minimização dessa ameaça, desde que o Brasil, no âmbito da Otca, assuma o papel de articulador de uma ordem cooperativa, que resulte no estreitamento das relações de segurança entre os Estados amazônicos.

O combate à narcoguerrilha, diante do seu transbordamento para o Brasil e outros Estados, justificaria a coordenação dos esforços entre as Forças Armadas da sub-região, de modo a garantir o provimento do apoio necessário de cada parte. Assim, a formação de uma estrutura militar do subcomplexo não se avalia como viável pelas próprias características do conflito.

Com relação à ameaça externa envolvendo a região amazônica, separada em duas possibilidades – ataque às instalações industriais mais vulneráveis e a tentativa de uma efetiva ocupação da região –, as análises conduzem à mesma conclusão, de que também não seria viável a criação de um instrumento militar de cunho coletivo para este fim. Em primeiro lugar, devido à atual incapacidade dos Estados amazônicos de comporem uma força sub-regional capaz de dissuadir ou se opor à ameaça do porte considerado. Em segundo, pelo fato de a adoção de uma defesa calcada na condução de uma guerra de resistência não recomendar a implantação de um sistema de segurança coletiva, estruturado numa força multinacional.

Diante do atual contexto do subcomplexo Norte Andino e da análise das suas principais ameaças que requerem o emprego militar, avalia-se que a criação de um sistema de segurança coletiva teria alguma possibilidade

de de êxito, desde que considerada no âmbito da Otca, e só se justificaria se suas competências fossem restritas à integração dos sistemas de inteligência, ao provimento de apoios logísticos necessários às operações militares de cada Estado e a maior coordenação dos esforços individuais na região.

As assimetrias econômicas, políticas e sociais; as rivalidades e litígios ainda existentes; bem como a falta de maior convergência de objetivos retardarão o processo de aproximação dos subcomplexos, ainda que o ingresso da Venezuela, como membro pleno do Mercosul, venha a possibilitar que estes sejam redesenhados no futuro. Mas será por intermédio do fortalecimento das relações entre Brasil, Argentina e Chile, bem como da irradiação dessa ordem cooperativa para todo o continente, que se deverá viabilizar um futuro sistema de segurança sul-americano, hoje ainda na forma embrionária no Cone Sul.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICAS>; Segurança; Estratégia; América do Sul; Forças Armadas; Integração Sul-Americana;

REFERÊNCIAS

- ABREU, José Alberto da Costa. *Presença Norte-Americana nos Países da América do Sul*. 2002. 52 f. Monografia (Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército) – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2002.
- ACUERDO bilateral entre los Ministerios de Defensa de las Repúblicas de Argentina y de Chile para la creación de una Fuerza de Paz combinada. Disponível em: <www.resdal.org/ultimos-documentos/acuerdo-bilateral.html>. Acesso em: 28 jul. 2006.
- ARAUJO, Braz de. *Segurança Cooperativa em Novo Cenário Internacional*. São Paulo: Naippe/USP, 2003. 83 p.
- AZAMBUJA, Carlos I. S. Os conflitos de baixa intensidade. *MidiaSemMascara.org*, 14 jun. 2004. Disponível em: <<http://www.midiasemmascara.com.br/artigo.php?sid=2128>>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- BARTOLOMÉ, Mariano César. *La Seguridad Internacional: después de la Guerra Fria*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1999. 468 p.
- BATISTA JÚNIOR, Paulo Nogueira. “A ampliação do Mercosul”. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 8 de jun. 2006. Caderno Dinheiro, p. 2.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 292 p.
- BRASIL. Decreto nº 5.484 de 30 de junho de 2005. *Aprova a Política de Defesa Nacional*, Brasília, DF, 2005.

- BRASIL. Exército Brasileiro. *Operação AJURICABA II*, 2003. Disponível em: <www.exercito.gov.br/03Brafor/operacoes/ajuricaba/indice.htm>. Acesso em: 20 ago. 2006.
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *História da Diplomacia Brasileira*. Desenvolvido por Mônica Hirst. Apresenta a atuação da diplomacia brasileira desde o período da formação territorial do Brasil até o início do século XXI. Disponível em: <www2.mre.gov.br/acs/diplomacia/portg/h_diplom/gm012.htm>. Acesso em: 25 abr. 2006.
- BRECHNER, José. Chau Mar - Colaboraciones: 1113. *Grupo de Estudios Estratégicos – GEES*. 26 jul. 2006. Disponível em: <<http://www.gees.org/pdf/2788/>>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- BUFFER state. In: ENCICLOPEDIA Wikipédia. Disponível em: <en.wikipedia.org/wiki/Buffer_state>. Acesso em: 17 jul. 2006.
- BUZAN, Barry. *People States & Fear: an agenda for international security studies in the post-cold war era*. 2. ed. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1991. 393 p.
- BUZAN, Barry; WÆVER, Ole. *Regions and Powers: the structure of international security*. New York: Cambridge University Press, 2003. 564 p.
- BUZAN, Barry; WÆVER, Ole; WILDE, Jaap de. *Security: a new framework for analysis*. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1998. 239 p.
- CARDOSO, Fernando Henrique. “Esquerda e Populismo na América Latina”. *Estado de São Paulo*. São Paulo, 4 jun. 2006. Disponível em: <<http://txt.estado.com.br/editorias/2006/06/04/opi-1.93.29.20060604.1.1.xml?>>>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- CERVO, Armando Luiz; RAPOPORT, Mario (orgs.). *História do Cone Sul*. Rio de Janeiro: Revan; Brasília: Universidade de Brasília, 1998. 336 p.
- COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA. PERÍODO DE SESIONES, 31, 2006, Montevideo. *Cifras Económicas Relevantes de América Latina y el Caribe*. Santiago: CEPAL, 2006. Disponível em: <www.eclac.cl/prensa/noticias/comunicados/1/24081/hojainfo2pses31.mar20.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2006.
- CONSELHO EUROPEU DE HELSINQUE, *Conclusões da Presidência*, 10 e 11 de dezembro de 1999, Helsinque. Disponível em: <europa.eu.int/council/off/conclu/dec99/dec99_pt.htm>. Acesso em: 05 mai. 2006.
- FLORES, Mario César. *Reflexões Estratégicas: repensando a Defesa Nacional*. São Paulo: É Realizações, 2002. 111 p.
- FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO. *Situação atual das terras indígenas*. Disponível em: <www.funai.gov.br/indios/terras/conteudo.htm#atual>. Acesso em: 5 de ago. 2006.
- GALASTRI, Leandro de Oliveira. “A Participação Brasileira na Missão de Observadores Militares Equador-Peru (1995-1999)”. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA – O lugar da História, 17., 2004, Campinas. *Anais...* Disponível em: <www.fflch.usp.br/dh/anpuhsp/downloads/CD%20XVII/ST%20XV/Leandro%20de%20Oliveira%20Galastri.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2006.
- GONÇALVES, Willians; SILVA, Guilherme A. *Dicionário de Relações Internacionais*. Barueri: Manole, 2005. 280 p.
- GONZÁLEZ, Mônica. Tensión en el Pacífico por un roce imprevisto entre Chile y Perú. *El Clarín.com*. Santiago, 04 nov. 2005. Disponível em: <<http://www.clarin.com/diario/2005/11/04/elmundo/i-03001.htm>>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- GLOBO “OnLine”. *Operação para financiar a Al-Qaeda envolveu o Brasil, diz jornal*. Rio de Janeiro, 4 abr. 2006. Disponível em: <oglobo.globo.com/online/mundo/mat/2006/04/04/246693165.asp>. Acesso em: 26 abr. 2006.
- HAINE, Jean-Yves. A PSED transformada? *Notícias da OTAN*, verão 2005. Assuntos Militares. Disponível em: <www.nato.int/docu/review/2005/issue2/portuguese/military.html>. Acesso em: 10 mai. 2006.
- HISTÓRIA de América Latina. In: ENCICLOPEDIA Autodidáctica Interactiva Oceano. Barcelona: Oceano, 1999. p. 2007.

- INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA. *Eixos de integração*. Disponível em: <www.iirsa.org/Home_POR.asp?CodIdioma=POR>. Acesso em: 21 abr. 2006.
- INSTITUTO DE ESTUDOS DO COMÉRCIO E NEGOCIAÇÕES INTERNACIONAIS. *EUA concluem Acordo de Livre Comércio com a Colômbia*. São Paulo, 09 mar. 2006. Disponível em: <www.iconebrasil.org.br/portugues/conteudo.asp?idCategoria=6&idSubCategoria=10&idDocumento=1163&Integra=Sim&Curpage=>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- KELLY, Phillip. *Paraguay, Geopolitics of: Pivotal Position Within A Model of Geopolitics*. Historical Text Archive. Donald J. Mabry, [1998?]. Disponível em: <<http://historicaltextarchive.com/sections.php?op=viewarticle&artid=416>>. Acesso em: 15 de jun. 2006.
- LOGAN Samuel. *US Rethinks Military Presence in South America*. International Relations and Security Network, 21 set. 2005. Disponível em: <www.samuellogan.com/southamerica03.htm>. Acesso em: 19 jul. 2006.
- MATTOS, Carlos Meira. “ONGs Internacionais na Amazônia”. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 29 jun. 2005. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2906200509.htm>. Acesso em: 5 de ago. 2006.
- MOREIRA, Assis. “China não quer acordo do Paraguai com Taiwan”. *Valor Econômico*. São Paulo, 7 jul. 2004. Disponível em: <www.valoronline.com.br/valoreconomico/285/primeirocaderno/brasil/China+nao+quer+acordo+do+Paraguai+com+Taiwan+,Taiwan,,63,2467311.html>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- MOREIRA, Assis. “Lamy quer gestão global da Amazônia”. *Valor Econômico*, São Paulo, 24 fev. 2005. Disponível em: <www.valoronline.com.br/valoreconomico/285/primeirocaderno/brasil/Lamy+quer+gestao+global+da+Amaz+c3%b4nia,Pascal%20Lamy%20bem%20p%c3%bablico%20mundial,,63,2869436.html>. Acesso em: 18 jun. 2006.
- NEOLIBERALISMO. In: ENCICLOPEDIA Wikipédia. Disponível em: <pt.wikipedia.org/wiki/Neoliberalismo>. Acesso em: 17 jul. 2006.
- NYE, Joseph S. Junior. *Compreender os Conflitos Internacionais: uma introdução à teoria e à história*. 3. Lisboa: Gradiva, 2002. 304 p.
- NYE, Joseph S. Junior. *O Paradoxo do Poder Americano: porque a superpotência do mundo não pode prosseguir isolada*. São Paulo: UNESP, 2002. 293 p.
- O QUE é biopirataria ? Disponível em: <<http://www.biopirataria.org/definicao/biopirataria.php>>. Acesso em: 02 ago. 2006.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Conferência ASEAN*, 4., 2004, Jacarta. *Sessão Inaugural*. Lisboa, Embaixada da República da Indonésia em Portugal, 2004. Disponível em: <www.embaixada-indonesia.pt/html/noticia30.html>. Acesso em: 10 mai. 2006.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Manutenção da Paz das Nações Unidas: Superar os Novos Desafios*. 2006. Disponível em: <www.unric.org/html/portuguese/peace/pkpngfaq/introducao.htm>. Acesso em: 08 de jul. 2006.
- ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICA. *Notas de Imprensa: Ministros da Defesa da Amazônia buscam fórmulas para responder aos problemas da região*. Brasília, 14 jul. 2006. Disponível em: <<http://www.otca.org.br/br/noticias/noticia.php?idNoticia=750&tipoN=12>>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. *Carta da Organização dos Estados Americanos*. 6 out. 1997. 29 p. Disponível em: <www.oas.org/juridico/portuguese/carta.htm> Acesso em: 18 jun. 2006.
- ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. *Quinta Conferência de Ministros da Defesa das Américas*. Santiago: Comissão de Segurança Hemisférica, 2002. 7 p. Relatório.
- OTÁLVORA, Edgar C. Brasil-Venezuela: Relações perigosas. *Zeta*, Caracas, 21 jul. 2006. Disponível em: <www.defesanet.com.br/america_latina/venezuela_zeta_21jul06.htm>. Acesso em: 02 ago. 2006.

- PROCÓPIO, Argemiro. “A crise da sustentabilidade”. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL REGGEN, 2005, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/reggen/pp02.pdf>>. Acesso em: 02 ago. 2006.
- PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO; COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA; INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA E APLICADA. *Rumo ao Objetivo do Milênio de Reduzir a Pobreza na América Latina e o Caribe*. Santiago: Nações Unidas, 2003. 72 p. Relatório. Disponível em: <www.eclac.cl/publicaciones/Estadisticas/8/LCG2188PP/lcg2188p.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2006.
- RAZOUX, Pierre. La Guerra de las Malvinas. *Istor*, México – DF, año II, n. 8, 2002. Disponível em: <www.istor.cide.edu/archivos/num_8/dossier1.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- SÃO PAULO. Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Entendendo o meio ambiente. Coordenação geral do Secretário de Estado do Meio Ambiente de São Paulo Fabio Feldmann. São Paulo, 1997. Disponível em: <http://www.ambiente.sp.gov.br/entendendo_ma/volume%201.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- SARNEY, José. “Óleo de copaíba neles”. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 28 jul. 2006. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2807200606.htm>. Acesso em: 02 ago. 2006.
- SCHILLING, Voltaire. Colômbia: violência & drogas – A violência política. *História por Voltaire Schilling*, 2002a. Disponível em: <[//educaterra.terra.com.br/voltaire/atualidade/colombia3.htm](http://educaterra.terra.com.br/voltaire/atualidade/colombia3.htm)>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- SCHILLING, Voltaire. Estados Unidos: A conquista do Canal do Panamá - O Tratado de Hay – Bunau Varilla. *História por Voltaire Schilling*, 2002b. Disponível em: <[//educaterra.terra.com.br/voltaire/mundo/eua_panama2.htm](http://educaterra.terra.com.br/voltaire/mundo/eua_panama2.htm)>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- SCHILLING, Voltaire. Estados Unidos: o Colorário Roosevelt e a Diplomacia do Dolar. *História por Voltaire Schilling*, 2002c. Disponível em: <[//educaterra.terra.com.br/voltaire/mundo/roosevelt_dolar.htm](http://educaterra.terra.com.br/voltaire/mundo/roosevelt_dolar.htm)>. Acesso em: 30 jul. 2006.
- SCHILLING, Voltaire. Século XX – EUA: política de contenção e Guerra Fria. *História por Voltaire Schilling*, 2003. Disponível em: <[//educaterra.terra.com.br/voltaire/seculo/2003/12/02/000.htm](http://educaterra.terra.com.br/voltaire/seculo/2003/12/02/000.htm)>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- SILVA, Francisco Carlos da Silva da. Amazônia: Região Pivô da Integração Sul-Americana. Rio de Janeiro: Observatório Político Sul-Americano do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro IUPERJ/UCAM, jul. 2006. Disponível em: <[//observatorio.iuperj.br/artigos_resenhas/Amazonia_regiao_pivo_da_integracao_sul_americana.pdf](http://observatorio.iuperj.br/artigos_resenhas/Amazonia_regiao_pivo_da_integracao_sul_americana.pdf)>. Acesso em: 03 ago. 2006.
- SMITH, Geri. Ecuador’s Risky Energy Grab. *Business Week On Line*, 17 maio 2006. Disponível em: <www.businessweek.com/globalbiz/content/may2006/gb20060517_305906.htm>. Acesso em: 16 jul. 2006.
- SOUSA, Luis Gonzaga de. *Memórias de Economia: a realidade brasileira*. Disponível em: <www.eumed.net/cursecon/libreria/2004/lgs-mem/lgs-mem.htm>. Acesso em: 02 ago. 2006.
- THAUBY, Fernando. *Mercosur, Defensa y Seguridad*. Valparaíso, 1998. 19 p. Não publicado.
- VALADÃO, Alfredo. “A Autonomia pela Responsabilidade: o Brasil Frente ao Uso Legítimo da Força”. *Revista Lusófona de Ciência Política e Relações Internacionais*, Lisboa, ano I, n. 1/2, p. 117-135, 2005. Disponível em: <respublica.ulusofona.pt/a_Autonomia.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2006.
- VENEZUELA. *Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional*. 26 set. 2005. Estabelece os princípios e as disposições que regem a organização, funcionamento e administração das Forças Armadas Nacionais. Disponível em: <www.asambleanacional.gov.ve/ns2/leyes.asp?id=497>. Acesso em: 20 jun. 2006.
- WAYER, Ole. Securitization and Desecuritization. In: LIPSCHUTZ, Ronnie D. *On Security*. Cap. 3. New York: Columbia University Press, 1995. Disponível em: <www.cc.columbia.edu/sec/dlc/ciao/book/lipschutz/lipschutz13.html>. Acesso em: 17 jun. 2006.

UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (13)

Causas e conseqüências

Introdução – (Publicada no 3º trim/2004)

Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889 – (Publicado nos 2º, 3º e 4º trim/2005, 1º, 2º e 3º trim/2006; 1º e 2º trim/2007; 1º e 2º trim/2008)

Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889 (Publicado no 4º trim/2008 e neste número)

Capítulo III – A Marinha Imperial como conseqüência

Capítulo IV – Os descendentes de Hayden

Capítulo V – Conclusões e proposições

Apêndice

JOSÉ MARIA DO **AMARAL** OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO

Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889

PARTE XIII

Observações sobre a modelagem de uma nação
O problema do compartilhamento
O compartilhamento e as adaptações obrigatórias
As diferentes facetas do compartilhamento
A influência do compartilhamento em um conflito global
A reação napoleônica
O significado de uma presença

OBSERVAÇÕES SOBRE A MODELAGEM DE UMA NAÇÃO

Ainda que seja possível admitir que, no decorrer do século XIX, os processos de transformação da maioria das colônias do continente americano em nações independentes tiveram, até certo ponto, uma modelagem com características semelhantes, parece-me que dentre elas o Bra-

sil defrontou-se com uma série de condicionantes para a concretização de seu processo de independência que permite qualificá-lo como um “caso único” na História da Civilização Ocidental.

Tal consideração não deve ser entendida como uma pretensa manifestação de ufania, ou mais uma tentativa para justificar o que somos hoje, quem sabe um tanto quanto decepcionados em termos da posi-

ção que ocupamos no cenário mundial vis-à-vis nossas reais potencialidades.

Sem a menor dúvida, repito, nas últimas décadas e em ritmo acelerado passamos a dispor de análises cuidadosamente elaboradas sobre nossas origens, a formatação de nossa sociedade, de início colonial evoluindo para um Império e, finalmente, a República, com a qual convivemos.

Trata-se, na realidade, de abordagens minuciosas em que ficam evidenciadas a preocupação com a pesquisa histórica e, especialmente, a criação de cenários calcados em nossa atual percepção quanto aos procedimentos e reações de nossos antepassados. Representam, sem dúvida, iniciativas perfeitamente válidas e corretas visando explicar e, até mesmo, justificar “o que somos” e “por que somos assim”.

Seria pretensioso e até mesmo fora de propósito de minha parte discordar das premissas e conclusões dessa multitude de analistas, os quais admiro, como brasileiro, por sua participação interessada em algo que, no final das contas, representa um significativo embasamento cultural, o qual sedimenta, poderá fortalecer e, certamente, influenciará o pensar das novas gerações visando à consecução de um futuro por nós sempre pretendido.

Ainda assim, é por meio de minhas próprias reflexões calcadas nas interpretações desses analistas que procuro identificar algumas características de nossa modelagem como nação independente, que permitam justificar a proposição de que representamos um “caso único” em comparação com as demais nações.

Certamente, dentre essas características desponta a pouca atenção por nós atribuí-

da ao significado da maritimidade, um componente fundamental intrínseco à nossa própria evolução histórica – e que representa a justificativa mais importante em termos de minha proposição.

O PROBLEMA DO COMPARTILHAMENTO

“Compartilhar” ou “compartir” (do latim *compartire*), no sentido de participar conjuntamente, ou, na versão inglesa, *share*, ter em comum, representa, sem dúvida, um atributo peculiar do ser humano, mas que exige, obrigatoriamente, algumas qualificações quanto à sua aplicação em termos práticos.

É verdade que a família, o clã e a comunidade surgiram ao longo de nossa evolução como uma consequência imposta pelo instinto da sobrevivência e pelo desejo de progresso.

Por outro lado, inúmeras vezes, a consecução de um objetivo comunitário consi-

derado vital, ou, o enfrentamento de ameaças além de sua própria capacidade, conforme percebida, implicou uma participação ou a combinação de capacidades com outras comunidades que, pelos mais diferentes motivos, vislumbravam, igualmente, a possibilidade de, mediante uma ação conjunta, alcançar seus próprios objetivos e/ou a contenção de ameaças.

O compartilhamento de interesses entre comunidades ou nações não representa, evidentemente, algo inédito no proceder humano e não é minha intenção analisar em detalhes suas distintas manifestações e os resultados alcançados.

A família, o clã e a comunidade surgiram ao longo de nossa evolução como uma consequência imposta pelo instinto da sobrevivência e pelo desejo de progresso

Creio, porém, que, ao sugerir representarmos um “caso único” quanto aos processos para a obtenção de uma independência, sou levado a admitir que Portugal, o ator principal das origens do que somos hoje, também representou um “caso único” na ambiência do cenário europeu entre os séculos XII e XIX, no contexto do que entendo por compartilhamento.

Haveria, por exemplo, alguma explicação convincente para justificar a continuidade da existência daquele pequeno território e de sua reduzida população como uma parcela diferenciada e independente da Península Ibérica?

Sob um enfoque geográfico, é fácil perceber que os Pirineus representavam um obstáculo natural que justificaria o distanciamento físico (e até mesmo político e econômico) da Península Ibérica com o restante do continente europeu. O mesmo raciocínio, todavia, não seria válido, a meu ver, em termos de uma separação entre Espanha e Portugal.

Por outro lado, a diferença que sempre existiu entre o potencial espanhol e aquele lusitano indicaria, por lógica, a tendência de uma integração sob a égide espanhola e em seu benefício.

Em termos marítimos, por exemplo, mesmo levando em conta apenas os primórdios da expansão oceânica, Lisboa e o Porto demonstravam estar melhor posicionadas como pólos de irradiação das comunicações marítimas do que Cádiz, Vigo, La Coruña e Bilbao.

Parece-me evidente que tal realidade não deva ter sido ignorada pelos espanhóis; no entanto, Portugal manteve sua condição independente, ainda que por limitado período de tempo (1580-1640) estivesse submetido à Coroa da Espanha.

Sugiro que uma explicação adequada para essa realidade reside na prática inteligente do compartilhamento. Reconhecendo suas limitações e a permanente ameaça representada pela Espanha, os governantes portugueses,

no passar dos tempos, procuraram sempre compartilhar suas aspirações de sobrevivência e progresso com outras comunidades que demonstravam possuir interesses e percepções de ameaça que se assemelhavam, ou eram idênticas, àquelas identificadas pelos lusitanos.

Uma análise detalhada de todos os acordos, tratados e inter-relacionamentos por laços matrimoniais das casas reais parece indicar que Portugal soube avaliar corretamente a possibilidade de uma futura presença dominante dos britânicos no Oceano Mundial e, conseqüentemente, adaptou-se a essa visão prospectiva por meio do compartilhamento, que, embora menos igual quanto aos benefícios a serem obtidos em relação ao seu parceiro, pelo menos garantia sua sobrevivência e seu progresso.

Não importou que em sua evolução histórica tenha ocorrido uma mudança radical nas práticas religiosas da Inglaterra, ou que Oliver Cromwell desse início a uma significativa transformação do sistema político britânico.

Ainda que Portugal continuasse sendo um dos mais fiéis seguidores da Igreja Católica Apostólica Romana e que o absolutismo fosse a característica primordial de seu governo, o processo de compartilhamento entre as duas nações não sofreu alterações radicais; pelo contrário, tornou-se ainda mais abrangente.

Os acontecimentos da última década do século XV já foram analisados anteriormente. Lembraria apenas que as iniciativas portuguesas obtiveram pleno êxito, seja pelo compartilhamento das fontes de conhecimentos da época, uma condição que permitiu neutralizar os “mitos” criados sobre a grande superfície oceânica que se estende a partir das “colunas de Hércules”, seja pela apropriação dos conhecimentos náuticos talvez de origem cartaginesa ou até mesmo chinesa, o que permitiu atender às exigências das comunidades européias como conseqüência da interrupção do suprimento das especiarias via Mediterrâneo.

Não importa discutir se os recursos financeiros necessários para dar início à Era dos Descobrimentos tenham tido como origem fatos decorrentes da extinção da Ordem dos Templários ou foram uma consequência da migração forçada dos “judeus de Veneza” para a pequena comunidade portuguesa sempre carente de meios, quer intelectuais, quer financeiros. A realidade é que, durante um curto período de tempo, Portugal constituiu-se na nação líder em termos de conquistas de âmbito mundial.^{NA-1}

Novamente, foi o compartilhamento de interesses (neste caso, internos) que possibilitou, em determinado momento histórico, o nivelamento em importância relativa de Espanha e Portugal. Uma condição aparente de igualdade que também estava intimamente relacionada à existência de uma fé cristã, partilhada com os espanhóis e que

A realidade é que, durante um curto período de tempo, Portugal constituiu-se na nação líder em termos de conquistas de âmbito mundial

havia florescido após os tempos romanos, enfrentara com sucesso as invasões islâmicas e assumira, como consequência, uma posição ímpar em relação aos preceitos religiosos propagados por Roma, mas que, na realidade, incorporava interesses políticos e econômicos de seus partícipes.

O Tratado de Tordesilhas, um documento

formal firmado pela autoridade papal, reflete em todos os seus detalhes o significado de um compartilhamento de ideais, interesses, visões prospectivas e, especialmente para Portugal, uma relativa liberdade para ampliar os seus objetivos, conviver com a ausência

temporária de ameaças em suas fronteiras e beneficiar-se de suas conquistas.^{NA-2}

Durante 80 anos, Portugal usufruiu do compartilhamento de interesses que congregavam a Igreja Católica, a Espanha e a nação lusitana, possibilitando a estru-

^{NA-1} Ver *RMB*, v. 125, nº 07/09, jul/set 2005, quanto a minha proposição sobre a migração judaica a partir de Veneza, passando por Portugal, em seguida Amsterdã e, finalmente, Londres.

^{NA-2} Lembro, novamente, minhas observações em termos do significado do Tratado de Tordesilhas. A menos que a Espanha já tivesse alguns conhecimentos da existência do restante do continente americano e não percebesse as verdadeiras intenções de Portugal em termos do Pacífico, o Tratado obviamente teria sido extremamente favorável aos portugueses. Proporia, também, que a descoberta dos tesouros incas e astecas não era algo logicamente previsível.

A aceitação de uma linha imaginária e que concedia a Portugal parcela ponderável do litoral leste da América do Sul, se de um lado favorecia a singradura e o apoio à navegação lusitana, de outro lado pouco valor tinha para a Espanha no sentido de que não estabelecia limites determinados por acidentes geográficos que impedissem uma futura expansão portuguesa.

É interessante, talvez, como um fato histórico, mencionar que, no pensar espanhol, até pelo menos às últimas décadas do século XVIII, os limites estabelecidos pelo Tratado de Tordesilhas continuaram a ser utilizados para justificar as pretensões espanholas na costa oeste do território norte-americano.

Martínez Fernandez, o plenipotenciário espanhol, ao tomar posse oficialmente, em 1789, do Estreito de Nootka, nas proximidades de Vancouver (Canadá), declarava: “De acordo com a doação e a bula papal, expediu nota própria de Sua Santidade, o Papa Alexandre VI, Pontífice de Roma, pela qual ele concedia a Suas Majestades Católicas, Ferdinando e Isabel, sua esposa... metade do mundo em 4 de maio de 1494, toma posse destas terras em nome da Casa Real de Castela e Leon”.

– Ver Bown, Stephen. *Madness, Betrayal and the Lash*. Vancouver: Douglas e Mc Intire Ltd, 2008.

ração inicial daquilo que propus representar a primeira empresa multinacional.

Uma das características de qualquer compartilhamento, no entanto, é que ele não é imutável no espaço e no tempo; até mesmo por circunstâncias aleatórias podem ser alteradas as motivações que o criaram.

A ausência de um herdeiro ao trono português, por exemplo, ofereceu a oportunidade, facilmente justificável, para que a Espanha agregasse Portugal, que, naquele momento, já era um ator expressivo no cenário mundial. Tal fato acarretou consequências prejudiciais para a nação lusitana, mas, ao mesmo tempo, demonstrou que a prática inteligente do compartilhamento, mesmo que em condição de inferioridade quanto ao seu parceiro, poderia não apenas minimizar prejuízos, como também, por meio do aproveitamento de oportunidades, criar novas perspectivas para o futuro.

Sem dúvida, a intensificação dos processos da Inquisição, então rigorosamente aplicados na Espanha, criou dificuldades para Portugal. Em uma adaptação cuidadosa visando ao sucesso de suas empreitadas, os lusitanos vinham praticando, até certo ponto, um simulacro no tocante à repressão de outras práticas religiosas que não aquelas determinadas por Roma, a cujas regras não interessava a Portugal adotar uma posição antagonica.

A instituição dos cristãos-novos e certa benevolência quanto aos não-católicos possibilitava uma convivência, frágil, é verdade, ainda que extremamente favorável aos interesses portugueses.

A maior atenção portuguesa em relação ao Brasil proporcionou, por via de consequência, três conquistas valiosas em termos do nosso futuro

A subordinação à Coroa Espanhola alterou aquele compartilhamento interno da comunidade lusitana e, sem dúvida, provocou o êxodo de parcela ponderável do segmento judeu, especialmente para Amsterdã. A partir desse momento, a presença “dita” holandesa como um novo ator preponderante no comércio marítimo mundial demonstrou ser, na realidade, uma imitação do modelo da multinacional criada por nossos pseudodescobridores.^{NA-3}

A conquista do controle do comércio das especiarias desde as fontes de produção até sua comercialização na Europa, a ocupação do Nordeste brasileiro por meio de uma operação adequadamente planejada e que pretendia ser permanente e a

invasão de Angola, fonte imprescindível da mão-de-obra escrava, todos esses eventos demonstraram claramente o perfeito entendimento desse novo ator.

Ao mesmo tempo, as atenções espanholas dividiam-se prioritariamente entre a apro-

priação e o aproveitamento imediato das riquezas da América Espanhola e o seu desejo de ocupar uma posição proeminente na ambiência continental européia.

Assim sendo, embora Portugal estivesse incorporado à Coroa Espanhola, manteve uma relativa liberdade para tentar preservar suas conquistas e remediar, da melhor maneira possível, as consequências das perdas que, como multinacional, havia sofrido.

Não foi possível, na prática, recuperar o seu predomínio e até mesmo garantir uma presença vantajosa quanto ao comércio das especiarias provenientes do Índico e do Pacífico. Por outro lado, de quando em vez,

^{NA-3} Um evento que se repetiu anos mais tarde de Amsterdã para Londres, neste caso como consequência do resultado das guerras entre a Inglaterra e os Países Baixos.

– Ver RMB, ibidem.

com o apoio espanhol, mas principalmente com seus próprios recursos (escassos, é verdade), conseguiu anular a presença batava nos litorais brasileiros e em Luanda.

Observe-se que a maior atenção portuguesa em relação ao Brasil proporcionou, por via de consequência, três conquistas valiosas em termos do nosso futuro: a apropriação definitiva de uma apreciável fonte de recursos (o açúcar), a eliminação progressiva daquela linha imaginária que limitava as posses portuguesas na América do Sul e, finalmente, o início de um compartilhamento de interesses com a nova comunidade que estava sendo estruturada lentamente no espaço físico brasileiro.

Fossem os lusitanos que aqui residiam temporariamente como representantes da Coroa, fossem os descendentes de uma migração forçada, ou não, para garantir uma presença portuguesa em nosso território ou fossem os frutos de uma miscigenação aleatória de brancos, negros e índios, na realidade essa comunidade demonstrou ser, na prática, a principal responsável pelos sucessos obtidos.

Começava a surgir também um novo modelo de compartilhamento interno e especificamente “brasileiro”, no qual, embora todos se considerassem súditos de Portugal, brotava, ainda que incipiente, um sentimento de nacionalidade, de pertencimento a uma nova ambiência.

É possível que, colocada em suas devidas proporções, sejam válidas as considerações de Pandiá Calógeras:

“Impavam de orgulho os colonos.
Eram eles os vencedores e haviam pro-

vado ser os iguais, se não os superiores, dos portugueses da Europa. A partir dessa fase, começou o Brasil a pesar de mais em mais na política de Portugal. Na América nasceu e iniciou seu desenvolvimento um sentimento nacional a tomar consciência do que valia”.^{NA-4}

O ponto importante a ser lembrado é que, em momento algum desse período, desapareceu nas visões portuguesa e britânica o reconhecimento da importância do compartilhamento por eles cuidadosamente estabelecido no passar do tempo.

Não importou que, por motivos religiosos, Espanha e Inglaterra se transformassem em inimigos irreconciliáveis. Ou que

os homens do mar britânicos tivessem descoberto uma fonte permanente de imensos recursos que eram transportados nos galeões espanhóis em longas viagens desde a América do Sul para os portos espanhóis.

Nos momentos de dificuldade, Portugal sempre se valeu do já tradicional compartilhamento dos interesses com a Grã-Bretanha para não sofrer perdas irreparáveis.

Exemplos bastante evidentes dessa realidade são o Tratado de Paz e Aliança entre os reis D. Afonso VI de Portugal e Carlos II da Inglaterra e o casamento do monarca inglês com a infanta D. Catarina de Portugal, nos termos do acordo firmado em Londres em 23 de junho de 1661. Ficavam também confirmados todos os acordos e tratados anteriormente estabelecidos.

O mestre Celso Furtado, em sua obra *Formação Econômica do Brasil*, lembra que:

Brotava, ainda que incipiente, um sentimento de nacionalidade, de pertencimento a uma nova ambiência

^{NA-4} Calógeras, Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.

“A estreita ligação anglo-portuguesa era questão de sobrevivência, pois aquele Tratado de Paz e Aliança incluía uma cláusula secreta, pela qual os ingleses prometiam defender as colônias lusas contra quaisquer inimigos.

Uma atitude que refletia a convergência de interesses, certamente diferenciados, mas que com sua consecução atendiam aos objetivos pretendidos, quer por Portugal, como pela Grã-Bretanha, reconhecida a realidade de que naquele *compartilhamento* (o grifo é meu) não poderia haver uma igualdade de ‘lucros’.”

Ao comentar os efeitos do rápido desenvolvimento da produção aurífera no Brasil a partir do início do século XVIII, Celso Furtado diz:

“Observada de uma perspectiva ampla, a economia luso-brasileira do século XVIII se afigura como uma articulação – e articulação fundamentada – do sistema econômico em mais rápida expansão na época, ou seja, a economia inglesa. O ciclo do ouro constitui um sistema mais ou menos integrado dentro do qual coube a Portugal a posição secundária de simples entreposto. Ao Brasil, o ouro permitiu financiar uma grande expansão demográfica que trouxe alterações fundamentais à estrutura de sua população, na qual os escravos passaram a constituir minoria e o elemento de origem européia, maioria.

Para a Inglaterra, o ciclo do ouro brasileiro trouxe um forte estímulo do desenvolvimento manufatureiro.”^{NA-5}

O COMPARTILHAMENTO E AS ADAPTAÇÕES OBRIGATÓRIAS

A coincidência entre o evento do Tratado de Madri e o início da gestão do Marquês de Pombal, ainda que ditada por circunstâncias aleatórias, representa, sem dúvida, o aparecimento de uma nova visão quanto à condição política de uma nação.

Mais do que isso, ficou estabelecido um claro divisor de águas: de um lado, a consolidação das iniciativas portuguesas em termos de sua expansão territorial na América do Sul; de outro lado, a tentativa de dar início a um novo modelo de compartilhamento não apenas em relação à Espanha, como também visando a uma melhor operacionalidade da multinacional portuguesa.

A aceitação espanhola aos termos do Tratado de Madri parecia indicar que não iriam surgir, em um futuro próximo, reações prejudiciais aos interesses lusitanos.

O problema difícil residia na alteração do relacionamento com a Grã-Bretanha, já naquele momento a grande beneficiária das riquezas proporcionadas pela colônia brasileira.

Argeu Guimarães nos oferece uma síntese bastante interessante sobre o significado do Tratado de Madri:

“Descoberto em 1500 e lentamente colonizado nos primeiros anos, o Brasil foi se estendendo para o oeste no decurso dos dois primeiros séculos de sua existência pelo esforço contínuo e tenaz dos bandeirantes. A diplomacia ‘lusíada’ devia destarte se converter em diplomacia ‘bandeirante’ para marcar a deslocação do cenário, para assinalar o desdobramento do horizonte português com o interesse crescente e afinal empolgante do Brasil”.^{NA-6}

^{NA-5} Ver Furtado, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Schwarcz, 2006.

– Ver Alencar, Helio de Alcântara. *História Administrativa do Brasil*. Vol. 5, “Administração Pombalina”. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1983.

^{NA-6} Guimarães, Argeu. *Dicionário Bibliográfico de Diplomacia, Política Externa e de Direito Internacional*. Rio de Janeiro, 1938.

Decorrem daí três princípios de enorme alcance até então desconhecidos da diplomacia luso-espanhola e que se corporificaram graças à visão de um Alexandre de Gusmão, um lídimo produto do crescente compartilhamento entre os “colonos” e os “reinóis”.

1º) a adoção de limites naturais inconfundíveis entre as posses portuguesas e espanholas na América do Sul;

2º) o reconhecimento do *uti possidetis* romano, instituto de direito privado, como um preceito internacional; e

3º) o conceito de isolamento no tocante à América do Sul quanto a possíveis conflitos na ambiência européia que pudessem envolver Espanha e Portugal em campos opostos.

Por lógica, o Tratado de Madri deveria ter representado, para o novo dirigente de “fato” dos destinos de Portugal, uma herança valiosa a ser apropriada o mais cedo possível.

Não pensava assim o Marquês de Pombal, e possivelmente os fatos históricos poderão justificar até certo ponto sua aversão inicial quanto à aceitação daquele Tratado.

Segundo Pedro Calmon, Pombal “não mostrou de início boa vontade ao Tratado de que tanto se orgulhava Gusmão. Quis anulá-lo; chegou a dar os primeiros passos para isso”.^{NA-7}

Creio que, na realidade, existiam motivos para essa atitude. Em primeiro lugar, havia o forte argumento de que a perda de um baluarte no Prata implicava, praticamente, uma renúncia definitiva de Portugal no tocante a uma presença estratégica naquele estuário que representava (e ainda representa), sob todos os aspectos, algo de excepcional importância em termos das

comunicações naturais com o *Heartland* da América do Sul.^{NA-8}

Em segundo lugar, a troca da Colônia do Sacramento pelo território das Missões poderia significar a entrega de algo já implantado *via-à-vis* as dificuldades previsíveis para a ocupação definitiva de um espaço territorial que, com o beneplácito das autoridades espanholas, havia se transformado em um enclave no qual a iniciativa civilizadora dos jesuítas instituíra uma singular comunidade indígena, que poderia, inclusive, oferecer forte resistência à consecução do acordo.

Seria possível admitir também que a Espanha, tendo atingido o seu objetivo específico (a incorporação da Colônia do Sacramento), iria negligenciar quanto ao cumprimento da contrapartida, isto é, a entrega, sem maiores problemas, do território das Missões.

Em terceiro lugar, existia o pensar de Sebastião José de Carvalho e Melo em relação aos interesses britânicos naquela região. Para ele, os dirigentes da Grã-Bretanha pretendiam aproveitar-se de qualquer oportunidade para estabelecer sua presença no estuário do Rio da Prata. A ausência lusitana naquela área facilitaria suas ações contra o seu habitual adversário sem que fosse afetado o tradicional compartilhamento mantido com Portugal. Um pensar que estava calcado em seu profundo interesse e conhecimento quanto ao modelo político britânico visando à consecução de seus objetivos. Algo que pode ser possivelmente comprovado pela análise de Nicolas Shumway em sua obra *A Invenção da Argentina*.

^{NA-7} Calmon, Pedro. *História do Brasil*, vol. 4. “Séculos XVIII e XIX”, Rio de Janeiro, 1982.

^{NA-8} É válido admitir que nossos antepassados não raciocinavam em termos geopolíticos conforme hoje entendemos o seu significado. Ainda assim, a importância das vias fluviais que ligavam o interior do continente ao Atlântico já era perfeitamente reconhecida em termos políticos e econômicos.

Assim foi o pensar de Pedro Teixeira em relação ao Rio Amazonas e, logicamente, deveria ter sido em relação ao complexo hidroviário Paraná-Paraguai, mesmo que neste caso tivesse de enfrentar uma oposição ainda mais vigorosa por parte dos espanhóis.

Diz ele que, como fato histórico, em 1806, ocorreu a invasão de Buenos Aires por tropas britânicas:

“Por trás dessa invasão havia mais do que o desejo de anexar Buenos Aires ao Commonwealth britânico. Desde a época elisabetana, os ingleses tinham feito todo o possível para quebrar o monopólio comercial espanhol, e, em 1804, o Gabinete inglês discutiu amplamente o tema de ‘como destruir o Império Espanhol’.”

Hugo Popham, o célebre almirante britânico (inventor de um novo sistema de sinais usado por Nelson em Trafalgar), sintetizou aquele objetivo britânico ao considerar que:

“A idéia de conquistar a América do Sul está totalmente fora de questão, mas a possibilidade de conquistar todos os seus pontos importantes, separá-los de seus atuais contatos europeus, transformá-los em bases militares e aproveitar todas as suas vantagens comerciais pode ser encarada como probabilidade, se não como operação certa”.

Em março de 1807, o Visconde Castlereagh, então secretário do Estado para a Guerra, considerava que “a América do Sul era um assunto exclusivo de interesse econômico e não uma esfera onde devesse ser exercida a influência política britânica”. Assim sendo, em sua opinião, “a Grã-Bretanha devia evitar um conflito

armado na América do Sul posando, ao mesmo tempo, como ‘auxiliar e protetora’ em assuntos políticos e econômicos”.^{NA-9}

Finalmente, um aspecto que não era de menos importância na visão de Pombal e que implicava a necessidade de uma urgente transformação da própria nação portuguesa.

Suas palavras expressam tal condição: “Encontrei uma monarquia esgotada de cabedais... um povo sujeito à mais grosseira superstição... um estado governado por usos quase asiáticos – não tendo de europeu mais que o nome, de monarquia a forma, de potência a sombra”.^{NA-10}

No decorrer de minha análise, procurei

examinar a gestão de Carvalho e Melo e suas consequências para o Brasil como parceiro indispensável para a continuidade do Império lusitano.^{NA-11}

Talvez, como uma observação sobre o período pombalino, seja interessante registrar uma casualidade histórica no sentido de que ele se inicia com o evento do Tratado de Madri

(em cuja elaboração Pombal não teve uma presença ativa) e se encerra com o Tratado de Santo Ildefonso (firmado poucos meses após o afastamento de Pombal).

AS DIFERENTES FACETAS DO COMPARTILHAMENTO

É possível admitir que Pombal demonstrava possuir uma percepção dupla e até mesmo conflitante no que se referia ao compartilhamento de interesses com a Grã-Bretanha.

À colônia competia, basicamente, a produção de matérias-primas e produtos agrícolas a serem comercializados, via marítima, para a matriz sob a proteção do Poder Naval britânico

^{NA-9} Ver Shumway, Nicolas. *A invenção da Argentina*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

^{NA-10} Ver Alencar, *op.cit.*

^{NA-11} Ver *RMB*, v. 127, n. 04/06, abr/jun 2007, quanto a outros detalhes da administração do Marquês de Pombal.

Ainda que admirasse o “modo de ser” britânico no contexto dos processos políticos e econômicos visando ampliar sua presença já predominante no Oceano Mundial, ao mesmo tempo exigia maior participação inglesa em proveito de Portugal e procurava reduzir, na medida do possível, qualquer interferência britânica nos assuntos internos de Portugal. Diria que, até mesmo ao copiar o modelo inglês quanto às Campanhas Mercantis de Comércio, permitindo, inclusive, a participação de capital externo para garantir sua operacionalidade, ele procurava minimizar uma presença britânica.

O ponto importante a registrar, todavia, em termos do comércio marítimo é que não estava prevista uma participação significativa de representantes da comunidade colonial, assim como não eram proporcionados atrativos para que os “brasileiros” integrassem as tripulações dos meios marítimos e, em especial, dos navios de guerra portugueses.

À colônia competia, basicamente, a produção de matérias-primas e produtos agrícolas a serem comercializados, via marítima, para a matriz sob a proteção do Poder Naval britânico.

Proporria que, de um lado, tal atitude amorteceu (ou não deixou florescer) uma visão “brasileira” quanto ao significado da maritimidade, e de outro lado gerou certa letargia por parte dos governantes portugueses quanto a manter em nível adequado sua presença no Oceano Mundial como partícipe do comércio marí-

timo e dispor de meios navais significativos para a proteção de seus interesses.

O governo de Portugal, após a era pombalina, procurou, a despeito da carência de recursos – agravada pela diminuição do fluxo do ouro e das pedras preciosas oriundas do Brasil –, recuperar e ampliar, na medida do possível, os meios navais lusitanos.

Ainda que continuasse sendo admitida uma dependência quanto ao apoio britânico, Portugal, que, por exemplo, em 1780 dispunha em seu inventário naval de dez naus e nove fragatas, já em 1793 contava com 13 naus, 17 fragatas e 13 brígues, além de outros navios de menor porte.^{NA-12}

Coube a Martinho de Melo e Castro, então secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, entre 1770 e 1795, efetuar uma completa renovação da Esquadra e a modernização da organização operacional e da infra-estrutura do apoio.

Assim tivemos, por exemplo, em 1782, a criação da Companhia Real dos Guardas-Marinha e da Academia Real dos Guardas-Marinha. Foram iniciados os trabalhos hidrográficos para elaboração de cartas náuticas cobrindo o litoral português. Surgiu, em 1798, a Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares, com todas as incumbências que correspondem, nos dias atuais, àquelas de nossa Diretoria de Hidrografia e Navegação.

^{NA-12} Segundo nosso Dicionário Marítimo Brasileiro existe uma diferença entre “nau de guerra” e “nau de linha”,

– A “nau de guerra” destinava-se a proteger o comércio marítimo e fazer a guerra no mar. Armada com 60 a 120 canhões e que era classificada em três categorias, dependendo do número de canhões.

– A “nau de linha” dispunha de 74 canhões, ou mais, era assim chamada porque integrava a linha de batalha.

– Na conceituação portuguesa a “nau” é um navio redondo de três mastros, armado com 60 a 120 canhões e cerca de 500 homens de tripulação. Constituíam o núcleo das esquadras. Quando dispunha de mais de 74 canhões, era considerada “navio de linha”.

– Para efeitos de minha análise, não faço distinções no uso do termo “nau”.

– Ver Caminha, Henrick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

Foi estruturada a Real Junta de Fazenda da Marinha para dirigir a construção e o comissionamento dos novos navios de guerra.

Ocorreu a instalação da Real Fábrica de Cordoaria, à qual competia garantir o abastecimento de amarras, cabos, massame, poleame, velame, assim como de todo o paramento necessário aos meios navais e mercantes.

Foi construído o dique do Arsenal, uma das primeiras docas secas na Europa, e o Arsenal da Bahia adquiriu uma maior capacidade.

Surgiu o Conselho do Almirantado, em abril de 1875, para a direção superior dos assuntos da Marinha e, especialmente, a Administração Naval.

É interessante registrar a composição do quadro de oficiais também estabelecida naquele período: quatro chefes-de-esquadra (equivalente a vice-almirante), oito chefes-de-divisão (hoje contra-almirantes), 30 capitães-de-mar-e-guerra, 30 capitães-de-fragata, 70 capitães-tenentes, 140 primeiros-tenentes e 140 segundos-tenentes.

Provavelmente, considerados apenas os valores numéricos, pouco se poderá con-

cluir quanto ao valor desse quadro de oficiais para o guarnecimento em nível aceitável dos meios navais portugueses.

Sabe-se, por exemplo, segundo a opinião de Martinho de Melo, em março de 1793:

“Ainda que os comandantes e oficiais da Esquadra Maior que Sua Alteza destina para se unir a uma da Grã-Bretanha tenham

todo o conhecimento de governo, manobras e direção dos respectivos navios, falta-lhes o uso e a prática das manobras e disciplinas da guerra no mar, principalmente dos movimentos da artilharia a bordo.”

A resposta encontrada para solucionar o problema foi a contratação de oficiais de Marinha britânicos com melhores salários (em relação aos equivalentes

portugueses) e que foram licenciados do serviço naval daquela nação enquanto servissem na Marinha portuguesa. Pelo menos três capitães-de-mar-e-guerra, oito capitães-de-fragata, dois capitães-tenentes e oito primeiros-tenentes passaram a integrar o efetivo das tripulações portuguesas.^{NA-13}

O comércio marítimo e o reconhecimento da importância da maritimidade geravam a motivação política e uma orientação econômica suficientes para assegurar o incremento dos meios navais

^{NA-13} Minhas observações quanto à recuperação da Marinha de Guerra de Portugal estão calcadas na análise detalhada feita por José Rodrigues Pereira em sua excelente obra *Campanhas Navais 1793-1807*. Valho-me também do artigo “A transmigração da Família Real portuguesa para o Brasil”, de autoria de Levy Scavarda.

– No caso da participação de oficiais de Marinha britânicos nas tripulações dos meios navais portugueses, julgo que eles não eram “mercenários”, uma classificação que atribuo àqueles oficiais que serviram em nossa Marinha Imperial. Conforme menciona Scavarda, “eles foram licenciados no serviço naval britânico, conservando S.M. Britânica... metade do soldo que percebiam na Inglaterra”.

– Ver Pereira, José Rodrigo. *Campanhas Navais, 1793-807*, vol. 1, “A Armada e a Europa”. Lisboa: Tribuna da História, 2005.

– Ver Scavarda, Levy. “A transmigração da Família Real Portuguesa para o Brasil”. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, *Navigator*, vol. 4, nº 07, 2008.

No tocante ao aumento em número dos meios navais disponíveis no início da última década do século XVIII, parece-me evidente que Portugal não se destacou em relação aos demais poderes navais na época.

A despeito do desgaste decorrente da Guerra da Independência dos Estados Unidos, o Poder Naval britânico possuía, em 1785, 134 naus e, em 1790, 145 naus. A França e a Espanha dispunham, respectivamente, de 62 e 61 naus (1785) e de 73 e 72 naus (1790).^{NA-14}

Para a Grã-Bretanha, a manutenção e a ampliação de seus meios navais não implicou um endividamento acima de suas possibilidades, tendo em vista que, já naquele momento, o comércio marítimo e o reconhecimento da importância da maritimidade geravam a motivação política e uma orientação econômica suficientes para assegurar o incremento dos meios navais.

O mesmo não poderia ser dito quanto à França. A despeito de sua aparente vitória decorrente do apoio aos norte-americanos, os custos de sua participação excederam em muito sua capacidade financeira. Ao mesmo tempo, as iniciativas para o contínuo crescimento de seu Poder Naval tornaram sua situação econômica ainda mais precária.

Essas duas realidades associadas à prática do absolutismo e à inexistência de uma participação consciente de todos os segmentos da sociedade francesa quanto aos objetivos pretendidos traduziram-se, ao final, na Revolução Francesa.

Considero que a Espanha, já naquele momento, possuía um Poder Naval “figurativo”. Ainda que impressionante quanto a números em seu inventário, a condição material de seus meios navais e o preparo profissional de suas tripulações não refletiam a necessária capacidade em termos de um Poder Naval com credibilidade correspondente ao seu valor numérico.

Mesmo considerando as consequências do contínuo conflito de interesses marítimos com a Grã-Bretanha, é importante ressaltar que seria possível prever a aliança entre uma

Espanha (absolutista) e uma França (revolucionária e regicida) levando em conta o pensar político de alguns dirigentes espanhóis.

Assim sendo, os esforços portugueses para recuperar e criar, dentro de suas possibilidades, uma capacidade mínima em termos navais foi, a meu ver,

uma iniciativa meritória que levava em conta os recursos disponíveis, a ameaça direta, ou indireta, por parte da França e o reconhecimento de uma dependência cada vez mais pronunciada no compartilhamento de interesses com a Grã-Bretanha.

A INFLUÊNCIA DO COMPARTILHAMENTO EM UM CONFLITO GLOBAL

Ainda que por meio de uma análise dos 26 anos de duração da Revolução Francesa seja possível identificar períodos distintos,

Um dos efeitos mais significativos da Revolução Francesa foi o ofuscamento do então Império Ultramarino lusitano, daí decorrendo a inevitável independência do Brasil

^{NA-14} Os números em si muitas vezes não refletem as realidades. De um modo geral, as naus francesas e espanholas tinham maior tonelagem e, reconhecidamente, as fragatas francesas possuíam características superiores às britânicas.

– Segundo Rodgers, embora aparentemente a Grã-Bretanha mantivesse a proporcionalidade de 2:1 em relação aos seus principais adversários, em termos de tonelagem, a França e a Espanha, em 1785, eram 17% superiores e, em 1792, esse percentual era de 30%.

– Ver Rodgers, N.A.M. *The Command of the Sea*. Londres: Penguin Books, 2005.

levando em conta os modelos de procedimentos adotados por aqueles que, eventualmente, lideraram a maior transformação do cenário mundial; mesmo que, ao final, a própria nação que deu origem a essa transformação não tenha conseguido estabelecer em definitivo sua futura trajetória política, creio ser possível considerar que um dos efeitos mais significativos da Revolução Francesa foi o ofuscamento do então Império Ultramarino lusitano, daí decorrendo a inevitável independência do Brasil.^{NA-15}

Considero que esse ofuscamento pode ser convenientemente explicado se examinarmos os efeitos da Revolução Francesa sob quatro enfoques:

- a) a “nova” configuração política da Europa;
- b) a identificação das diferenças entre Poder Marítimo e Poder Terrestre no contexto de suas capacidades;
- c) o florescimento do nacionalismo; e
- d) as realidades do compartilhamento.

Sem dúvida, os ideais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade, ainda que não perfeitamente entendidos e aplicados em seu verdadeiro sentido, representaram os fundamentos da transformação do ordenamento polí-

co que havia sido estruturado no “velho” continente europeu a partir da Idade Média.

Ainda que as iniciativas para a eliminação das dinastias mais tradicionais não tivessem obtido um amplo êxito, pelo menos abalaram significativamente os pilares em que se apoiava o absolutismo, firmemente implantado nas grandes nações, como a França e a Espanha.

Teve início uma nova arrumação territorial que, embora não tivesse sido completada ao final do período napoleônico, pelo me-

nos deixou plantadas as sementes que algumas décadas mais tarde iriam introduzir no cenário europeu nações culturalmente organizadas, como uma Alemanha e uma Itália.

É válido reconhecer que o modelo político adotado por essas nações continuava a man-

ter o mesmo formato pré-Revolução Francesa quanto à existência de uma aristocracia e de um monarca. Ao mesmo tempo, todavia, o absolutismo deixava de exercer uma influência marcante, e os governos passavam a assemelhar-se àquele já praticado na Grã-Bretanha, em que “o rei manda, mas não governa”.

A configuração política da Europa passou então a revelar uma nova escala de valores que refletia adequadamente o poder relativo das nações.

A configuração política da Europa passou então a revelar uma nova escala de valores que refletia adequadamente o poder relativo das nações

^{NA-15} É possível argumentar que a mesma consideração poderia ser aplicada à Espanha. A meu ver, a desagregação do Império Ultramarino espanhol teve condicionantes distintas e levou mais tempo para se transformar em uma realidade.

Enquanto para Portugal, no período imediato pós-1815, existiu a possibilidade de continuidade do seu Império, convenientemente ajustado às realidades de um Brasil não mais colonial, tal oportunidade não foi aproveitada.

Para a Espanha, a desagregação teve início na América do Sul e prosseguiu inexoravelmente na medida em que os interesses de outras nações mais poderosas decidiram pela apropriação das colônias espanholas.

A continuidade do compartilhamento de interesses com a Grã-Bretanha, especialmente em um contexto marítimo, contribuiu para que Portugal mantivesse uma presença na África e no Índico até o século XX.

A dimensão do território e a coesão de sua população; o potencial econômico, próprio, ou disponível por meio da apropriação de colônias no além-mar; o nível educacional; o equilíbrio das decisões entre o desejável e o possível, levando em conta os interesses e aspirações dos distintos segmentos sociais da nação, conforme identificados pelos governantes; todos esses fatores passaram a definir o *status* de uma nação perante as demais.

Ficava também claramente demonstrada a importância do comércio marítimo, assim como a imprescindibilidade de meios navais para, quando necessário, negar o domínio de áreas marítimas por possíveis adversários.

É verdade que Napoleão soube sintetizar todos os ensinamentos e exemplos históricos dos grandes líderes militares do passado e criou o maior e mais sofisticado Poder Terrestre, o qual possibilitou a consecução, até certo ponto, de seus objetivos.

Mas também é verdade que em momento algum, a despeito de suas significativas vitórias terrestres, conseguiu suplantar a presença de um Poder Marítimo, adequadamente estruturado e que dispunha de uma característica excepcional: o nível de profissionalização de seu componente humano.

Ficou claramente demonstrado no decorrer das guerras napoleônicas que, independentemente da capacidade tecnológica, dos recursos disponíveis e de uma sofisticada estrutura industrial, um Poder Naval não poderia alcançar os efeitos desejados sem que houvesse o necessário e, certamente, longo período de tempo para a qualificação profissional adequada de seus integrantes.

Algo totalmente distinto do preparo e aplicação do Poder Terrestre. Graças, por exemplo, à conscrição universal (uma iniciativa francesa), era possível reunir em pouco tempo efetivos consideráveis, armá-los corretamente com os melhores meios que a tecnologia havia criado e, aplicando táticas

e estratégias inovadoras, levar de vencida quaisquer adversários que permanecessem adstritos a uma cultura militar tradicional.

Por outro lado, também ficou comprovado que a aplicação isolada de um Poder Naval, mesmo que já dispondo de um rudimentar componente anfíbio, carecia de potencial suficiente para alcançar um sucesso definitivo diante de um adversário que ocupasse uma razoável superfície terrestre.

A imagem criada e as idéias transmitidas pelos *sans culottes* ao adentrar as diferentes regiões do continente europeu produziam, sem dúvida, reações significativas. Aquelas comunidades que permaneciam submetidas, independentemente de sua vontade, a reinos e impérios aleatoriamente criados no passado, por certo foram influenciadas pelos efeitos de um etnocentrismo despertado pela presença francesa e, por via de consequência, floresceu a noção de um pertencimento a distintas culturas e tradições, o que demandava um novo condicionamento político.

Creio, porém, que mais do que os efeitos do contato direto com os franceses – considerados como libertadores –, os ideais propagados pelo Iluminismo produziram um impacto mais acentuado fora do continente europeu e, especialmente, na América do Sul.

Sugeriria, inclusive, que a realidade da independência norte-americana, como um exemplo a ser imitado, exerceu influência reduzida nas sociedades coloniais sul-americanas, talvez porque, ainda nos primórdios do século XIX, aquele evento fosse percebido como algo incompleto, tendo em vista a presença incontestável das potências européias no amplo território norte-americano.

Sob qualquer dos três enfoques que sugeri, para o exame da influência da Revolução Francesa no tocante ao ofuscamento do Império Ultramarino lusitano, parece-me ser possível confirmar minha proposição de que Portugal representou um “caso único” na ambiência européia e, por via de conse-

qüência, tal condição contribuiu para que o Brasil viesse a se constituir também um “caso único” dentre os processos de independência das colônias na América do Sul.

Na nova configuração política da Europa que começou a ser implantada no final do século XVIII a presença lusitana, especialmente em termos de política externa, adquiriu progressivamente uma menor relevância.

Desaparecia a influência papal – um dos principais aliados de Portugal –, e as glórias decorrentes dos feitos da era dos descobrimentos transformavam-se em meras recordações devido às realidades do momento político europeu, como consequência das novas idéias geradas pelo Iluminismo e o sucesso de um gênio militar que começava a deslumbrar a opinião pública continental.

Certamente, tendo em vista o tradicional compartilhamento de interesses com a Grã-Bretanha, Portugal poderia ser considerado como um aliado natural dessa nação na hipótese de um conflito com a França napoleônica.

O governo britânico liderado por Pitt não tinha, ainda em 1790, uma clara percepção da amplitude dos efeitos da anarquia e da violência em curso na França e permanecia acompanhando cuidadosamente o desenrolar dos eventos no continente.

Quando a Prússia e a Áustria declararam guerra à França em 1792, a Grã-Bretanha manteve-se neutra.

A reação francesa à invasão de seu território e, principalmente, sua ofensiva nos Países Baixos austríacos levaram os britânicos a uma tomada de decisão.

Na opinião de Rodgers, o objetivo primordial da política externa da Grã-Bretanha sempre foi o de evitar a presença de um poder hostil nos Países Baixos, uma condição que logicamente poderia representar a ameaça de uma invasão das Ilhas Britânicas.

Talvez por precaução, ou como um antídoto para impedir a ampliação de poder da França, começou a ser elaborado um planejamento estratégico pelo governo britânico para impedir tal crescimento. Em suas linhas gerais, previa a conquista das colônias francesas situadas no Novo Mundo – especialmente no Caribe –, as quais eram responsáveis por dois terços do comércio marítimo francês. Isso implicava o domínio das rotas marítimas do Atlântico e um bloqueio afastado dos portos gauleses no Mar do Norte e na Biscaia.

Segundo o secretário do Interior britânico, Henry Dundas, “a conquista das Índias Ocidentais Francesas e a restrição do Poder Naval francês iriam garantir a obtenção de uma paz duradoura”.^{NA-16}

Quando, em janeiro de 1793, a Convenção Nacional francesa decretou a anexação dos Países Baixos austríacos à República e, no dia seguinte, declarou guerra à Grã-Bretanha, tal atitude resultou, possivelmente, da avaliação de seu embaixador em Londres, Marquês de Chauvelin, de que “os ingleses apenas esperam o chamado da França para romper os laços da tirania”.^{NA-17}

Na visão napoleônica, Portugal representava naquele momento um pequeno reinado afastado do centro de decisão, onde estava sendo estruturada uma nova ordem continental. Talvez o litoral lusitano fosse útil como uma base de apoio para as operações navais britânicas, as quais, todavia, no seu pensar, não poderiam impedir a consecução de seus objetivos na Europa Ocidental.

Nesse contexto, na nova classificação de valores que começava a ser implantada, Portugal certamente ocupava as últimas (senão a última) posições quanto a sua importância em termos dos sonhos napoleônicos.

Nada mais era do que um pequeno território desprovido de recursos naturais, uma

NA-16 Ver Rodgers, *op. cit.*

NA-17 Ver Scavarda, *op. cit.*

população escassa e de um modo geral inculta, com capacidade industrial incipiente. O governo era fraco, e a aristocracia reconhecidamente corrupta. É verdade que possuía uma grande colônia na América do Sul, plena de riquezas e que garantia sua permanência entre as nações com razoável presença na ambiência européia.

Assim sendo, os enviados diplomáticos portugueses tinham a possibilidade de seguidamente apresentar suas desculpas quanto à existência de uma “suposta” aliança com a Grã-Bretanha, propor acordos comerciais vantajosos para a França e até mesmo ouvir silenciosamente os rompanes do imperador francês pejados de exigências e ameaças.

Na realidade, é lícito supor que Napoleão visualizava aquele pequeno território às margens do Atlântico como uma “moeda de troca” para apaziguar as reações espanholas quanto ao processo de substituição de seus governantes ou, ainda, para premiar algum dos seus mais fiéis servidores.

O resultado da Batalha de Trafalgar, em outubro de 1805, obrigou Napoleão a rever sua avaliação e reformular seu planejamento estratégico.

A partir daquele momento, não seria mais viável dar prosseguimento aos planos de invasão das Ilhas Britânicas e, por via de consequência, eliminar o seu mais constante e difícil adversário.

Mais do que isso, embora fosse factível recompor no futuro o inventário de seus meios navais, a dinâmica do conflito entre o Poder Terrestre (francês) e o Poder Marítimo (britânico) oferecia, no curto prazo, amplas oportunidades, graças a Trafalgar, para que a Grã-Bretanha não apenas pudesse financiar novas coligações contra

Napoleão no teatro terrestre europeu como, ao mesmo tempo, praticamente eliminasse uma presença comercial marítima francesa no Oceano Mundial.

A REAÇÃO NAPOLEÔNICA

Proponho que, a partir do final de outubro de 1805, a classificação de Portugal na escala de valores, conforme percebida por Napoleão, sofreu uma significativa alteração.

É possível admitir que, sob o ponto de vista estritamente econômico, o Bloqueio Continental determinado pelo imperador francês pudesse obter os resultados pretendidos.

Afinal de contas, como resultado da Primeira Revolução Industrial, a Grã-Bretanha passou a depender de um grande mercado consumidor de seus produtos e, sem dúvida, a Europa absorvia a parcela mais importante das exportações britânicas.

Consequentemente, Dinamarca e Portugal passaram a representar as últimas vias de acesso disponíveis ao comércio inglês na Europa e, ao mesmo tempo, as únicas brechas na muralha “teoricamente” intransponível criada por Napoleão.^{NA-18}

Após o Tratado de Paz de Tilsit, em meados de 1807, que decorreu da derrota dos russos e prussianos, Napoleão determinou às duas nações o fechamento de seus portos ao comércio britânico.

No caso da Dinamarca, o fácil acesso, via terrestre, pelas tropas napoleônicas obrigou os britânicos mais uma vez a executar, em setembro de 1807, uma ação preventiva. Após bombardear Copenhague, apoderaram-se de 13 navios e 14 fragatas, sem dúvida um excelente reforço para suas forças navais e, evidentemente, privando a França napoleônica desse benefício.^{NA-19}

^{NA-18} A qualificação “teoricamente” reflete a realidade de que os interesses europeus favoreciam a prática do contrabando dos produtos britânicos, algo que dificilmente poderia ser eliminado pelo governo francês.

^{NA-19} Ver Pereira, *op. cit.*

A nação portuguesa passou, então, a ser o alvo prioritário para o poder napoleônico.

Não havia mais tempo, ou oportunidade, para a aceitação das medidas conciliatórias propostas por Portugal.

Napoleão decidiu “deserdar” a Casa de Bragança e dividir o território luso em três parcelas: a Lusitânia Setentrional, que seria doada à rainha da Etrúria; o Principado do Algarve para D. Manuel Godoy, o principal personagem responsável pela subordinação espanhola ao jugo napoleônico; e as Províncias Centrais (onde estavam localizadas Lisboa e o Por-

to), que ficariam com a França. As posses no ultramar seriam posteriormente partilhadas entre França e Espanha.^{NA-20}

Em 27 de outubro de 1807, pelo Tratado de Fontainebleau, a Espanha comprometeu-

se a participar da invasão de Portugal, e as tropas francesas, num total de 28 mil homens, iniciaram o seu deslocamento, através da

Espanha, em direção à fronteira portuguesa.

A despeito do contínuo compartilhamento de interesses entre a Grã-Bretanha e Portugal, logicamente teria precedência, naquele momento, o ponto de vista britânico quanto ao enfrentamento de seu principal adversário.

Este se constitui, possivelmente, no exemplo mais evidente daquele enfoque que denominei de “as realidades do compartilhamento” ao me re-

ferir ao ofuscamento do Império Ultramarino lusitano como uma das consequências da Revolução Francesa.

Em primeiro lugar, como poderia ter ocorrido em Copenhague, não seria lógico que a

**Para D. João VI
não existia outra
alternativa que não fosse a
transferência da sede do
Império para sua colônia
mais importante**

★ ★ ★

**Na hipótese provável de
uma derrota definitiva,
tudo estaria terminado em
termos de uma
nação portuguesa**

^{NA-20} A “doação” da Lusitânia Setentrional à rainha da Etrúria merece uma explicação visando entendermos, como um exemplo, o pensar político de Napoleão enquanto possuidor de um poder inigualável no continente europeu.

O termo “Etrúria” deriva de uma tribo dos etruscos que povoou, a partir do ano 1.000 a.C., a região central da atual Itália, situada entre os rios Arno e Tibre e que ficou mais tarde conhecida como Toscana. Transformou-se no Condado de Toscana, foi governada pelos Médici e, posteriormente, passou a fazer parte do Império Austríaco.

Com a primeira vitória da França sobre a Áustria, Napoleão transformou o então Ducado da Toscana em Reinado da Etrúria, a ser governada pela filha de Carlos IV, rei da Espanha, que era casada com Louis de Bourbon e Parma.

No período da implantação do Bloqueio Continental, o Reinado da Etrúria transformou-se em um centro de contrabando e espionagem em benefício dos britânicos. Assim sendo, Napoleão decidiu anexar a Etrúria à França.

Como compensação e, novamente, para apaziguar as reações espanholas, a monarca “deserdada” tomaria posse da Lusitânia Setentrional.

O fato interessante é que, com o resultado insatisfatório da guerra na Península Ibérica, a “deserdada” assim continuou, e Elisa Bonaparte, irmã de Napoleão e esposa do célebre Marechal Murat, tornou-se a rainha da Etrúria até o fim da era napoleônica.

– Ver Espaille, Charles. *Napoleonic's Wars. An International History*. Londres: Penguin Books, 2007.

– Ver Tulard, John. *Napoleon the Mith and the Savior*. Londres: George Weidonfeld, 1984.

pequena Esquadra portuguesa caísse nas mãos do inimigo e pudesse vir a ser empregada contra o Poder Naval britânico.

Em segundo lugar, na hipótese do desmembramento do território lusitano pós-invasão, não fazia sentido deixar as instalações portuárias de Lisboa em condições de pronto emprego pelos meios navais franceses.

Deste modo, estavam previstos o cerco e o bombardeio de Lisboa, assim como o apresamento dos meios navais portugueses pela esquadra de Sidney Smith.

Para D. João VI não existia outra alternativa que não fosse a transferência da sede do Império para sua colônia mais importante.^{NA-21} Algo que já tinha sido pensado anteriormente, em outras situações difíceis. Uma mudança cujos preparativos vinham sendo conduzidos secretamente, “com a transferência de mobiliário, arquivos e toda a documentação necessária à gestão do Reino”.^{NA-22}

Sem a menor dúvida, não ocorreu uma “fuga”, como tem sido propalado por muitos analistas; a denominação mais adequada para a transferência de sede da matriz do Império Ultramarino lusitano para o Rio de Janeiro seria “retirada estratégica”.

D. João VI estava plenamente consciente de suas carências militares para o enfrentamento das supostas invencíveis forças terrestres francesas. Na hipótese prová-

vel de uma derrota definitiva, tudo estaria terminado em termos de uma nação portuguesa.

Na realidade, poderia ter sido possível oferecer uma resistência aos invasores, conforme propõem alguns analistas conhecedores que são, hoje, das reais condições das tropas francesas após a travessia do território espanhol.

Se essa tivesse sido a decisão de D. João VI, Portugal, sem a menor dúvida, transformar-se-ia em um imenso campo de batalha com um maior, ou menor, compartilhamento de seu principal aliado. A Família Real, símbolo do poder, estaria sempre ameaçada de cair nas mãos do inimigo ou, necessariamente, ser obrigada a “fugir” e ter de aceitar o asilo em qualquer recanto do mundo, provavelmente nas Ilhas Britânicas.^{NA-23}

Os fatos vieram demonstrar que, embora difícil, a decisão de D. João VI foi correta em termos da equação custo-benefício.

As reações espanholas contra a presença francesa tornaram-se conhecidas pelos portugueses e, em junho de 1808, tiveram início os motins na cidade do Porto e, em seguida, em Trás-os-Montes, Bragança, Moncorvo, Vila Real e, finalmente, Guimarães. Formaram-se juntas de governo submetidas a uma Junta Suprema do Governo do Reino instalada no Porto.

O vulto assumido pela reação portuguesa e espanhola possivelmente influenciou o governo britânico no tocante ao apro-

NA-21 Ver Pereira, *op. cit.*

NA-22 Ver Pereira, *op. cit.*

NA-23 O “asilo” de governantes provocado por revoltas, insurreições, guerras civis e, até mesmo, a invasão do território de sua nação por forças estrangeiras não representa um fato novo na História da Civilização Ocidental.

A transferência de sede de um governo para outro lugar, mesmo que geograficamente distante, mas que seja parte integrante da nação, representou, em 1807, um “caso único” em que D. João VI foi o ator responsável.

Lembro que, em período mais recente, quando a Alemanha nazista chegou aos litorais do Atlântico Norte, as Ilhas Britânicas foram submetidas a um gigantesco ataque aéreo e a ação dos submarinos ameaçou seriamente a subsistência da população, chegando a ser cogitada a transferência do governo (e da Família Real) para o Canadá. Na visão nazista e para efeitos de propaganda, caso concretizada, representaria uma “fuga”. Na realidade, estaria sendo repetida a mesma manobra estratégica praticada por D. João VI, guardadas as devidas proporções e circunstâncias.

veitamento da oportunidade de novamente estabelecer uma presença física no continente europeu.

Em 1º de agosto de 1808, uma força expedicionária britânica comandada por Arthur Wellesley, futuro Duque de Wellington, desembarcou no litoral lusitano com 14 mil homens, incorporou de 7 mil a 8 mil portugueses e conseguiu derrotar Junot em Sintra, quatro semanas após o início das operações.

O insucesso francês, quer na Espanha quer em Portugal, levou Napoleão a intervir pessoalmente na Península Ibérica a partir de 1809. Percentual expressivo da “Grand Armée” esteve envolvido no conflito durante os três anos seguintes, sem que fossem obtidos resultados conclusivos.

Em sua obra *A corte e o mundo*, Andréa Slemian e João Carlos Pimenta citam o historiador francês Jacques Godechot quanto a sua versão (na minha opinião, adequada) para explicar as razões do insucesso napoleônico na Península Ibérica.

Para Godechot, até 1808, “o exército francês não encontrava pela frente senão exércitos de mercenários, freqüentemente inferiores em número, sempre desprovidos de forças morais que caracterizavam os soldados franceses, o que explicava, em parte, o seu êxito. Nunca, porém, os revoltados (no caso, espanhóis e portugueses) tinham oposto ao regime instaurado pela Revolução (francesa) um outro regime fun-

dado também em ideais de “nação, liberdade e igualdade”.

Assim sendo, propõe Godechot, “1808 marca, pois, uma grande mudança no enfrentamento da França com a Europa. Não é mais uma França revolucionária que vai lutar com os “mercenários” dos tiranos. São forças nacionais resultantes da mesma Revolução que vão digladiar-se.”^{NA-24}

Em contraste, então, ao que sugeri anteriormente quanto ao efeito da presença das tropas da França revolucionária em outras regiões do continente europeu, no caso da Península Ibérica ocorreu algo totalmente distinto.

É possível que a seqüência de vitórias no continente europeu tenha transformado

aqueles ideais revolucionários que anteriormente inflamavam a mente dos soldados franceses em um sentimento de “superioridade imperial” que amortecia suas qualificações como excepcionais combatentes.

O aspecto importante a registrar é de que as Casas Reais, como símbolo do poder, não estavam presentes fisicamente nesse processo reacionário. Ainda assim, continuaram representando a identidade das nações e o estímulo que impulsionava todas as ações contra o invasor.

Em Portugal, por exemplo, em momento algum a idéia de adoção de um regime republicano mereceu o apoio popular.

A Casa de Bragança, símbolo do poder, continuava sendo o farol a indicar o caminho a ser percorrido.

**A Casa de Bragança,
símbolo do poder,
continuava sendo o farol a
indicar o caminho a ser
percorrido**

^{NA-24} Por me considerar um estudioso das guerras napoleônicas, não concordo integralmente com a opinião de Godechot quanto às “qualidades” das forças adversárias de Napoleão, como também quanto aos efetivos que se defrontaram nas diferentes campanhas que se sucederam até 1815.

– Ver Slemian Andréa Pimenta, João Paulo. *A corte e o mundo*. São Paulo: Alameda, 2008.

– Ver Godechot, Jacques. *Europa e América no tempo de Napoleão (1800-1815)*. São Paulo, Pioneira, 1984.

É verdade que aquela reação também representou a oportunidade para garantir a prevalência da Liberdade e da Igualdade (conforme propõe Godechot) e, por via de consequência, os vitoriosos da guerra contra a França estabeleceram democraticamente a extinção do absolutismo e a introdução de um regime semelhante àquele parlamentarista.

Como sabemos, D. João VI, ainda no Brasil, submeteu-se a essa nova condição política.

O SIGNIFICADO DE UMA PRESENÇA

Uma análise sobre a transferência da sede do Império Ultramarino português de Lisboa para o Rio de Janeiro deveria incorporar necessariamente determinados aspectos que não têm merecido a devida atenção, ainda que representem fatores condicionantes no processo de transformação da colônia em uma nação independente e, ao mesmo tempo, tenham contribuído para o ofuscamento do Império lusitano.

Sem dúvida, ao se completar 200 anos da vinda de D. João VI para o Brasil, foi válido comemorar alguns dos efeitos decorrentes da transferência da sede que contribuíram para criar uma nova realidade e, em seu conjunto, representaram o estímulo necessário para a obtenção da independência. D. João VI permaneceu 13 anos no Brasil, de início como príncipe regente e depois como rei de Portugal, Brasil e Algarve. Assim sendo, o símbolo do poder do Império Ultramarino lusitano conviveu entre nós, influenciando e determinando uma profunda transformação de nossa sociedade colonial.

No pequeno Portugal, ficou apenas a “imagem” desse símbolo do poder, sufici-

ente, porém, para incentivar em pouco tempo uma reação contra a dominação francesa, sua expulsão e a instalação de um governo provisório (ainda que com novas regras), mas que continuava fiel e subordinado à Casa de Bragança.

No Brasil, com a chegada da Família Real, tornou-se imprescindível uma nova estrutura para a sociedade local, não apenas para atender às exigências intrínsecas à sede de um Império, como também para criar uma imagem que correspondesse perante a opinião internacional à importância que o símbolo do poder lusitano julgava possuir.

O símbolo do poder em um regime monárquico sempre exigiu a existência de uma corte. Jurandir Malerba, em sua obra *A Corte no exílio*, nos oferece uma excelente análise quanto ao significado desse componente historicamente relacionado a uma Casa Imperial, dela dependente para o seu sustento e honrarias e, ao mesmo tempo, componente básico para o desejado realce do símbolo do poder perante seus súditos e as representações diplomáticas estrangeiras.^{NA-25}

A transferência da sede do Império implicou, como tem sido sobejamente mencionado, a vinda de cerca de 15 mil pessoas de Lisboa para o Rio de Janeiro. Naquele momento, a capital do Vice-Reinado contava com pouco mais de 130 mil habitantes. O que importa, para efeitos desta análise, são os quantitativos referentes àqueles que realmente integraram a corte que acompanhou a Família Imperial e ao segmento de maiores posses da sociedade local, cujos membros, em sua maioria, eram chamados de comerciantes de “grosso trato”.

De um lado, eram pessoas aquinhoadas com títulos e honrarias e que repentinamente viram-se privadas de suas propriedades, seu modo de vida, mas que continuavam

^{NA-25} Malerba, Jurandir. *A Corte no exílio*. São Paulo. Companhia das Letras, 2000.

dependendo do beneplácito real. Aqui chegando, tinham de sobreviver e, se possível, nas mesmas condições a que estavam acostumadas. De outro lado, havia pessoas em sua maioria da mesma nacionalidade, a quem as atividades comerciais haviam proporcionado condições financeiras suficientes para lhes garantir uma posição privilegiada na ambiência colonial.

De um lado, o símbolo do poder que necessitava da presença de uma corte que refletisse a sua importância, mas que não dispunha dos recursos financeiros para reproduzir no cenário brasileiro as mesmas condições que prevaleciam em Lisboa. Do outro, o extrato social dito “brasileiro”, mais bem aquinhado de recursos, carente porém de um *status* proporcionado por títulos e honrarias, algo que o posicionava em uma condição inferior à dos recém-chegados.

É verdade que naquele momento ocorreu uma demonstração espontânea, ou não, da solidariedade humana, e os “portugueses” foram acolhidos da melhor maneira possível. Seria ilógico, todavia, supor que aquela aparente generosidade não iria implicar qualquer tipo de recompensa.

A despeito de todas as imputações que possam ser feitas quanto às deficiências de D. João VI, é justo reconhecer que ele percebeu claramente as realidades quanto à existência de uma nova sede do Império. Havia a

necessidade da presença de uma corte modelada nas características da sociedade local e que dispusesse, além de recursos financeiros próprios, também daqueles adereços que pareciam criar uma moldura adequada para enaltecer o símbolo do poder.

A compensação pelas doações, contribuições e ofertas dos então comerciantes de “grosso trato” traduziu-se em comendas, títulos e no início de uma participação mais íntima de “brasileiros” em uma corte mais ajustada às condições do Império Ultramarino lusitano.

**Extinguia-se a visão de
uma maritimidade por falta
de estímulos do lado
brasileiro e pelas carências
próprias daquela minúscula
nação européia**

Quando os problemas de Portugal exigiram o retorno de D. João VI (menos rei do que quando aqui chegara), não foi o símbolo do poder que regressou para Portugal. Proporia que, já naquele momento, aqui permaneceu esse símbolo do poder e

que D. João VI representava apenas a imagem desse poder.

Proporia, inclusive, que já naquele momento era previsível uma desagregação entre os componentes do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, a ser provocada pela ausência de um compartilhamento de interesses de seus partícipes.

O ponto importante a registrar é que, devido a essa realidade, extinguiu-se a visão de uma maritimidade por falta de estímulos do lado brasileiro e pelas carências próprias daquela minúscula nação européia.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História do Brasil; Geopolítica; Colonialismo; Escravidão; História Marítima; Economia;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALENCAR, Helio de Alcântara. *História administrativa do Brasil*. Vol. 5: “Administração Pombalina”. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1983.
2. BOWN, Setephen. *Madness, Betrayal and the Lash*. Vancouver: Douglas McEntire, 2008.
3. CALMON, Pedro. *História do Brasil*. Vol. 4: “Séculos XVIII e XIX”. Rio de Janeiro, 1982.
4. CALÓGERAS, Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1980.
5. CAMINHA, Henrick Marques. *Dicionário marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.
6. ESPAILLE, Charles. *Napoleonic's wars. An international history*. Londres: Penguin Books, 2007.
7. FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Schwarcz Ltda., 2006.
8. GODECHOT, Jacques. *Europa e América no tempo de Napoleão (1800-1815)*. São Paulo: Pioneira, 1984.
9. GUIMARÃES, Argeu. *Dicionário biobibliográfico de diplomacia, política externa e direito internacional*. Rio de Janeiro, 1938.
10. MALERBA, Jurandir. *A Corte no exílio*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
11. PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1793-1807*. Vol. 1: “A Marinha e a Europa”. Lisboa: Tribuna da História, 2005.
12. RODGERS, N.A.M. *The Comand of the sea*. Londres: Penguin Books, 2005.
13. SCAVARDA, Levy. “A transmigração da Família Real para o Brasil”. In: Serviço do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha: *Navigator*. Rio de Janeiro: vol. 4, n 07, 2008.
14. SHUMWAY, Nicolas. *A invenção da Argentina*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.
15. SLEMIAN ANDREA E PIMENTA, João Paulo. *A Corte no mundo*. São Paulo: Alameda, 2008.
16. TULARD, John. *Napoleon: the myth and the saviour*. Londres: George Weidenfeld, 1984.

O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte XXI

– Gabinete do Subsecretário de Defesa para Pessoal e Prontidão
1º de dezembro de 1955

Promoção do Contra-Almirante Kimmel e do Major-General Short
Na lista de oficiais da reserva
(1ª parte)

Tradução e adaptação: **MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES**
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução

Antecedentes

Propósito

Escopo e informações

Cronologia

Aproximação

As Ações Pessoais

Dispensa dos comandos

Após a dispensa

Avanços na lista de oficiais da reserva

As investigações sobre Pearl Harbor

Uma avaliação corrente

INTRODUÇÃO

Antecedentes

Em 7 de dezembro de 1941, o Almirante-de-Esquadra Husband E. Kimmel, da Marinha dos Estados Unidos (US Navy – USN), era o comandante-em-chefe da Esquadra no Pacífico. O Tenente-General

Walter C. Short, EUA, era o comandante do Departamento do Exército no Havaí. Mais tarde, naquele mês, ambos foram dispensados de seus comandos e revertidos à patente de duas estrelas. O General Short retirou-se definitivamente em 28 de fevereiro de 1942, e o contra-almirante em 1º de março de 1942. O General Short morreu em 1949 e o Almirante Kimmel, em 1968.

Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, o Almirante Kimmel, o General Short e suas famílias solicitaram em diferentes ocasiões que fossem adotadas medidas para que avançassem na lista de oficiais da reserva até o mais alto grau que eles haviam conseguido enquanto no serviço ativo.

As solicitações ocorreram sob a lei em vigor. Quando o Almirante Kimmel retirou-se, ele passou para a reserva no seu posto permanente de contra-almirante (ato de 22 de maio de 1917). De modo similar, o General Short passou para a reserva no seu posto permanente de general-de-brigada (ato de 5 de agosto de 1939).

Poucos meses após a passagem para a reserva do Almirante Kimmel, entretanto, a lei foi alterada, o que permitiu a qualquer oficial da Marinha que houvesse servido um ano ou mais no posto de vice-almirante ou almirante-de-esquadra se retirasse nestes postos (ato de 16 de junho de 1942). O Almirante Kimmel não estava amparado porque ele serviu menos de um ano como almirante-de-esquadra. Em agosto de 1947, o Congresso removeu a exigência de um ano do estatuto de 1942; isso tornou o Almirante Kimmel elegível para avançar na lista da reserva para a posição de quatro estrelas. Embora nunca tivesse conseguido tal intento, ele começou a receber seus vencimentos correspondentes ao posto de três estrelas, segundo o ato de 20 de maio de 1958.

O General Short tornou-se elegível para avançar na lista de oficiais da reserva como general-de-divisão com o ato de 1947. Diferentemente da Marinha, nenhum tempo mínimo em serviço foi especificado. Segundo ato de 29 de junho, 1948, o secretário do Exército recebeu autoridade para decidir sobre o avanço de qualquer “oficial comis-

sionado no Exército regular... para o mais alto posto no qual houvesse servido satisfatoriamente por tempo superior a seis meses”. Esse ato deu autoridade ao secretário do Exército para avançar o General Short na lista da reserva. Esse estatuto ainda está em vigor, e recentemente determinou a base jurisdicional para que fosse revisto o caso Short. Embora o setor responsável pela revisão recomendasse por maioria o avanço do General Short, o vice-assistente do secretário do Exército rejeitou a recomendação e negou a promoção *post mortem* ao General Short.

O secretário do Exército retém essa autoridade para avançar o General Short. O secretário da Marinha não possui autoridade similar. Essas solicitações foram revistas nos mais altos níveis dos Departamentos e do Executivo. Cada uma delas foi negada; mais recentemente pelo Presidente Clinton, em dezembro de 1994.

Cedo, em 1995, o senador Strom Thurmond, chefe do Comitê de Segurança Nacional na Câmara, solicitou que o secretário de Defesa participasse de um encontro sobre o tema com membros da família Kimmel. Em resposta a essa solicitação, o então subsecretário de Defesa, John Deutch, o secretário da Marinha, John H. Dalton, e o advogado-geral da Marinha, Steven S. Honigman, encontraram-se com o Senador Thurmond, com os membros da família Kimmel, com historiadores e outras pessoas* em 27 de abril de 1995. Nessa audiência, o Senador Thurmond pediu que o Departamento da Defesa reexaminasse o assunto.

Em resposta, o Subsecretário Deutch, com seriedade, estabeleceu: “...este tema será examinado sem preconceitos, o julgamento será conduzido de maneira justa,

* N.A.: Oficiais-gerais da Marinha, entre eles ex-comandantes de Operações Navais e chefes do Estado-Maior Conjunto.

baseado em fatos e com justiça, e nós, com presteza, chegaremos ao melhor julgamento que pudermos sobre o assunto”.

Em subsequente correspondência, o senador Thurmond solicitou que a revisão atendesse também ao General Short e que fosse por meio do Departamento de Defesa, em lugar do Departamento da Marinha. Em resposta, o subsecretário de Defesa John White solicitou a Edwin Doin, subsecretário de Defesa (Pessoal e Prontidão), que conduzisse uma revisão independente e concluísse os resultados de sua revisão até 1º de dezembro de 1995.

Propósito

O propósito dessa revisão era fazer um esforço deliberado na busca da verdade, por meio de fatos e políticas pertinentes, para o pedido de avançar o Almirante Kimmel e o General Short na relação de oficiais da reserva, e recomendar a ação apropriada baseada nessas considerações e um julgamento sobre elas.

Escopo e informações

Consistente com o desejo do subsecretário para “produzir uma decisão final do Departamento da Defesa que será reconhecida como de forte princípio moral, justa, e baseada em fatos”, essa revisão começa com a compilação e exaustiva revisão de assentamentos escritos, e matérias adicionais especialmente solicitadas para ela. Recursos examinados para essa revisão incluem:

1 – As nove investigações formais do governo sobre os acontecimentos ocorridos em 7 de dezembro de 1941, que culminaram com a publicação do resultado pelo Comitê Conjunto do Congresso (JCC) sobre as Investigações do ataque a Pearl Harbor. Embora as informações pelo JCC estejam contidas em um único volume, a corrente revisão está baseada no exame de documentos originais

e outros contidos em 39 volumes de assentamentos e de audiências, os quais incluem o texto completo das investigações anteriores.

2 – Assentamentos pessoais do Almirante Kimmel e do General Short fornecidos pelo Centro Nacional de Assentamentos Pessoais (NPRC). Os assentamentos do Almirante Kimmel estão completos. Os assentamentos formais do General Short não estão nos arquivos do NPRC e provavelmente foram destruídos durante incêndio em 12 de julho de 1973. Todavia, o NPRC foi capaz de reconstituir algum material sobre o General, de fontes diversas do NPRC e do Departamento de Veteranos.

3 – Assentamentos não oficiais publicados desde 1946, inclusive livros e artigos. Entre os livros examinados estão o do próprio Almirante Kimmel, publicado em 1953, e o recente volume de autoria do Comandante Beach, escrito em apoio ao Almirante Kimmel e ao General Short.

4 – Material associado com diferentes solicitações para o avanço na lista, incluindo correspondência com as famílias, membros do Congresso e o público; material fornecido pelas famílias Kimmel e Short e outros.

5 – Atividades conduzidas especialmente para esta revisão, incluindo:

- encontros com as famílias do Almirante Kimmel, em 20 de novembro de 1995, e do General Short, em 21 de novembro de 1995;
- revisão de informações contemporâneas, incluídos jornais tais como o *Honolulu Advertiser*, o *Honolulu Star-Bulletin* e o *New York Times*, de 1941 e 1942, e referências nesses jornais sobre o Almirante Kimmel e o General Short até o presente;
- revisão de material suplementar referente a *accountability* e responsabilidade fornecido pelo Departamento Militar de Juizes e Advogados Gerais e pelos Serviços Acadêmicos;
- busca de informações detalhadas em Pearl Harbor, incluindo visitas em Pearl

Harbor das Bases Aéreas de Hickman e Weeler e dos alojamentos Schofield, e discussões com o serviço Park, historiadores do Exército e da Força Aérea.

Os eventos associados em Pearl Harbor são numerosos e os registros das investigações, volumosos.

Cronologia

1 – Investigação do Secretário Knox – 9 a 14 de dezembro, 1941.

Em 16/12/41, o Almirante Kimmel e o General Short são dispensados de seus cargos.

2 – Comissão Roberts – 18 de dezembro de 1941 a 23 de janeiro de 1942.

O contra-almirante passa para a reserva em 1º de março de 1942.

O General Short passa para a reserva em 28 de fevereiro de 1942.

3 – Investigação Hart – 12/2 a 15/6/44.

4 – Army Pearl Harbor Board – 20/7 a 20/10/1944.

5 – Corte Naval de Inquérito – 24/7 a 19/10/1944.

6 – Investigação Clarke – 4/8 a 20/9/1944.

7 – Investigação Clausen – 24/1 a 12/9/1945.

8 – Inquérito Hewitt – 14/5 a 11/7/1945.

9 – Comitê Conjunto do Congresso – 15/11/1945 a 23/5/1946.

Aproximação

Como observou o subsecretário Deutch em recente encontro promovido pelo Senador Thurmond, o assunto encaminha-se para o equilíbrio entre *accountability* e justiça.

Adequadamente, seguindo esta introdução, o cerne deste registro é devotado para uma divisão de assentamentos e considerações e julgamento de *accountability*,

responsabilidade e justiça em três distintas localidades.

A passagem do Almirante Kimmel para a reserva no posto de contra-almirante e do General Short no de general-de-brigada foi o resultado direto de duas ações pessoais em cada caso: dispensa de seus comandos em Pearl Harbor, em dezembro de 1941, e transferência para a reserva em fevereiro e março de 1942. Após a guerra, a legislação foi alterada, o que permitiu o avanço na lista de oficiais na reserva; todavia, os responsáveis, na ocasião, declinaram, em relação aos oficiais generais em causa, de aplicar a nova lei.

Muito do debate na Justiça para o Almirante Kimmel e o General Short está

centrado no encontrado nas várias investigações formais. A seção III desta revisão relata essas investigações.

As famílias estão preocupadas com “o estigma e a infâmia” que fluíram das primeiras acusações e seus persistentes efeitos na opinião pública. Logo, não é suficiente rever

somente as ações pessoais e investigações, as quais constituem as ações formais dos governos nesses casos, então a seção IV dessa revisão diz respeito ao “julgamento da opinião pública”.

AS AÇÕES PESSOAIS

Essa seção aponta três ações pessoais afetando o Almirante Kimmel e o General Short: dispensa de seus comandos em Pearl Harbor em dezembro de 1941; suas passagens para a reserva em fevereiro e março de 1942; e as decisões de não avançá-los na lista de oficiais da reserva.

As famílias estão preocupadas com “o estigma e a infâmia” que fluíram das primeiras acusações e seus persistentes efeitos na opinião pública

Dispensa dos comandos

Em 1º de fevereiro de 1941, o Contra-Almirante Husband E. Kimmel sucedeu ao Almirante J. O. Richardson como comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico. Ao assumir essa posição de comando, o Almirante Kimmel automaticamente recebeu o posto temporário de almirante de quatro estrelas. A esse tempo, o mais alto posto permanente que oficiais poderiam atingir era o de contra-almirante ou general-de-brigada. Imediatamente após o ataque japonês, o secretário da Marinha voou, em 8 de dezembro, para Pearl Harbor, a fim de conduzir investigações preliminares. Seguindo as informações ao Presidente em 14 de dezembro, o Almirante Kimmel foi dispensado do comando e revertido ao seu posto permanente de contra-almirante.

Similarmente, o General-de-Brigada Short substituiu o General-de-Brigada Herron no Departamento do Exército no Havaí e assumiu o posto temporário de general-de-divisão. O General Short foi dispensado do comando, também em 16 de dezembro de 1941, e revertido ao seu posto permanente de general-de-brigada.

Por motivos legal e prático, o comando nas Forças Armadas dos Estados Unidos tem um caráter especial. Esse caráter é diferente de posto. A necessidade de manter a boa ordem e a disciplina em todos os níveis de comando, quando vidas estão em jogo, cria um ambiente único para o comando de organizações militares.

Como a Corte Suprema tem observado, “nenhuma organização militar pode funci-

onar sem estrita disciplina e regulamentação que seriam inaceitáveis na vida civil” e direitos de homens nas Forças Armadas devem *perforce* ser condicionados para encontrar certas demandas extraordinárias de disciplina e dever...”.

Não existe direito adquirido ou direito para comandar. Ninguém na carreira militar tem um direito para qualquer designação particular ou posição, e nenhum militar pode ser redesignado para uma posição de maior ou menor responsabilidade por oficial mais graduado na cadeia de comando, a seu critério. Esta autoridade emana dos poderes constitucionais do presidente como comandante-em-chefe e é tão bem estabelecida que nenhuma corte jamais reconheceu um direito em “razão do processo” de revisão de

pessoal militar de decisão de designação. A autoridade para fazer tais mudanças permanece uma chave constitucional prerrogativa do presidente, e a necessidade prática de tal autoridade no contexto único dos militares permanece central para a realização das missões militares.

Como a Corte Suprema tem observado, “nenhuma organização militar pode funcionar sem estrita disciplina e regulamentação que seriam inaceitáveis na vida civil”

Um oficial pode ser dispensado do comando se um superior decide que o oficial falhou no exercício de um correto julgamento. Além do mais, um oficial pode ser dispensado do comando simplesmente por uma razão inteiramente subjetiva da perda de confiança pelos superiores na cadeia de comando. Os caminhos para o destaque de um oficial em comando refletem a importância crítica da confiança na cadeia de comando, e a muito alta natureza discricionária da decisão para dispensar um oficial em comando. As regras em 1941 eram muito similares às de hoje:

“A única posição de confiança e responsabilidade que um oficial em comando possui; sua responsabilidade em moldar a moral, boa ordem e disciplina com o comando; e sua influência nos requerimentos da missão e na prontidão do comando fazem imperativo que os superiores imediatos tenham inteira confiança no julgamento do oficial e na habilidade para comandar”.

No total, a dispensa não implica a ocorrência de má conduta ou de *performance* insatisfatória, mas meramente na perda de confiança com respeito ao específico comando em questão. Dado o escopo da derrota em Pearl Harbor e a necessidade de reestruturar as forças no Pacífico para a conduta da guerra, segue que as dispensas do Almirante Kimmel e do General Short foram consistentes com a prática militar. Seus afastamentos também foram razoáveis porque a investigação da Comissão Roberts, que começou naquela época, poderia utilizar seu tempo e sua atenção em prejuízo das atividades da guerra.

A norma para o afastamento de um oficial em comando não é porque ele tenha objetivamente se conduzido mal, o que justificaria tal dispensa, porém se o seu superior, subjetivamente, concluiu se ele pode permanecer em comando, efetivamente, em tais circunstâncias. Servir em posição de comando é um privilégio, não um direito. A dispensa de um oficial em comando pode causar embaraço ou prejuízo para sua reputação, porém este é um risco inerente ao próprio exercício do comando, como teria sido evidente para o Almirante Kimmel, em particular, quando sucedeu ao Almirante Richardson, que foi sumariamente afastado pelo Presidente Roosevelt.

Conceitos sobre “ser razoável, direito e justo” devem submeter-se às necessidades do país e das Forças Armadas. Conseqüentemente, é difícil discutir se a dispensa do Almirante Kimmel ou do General Short foi “injusta ou incorreta”, em razão da magnitude do desastre em Pearl Harbor e suas posições no comando direto das forças derrotadas. Além do mais, o comandante de Operações Navais também foi dispensado pouco depois, embora fosse designado para outra função de quatro estrelas.

Após a dispensa

Seguindo suas dispensas dos comandos do Havaí, o Almirante Kimmel e o General Short reverteram aos seus postos permanentes e receberam funções temporárias. Ambos esperavam novos comandos compatíveis com os anteriores, em que pudessem contribuir com o esforço de guerra.

Essas designações não ocorreram imediatamente. Eventualmente, o General Short apresentou o seu pedido de transferência para a reserva. Embora pensasse que seu pedido não seria aceito, ele foi passado para a reserva em 28 de fevereiro de 1942.

O Almirante Kimmel soube que o General Short havia submetido seu pedido de passagem para a reserva e interpretou-o como um sinal de que deveria fazer o mesmo.

Ele o fez e retirou-se em 1º de março de 1942. Sob as leis em vigor, ambos os oficiais retiraram-se nos seus postos permanentes de duas estrelas.

É afirmado em várias fontes que o Almirante Kimmel e o General Short “foram forçados a passar para a reserva”. Não existem evidências que sustentem tal asserção.

Servir em posição de comando é um privilégio, não um direito

Em seu lugar, parece que novas designações não foram imediatamente sinalizadas, e o General Short iniciou uma cadeia de eventos que foram aceitos como valor de face, para o desapontamento de ambos, dele e do Almirante Kimmel. Esses acontecimentos levaram a duas questões. **A primeira:** deveriam novas comissões ser dadas ao Almirante Kimmel e ao General Short? **A segunda:** deveriam as solicitações de passagem para a reserva ter sido aceitas? Três e quatro estrelas são poucas e importantes posições. Na Marinha, em 1941 por exemplo, havia somente seis. Não é surpresa nem é inapropriado que os líderes àquela época, tendo dispensado o Almirante Kimmel e o General Short de seus comandos no Havaí e considerando as conclusões da Comissão Roberts que apontavam “falha deliberada ou acidental para fazer o que deveria ser feito como parte de seu trabalho” (“desamparo de dever”), não encontrassem imediatamente outra posição em posto equivalente para eles.

É importante lembrar que a situação da causa aliada no Atlântico e no Pacífico era extremamente crítica nos dias difíceis do começo de 1942. A maior necessidade nacional àquele tempo era buscar a guerra global contra a Alemanha e o Japão. Qualquer coisa que distraísse as energias do comando para esta causa teria sido insensata. Dentro dessas circunstâncias, teria sido certamente surpreendente se os líderes de então houvessem declinado da oportunidade de aceitar os pedidos de passagem para a reserva dos oficiais mais visivelmente associados com o desastre de Pearl Harbor, e deste modo colocar a debacle diante deles.

Novamente, conceitos sobre “ser razoável, direito e justo” devem submeter-se às necessidades do país e das Forças Armadas. Todavia, é difícil concluir que aceitar o pedido de passagem para a reserva foi incorreto naquele momento. O posto de

duas estrelas é de muito prestígio; de modo algum ignominioso.

Embora a legislação pós-guerra tenha eliminado a diferença entre a graduação permanente e temporária do nível duas estrelas e abaixo, hoje as graduações de três e quatro estrelas permanecem como categorias especiais. Certamente, sob a lei corrente, posições ocupadas por generais-de-divisão, vice-almirantes, generais-de-exército e almirantes-de-esquadra são posições de “importância e responsabilidade”. Um oficial pode ser designado para essas posições somente se for indicado pelo Presidente e confirmado pelo Senado. O processo deve ser repetido se um oficial servindo com três ou quatro estrelas for transferido para outra comissão no mesmo posto. Similarmente, ocupantes de tais posições podem ser transferidos para a reserva no mesmo posto somente se o Presidente indicá-lo e o Senado confirmá-lo. De outro modo, o oficial passará para a reserva como duas estrelas ou abaixo. Em anos recentes, os serviços têm declinado de buscar a indicação de vários oficiais no exercício de posições de três estrelas para ocupar na reserva esta mesma patente, e o Senado declinou de confirmar pelo menos uma outra. Todas, pelo critério adotado, poderiam ser consideradas como questões administrativas, indiscrições pessoais ou erro de julgamento – nenhuma envolvendo perdas de vidas.

Avanços na lista de oficiais da reserva

As Forças Armadas foram governadas durante a guerra por leis que distinguiam entre postos permanentes e temporários. O rápido crescimento em todos os postos durante a guerra criou disparidades significativas entre postos permanentes e aqueles muito mais altos nos quais muitos oficiais lutaram durante grande parte da guerra. Reconhecendo que tais disparidades cau-

savam efeitos injustos nos postos na reserva, o Congresso votou o Officer Personnel Act de 1947, cujo escopo, entre outras coisas, era permitir que oficiais avançassem na lista de oficiais da reserva ao mais alto posto que eles tenham atingido quando no serviço ativo durante a guerra.

Oficiais, inclusive generais de uma ou duas estrelas e almirantes (alguns dos quais foram rebaixados quando transferidos para a reserva), foram beneficiados com a instituição desse ato. Todavia, líderes àquele tempo declinaram de avançar o Almirante Kimmel e o General Short amparados nesse ato. Existe muito pouco nos assentamentos que indique por que essas decisões foram tomadas.

Ao tempo dessas decisões, a guerra havia terminado e os registros completos das audiências do Comitê Conjunto do Congresso sobre o ataque a Pearl Harbor (inclusive as mensagens japonesas decodificadas, as quais têm sido a base de muitos debates subsequentes) foram tornados públicos. Seguiu-se que essas decisões devem ter sido decisões informadas. Claramente, as decisões foram tomadas com a discrição daqueles que as tomaram no devido tempo.

Além do mais, aquelas decisões foram revistas em diferentes administrações, em numerosas ocasiões, nos mais altos níveis, e, em cada caso, os que tomaram as decisões declinaram de propor o avanço.

Presumivelmente, as decisões de não avançar o Almirante Kimmel e o General

Short foram baseadas em suas atuações em Pearl Harbor. Conseqüentemente, determinar se essas decisões foram justas requer o exame dessas atuações. As conclusões finais das investigações na Marinha e no Exército e pela JCC sobre o ataque a Pearl Harbor foram de que ambos não eram culpados de ofensas que determinassem corte marcial, porém de que haviam cometido “erros de julgamento”. Além do mais, o secretário da Marinha tornou explícita sua determinação das implicações que esses erros tinham na carreira do Almirante Kimmel: que ele “havia falhado ao demonstrar o julgamento superior necessário para o exercício do comando a ele atribuído” e, desse modo,

o secretário considerava que “ações apropriadas deveriam ser tomadas para assegurar que o Almirante Kimmel não fosse reconduzido para o serviço ativo no futuro para qualquer posição na qual o exercício de julgamento superior fosse necessário”.

“Existe uma grande diferença entre o grau de falta que não autoriza uma ação primitiva e o nível de atuação que justifique presentear-lo com um privilégio.”

O avanço na reserva é um privilégio, não um direito, e deve ser calcado em desempenho. O Almirante Trost, então chefe de Operações Navais, escreveu em relação a esse assunto: “Existe uma grande diferença entre o grau de falta que não autoriza uma ação primitiva e o nível de atuação que justifique presentear-lo com um privilégio.”* Então, se o obtido na JCC com respeito ao desempenho desses oficiais foi, e permanece válido, não é justifi-

* N.A.: Embora declinasse de fazê-lo em sua carta de janeiro de 1988, posteriormente o Almirante Trost recomendou consideração sobre o avanço do Almirante Kimmel na lista. Sua diferença entre ação primitiva e privilégio, todavia, continua aceitável.

cado. A próxima sessão da revisão aponta esses itens.

AS INVESTIGAÇÕES SOBRE PEARL HARBOR

Houve nove investigações separadas sobre Pearl Harbor de 1941 a 1946. A primeira começou no dia após o acontecimento, quando o secretário da Marinha, Frank Knox, voou para Pearl Harbor para averiguar o ocorrido, a fim de entender o porquê. Em menos de uma semana, o secretário Knox visitou as instalações atingidas em Pearl Harbor e entrevistou numerosas pessoas, incluindo o Almirante Kimmel e o General Short. O relatório do secretário Knox concluía:

“O ataque aéreo japonês sobre a Ilha de Oahu em 7 de dezembro constituiu-se em total surpresa para o Exército e a Marinha. O sucesso inicial, o qual inclui quase todas as perdas realizadas, foi em consequência da falta de um estado de prontidão contra um ataque por ar, por ambos os serviços, Marinha e Exército. Tais declarações me foram feitas por ambos, General Short e Almirante Kimmel, e os dois concordaram que essa era a completa verdade. Nenhum dos comandantes do Exército e da Marinha em Oahu olharam para esse tipo de ataque como probabilidade, pois o perigo de um ataque a partir de navios-aeródromos confrontaria com a superioridade do poder naval americano nas águas do Havai... Nem Short nem Kimmel, no momento do ataque, tinham qualquer conhecimento de clara manifestação de algum movimento de surpresa, feito em Washington, por meio das instruções japonesas para Nomura*...”

Não houve qualquer intenção do Almirante Kimmel ou do General Short para apresentar um alibi para a falta de um estado de prontidão para um ataque por ar. Ambos ad-

mitiram que eles não o esperavam, e que não tomaram medidas adequadas para enfrentá-lo caso ocorresse. Ambos viam um ataque por ar como extremamente improvável... Entendiam que se um ataque surpresa viesse a ocorrer, ele dar-se-ia no Extremo Oriente.

As informações do Secretário Knox foram entregues ao Presidente em 14 de dezembro de 1941. Em 16 de dezembro, depois de consultar o Presidente, o secretário de Marinha Knox e o secretário da Guerra Stimson determinaram a dispensa do Almirante Kimmel e do General Short, respectivamente.

O Presidente então estabeleceu uma comissão de cinco membros, chefiada por Owen J. Roberts, da Corte Suprema, para apurar se “qualquer erro acidental ou deliberado ou erro de julgamento da parte do pessoal da Marinha ou do Exército dos Estados Unidos contribuíram para o sucesso obtido pelo inimigo na ocasião mencionada, e, se fosse o caso, quais foram esses erros, e quais foram os responsáveis por eles”.

A **Comissão Roberts** conduziu encontros durante o período de 18 de dezembro de 1941 a 23 de janeiro de 1942, entrevistou 127 testemunhas e examinou um grande número de documentos. Uma das conclusões da Comissão determinou muita controvérsia por parte do Almirante Kimmel e do General Short e por isso é merecedora de destaque na sua totalidade:

“(...) 17 – À luz dos avisos e orientações para tomar ações apropriadas, transmitidas a ambos os comandantes entre 27 de novembro e 7 de dezembro, e a obrigação sob o sistema de coordenação então vigente para uma ação cooperativa nos seus teatros, foi uma ‘falha deliberada’ da parte de cada um deles não trocar idéias e conferir com o outro a respeito do significado e da intenção dos avisos, e as medi-

* N.A.: Embaixador do Japão em Washington D.C.

das apropriadas para a defesa requeridas pela iminência das hostilidades. A atitude de cada, de que não necessitava informar seu pensamento ao outro, e a falta de interesse nisso, as medidas tomadas por um para levar adiante a responsabilidade determinada ao outro sob as provisões dos planos então em vigor, demonstraram da parte de cada um a falta de apreciação das responsabilidades das quais foram investidos e inerentes às suas posições de comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico e comandante-geral do Departamento do Havaí [ênfase acrescentada].”

Essas foram as palavras mais duras no relatório que aponta relativamente poucas faltas com as ações de Washington, embora ele reconheça que “evidências que se aproximem de temas relativos ao interesse nacional deveriam permanecer secretas”. O relatório da Comissão Roberts foi submetido ao Presidente em 23 de janeiro de 1942 e liberado ao público em 24 de janeiro de 1942. O Almirante Kimmel e o General Short solicitaram passagem para a reserva um mês depois.

“Falhas deliberadas no exercício do cargo” não eram então um caso que implicasse corte marcial. Embora a corte marcial contra o Almirante Kimmel e o General Short tivesse sido considerada durante 1942, nenhuma solicitação formal ocorreu, em parte em razão de o tempo de guerra necessitar do segredo, e em parte por motivo de dúvidas, se tal solicitação poderia ser sustentada.

O Almirante Kimmel, em particular, sentiu-se mortificado pela acusação de “falhas deliberadas no exercício do cargo” e quase que imediatamente começou a pressionar por uma corte marcial ou outro procedimen-

to formal para limpar o seu nome. Em parte pela continuação do debate sobre Pearl Harbor, porém principalmente graças aos esforços do seu advogado, o Congresso, em 1944, aprovou uma resolução que “determinava aos secretários da Guerra e da Marinha... severamente... proceder sem demora a uma investigação sobre os fatos que envolviam a catástrofe”. Para cumprir tal resolução, os secretários criaram duas comissões, a Corte Naval de Inquérito e a Comissão do Exército sobre Pearl Harbor.

A Corte Naval de Inquérito concluiu que “nenhuma ofensa havia sido cometida, nem qualquer culpa incorrida por parte do pessoal da Marinha”.

Ao analisar o documento, o comandante de Operações Navais, Almirante Ernest King, discordou. Ele encontrou evidências de erro e concluiu:

O Almirante Kimmel, quase que imediatamente começou a pressionar por uma corte marcial ou outro procedimento formal para limpar o seu nome

“(...) 6 – As falhas deliberadas da parte do Almirante [Harold] Stark e do Almirante Kimmel foram falta de omissão e não de ação. No caso em questão, elas indicam

falta de julgamento superior necessário para o exercício do comando ao nível de seu posto e serviços correspondentes, em vez de culpado por ineficiência.

7 – Desde que o julgamento por uma corte marcial não é justificado pelas evidências encontradas, medidas administrativas apropriadas apareceriam, tais como a de relegar a ambos oficiais a posição na qual a falta de julgamento superior não possa resultar em futuros erros”.

Após outras investigações e revisões, o secretário da Marinha, James Forrestal, concordou que os Almirantes Stark e Kimmel “falharam ao demonstrar o julga-

mento superior necessário ao exercício do comando ao nível de seus postos e serviços correspondentes” e considerou que “ações apropriadas deveriam ser tomadas para assegurar que nenhum deles seja reconduzido ao serviço ativo no futuro para qualquer posição na qual o exercício de julgamento superior seja necessário”.

A investigação do Exército, de modo geral, criticou a conduta do secretário de Estado, do chefe do Estado-Maior, do chefe da Divisão do Planejamento da Guerra e do General Short, porém não emitiu recomendações. O juiz advogado-geral do Exército, revendo a documentação, sugeriu que o General Short foi culpado de erros de julgamento, porém que esses erros não chegaram ao nível apropriado para que fosse aberta uma corte marcial.

Os relatórios da Corte Naval de Inquérito e da Comissão do Exército para Pearl Harbor, juntos com o endosso dos secretários, permanecem como “correções” oficiais pelas forças à conclusão da Comissão Roberts de “falha deliberada”. A Corte e a Comissão concluíram que as evidências foram insuficientes para conduzir à corte marcial o Almirante Kimmel e o General Short. Não obstante, as evidências dos eventos de Pearl Harbor culminaram com prolongadas audiências e uma grande quantidade de publicações do Comitê Conjunto do Congresso, JCC, sobre o ataque a Pearl Harbor. A JCC concluiu que “o desastre de Pearl Harbor foi uma falha, com conseqüências de enormes perdas em pessoal e material, do Exército e da Marinha, para instituir medidas apropriadas para detectar a aproximação de uma força hostil, para tornar efetivo um estado

de prontidão de acordo com a guerra que estava próxima, e para empregar cada meio à disposição dos seus comandos para repelir os japoneses”. A JCC reconheceu a importância das falhas do Exército e da Marinha em Washington em transmitir informações críticas aos comandantes no Havaí. Todavia, ela registrou que:

“(...) 8 – ... Os comandantes no Havaí falharam:

(a) – Abdicar suas responsabilidades à luz dos avisos recebidos de Washington, outras informações que possuíam e o princípio da mútua cooperação entre comandos.

(b) – Integrar e coordenar os meios de

defesa e alertar apropriadamente as Organizações Militares do Havaí, particularmente à luz dos avisos e inteligência disponíveis no período de 27 de novembro a 7 de janeiro de 1941.

(c) – Efetuar ligação para comunicar a cada um deles sobre a ope-

ração do outro, o que era necessário para a segurança conjunta, e trocar toda a Inteligência significativa.

(d) – Manter o maior reconhecimento efetivo dentro dos limites dos seus equipamentos.

(e) – Manter um estado de prontidão nas organizações da Marinha e do Exército a fim de enfrentar todos os possíveis ataques.

(f) – Empregar os meios, materiais e de pessoal sob seus comandos, os quais seriam adequados, no mínimo, para minimizar de modo significativo os efeitos do ataque, ao repelir a incursão japonesa.

(g) – Apreciar o significado da inteligência e outras informações a eles disponíveis.

9 – Os erros cometidos pelos comandantes no Havaí foram erros de julgamen-

A JCC reconheceu a importância das falhas do Exército e da Marinha em Washington em transmitir informações críticas aos comandantes no Havaí

to e não de falha deliberada nos exercícios de seus comandos.

Mesmo a minoria dos congressistas, que insistiram nas falhas de civis e militares em Washington, concordou que o alto comando no Havaí ficou sujeito a críticas ao concluir que o Havaí não estava sujeito ao perigo.”

Em consequência, o pronunciamento oficial final do governo sobre as responsabilidades por Pearl Harbor concluiu que o Almirante Kimmel e o General Short cometeram erros de julgamento, porém que esses erros não chegaram ao nível de demandar corte marcial. Esses pronunciamentos oficiais deixaram claro que ambos não foram os únicos responsáveis pelo que ocorreu em Pearl Harbor, e que outros também mereceram a culpa. A análise dessa seção demonstra que aquelas avaliações são ainda válidas.

Uma avaliação corrente

Nesse intervalo de 54 anos, aconteceu uma plethora de publicações sobre eventos em Pearl Harbor. Muitos detalhes foram acrescentados para enriquecer nossa compreensão sobre tais acontecimentos, e várias novas introspecções têm sido apresentadas.

Uma leitura objetiva dos registros históricos sugere que a história de Pearl Harbor está longe de ser simples. As razões para a desastrosa derrota forma uma tapeçaria tecida com muitos fios, inclusive a inevitável vantagem do agressor livre de escolher a hora, o lugar e a forma do ataque de surpresa em tempo de paz nominal, e o brilhante planejamento e a perfeita execução pela

Marinha do Japão, cuja capacidade foi seriamente subestimada por muitos americanos.

Duas falhas específicas encontram-se no centro do debate histórico: (1) – a falha da cúpula em Washington, conhecedora das comunicações diplomáticas japonesas, em apreciar completamente e transmitir para os comandantes no Havaí o sentido do foco e a urgência que essas comunicações teriam engendrado, e (2) – as falhas dos comandantes no Havaí em determinar as preparações adequadas à luz das informações que eles possuíam. O balanço desta revisão enfoca essas duas falhas.

Dados o planejamento japonês e a de-

terminação para atacar a esquadra americana no Havaí e os limitados recursos americanos diluídos na vastidão do Pacífico, o ataque a Pearl Harbor provavelmente não poderia ser previsto. Consequentemente, a falha em Pearl Harbor não é aquela de previsão do ataque. Antes,

a natureza da falha foram as perdas desproporcionais em vidas e material americanos comparadas com as japonesas. Esta desproporcionalidade foi consequência da falha americana para antecipar e preparar-se para a possibilidade de um ataque aéreo de surpresa.

Fica claro hoje, como deveria ter ficado desde 1946 para qualquer leitor sério dos registros do JCC, que o Almirante Kimmel e o General Short não foram os únicos responsáveis pelo desastre em Pearl Harbor.

Dizer que ambos não foram os únicos responsáveis, contudo, não implica necessariamente que eles são isentos de culpa.

Para chegar ao grau de suas responsabilidades, e então de suas *performances*, é

**Fica claro hoje, como
deveria ter ficado desde
1946, que o Almirante
Kimmel e o General Short
não foram os únicos
responsáveis pelo desastre
em Pearl Harbor**

necessário considerar suas missões, as informações que possuíam, os recursos que tinham e o que fizeram com essas informações e recursos.

A missão do General Short era a de proteger a Esquadra em Pearl Harbor. No primeiro dia do comando do General Short, 7 de fevereiro de 1941, o chefe do Estado-Maior do Exército, General George Marshall, escreveu-lhe: “A total proteção da Esquadra é “o”, em lugar de “um”, maior apoio para nós, não deve haver dúvidas sobre isto...”. E no seu último parágrafo reiterou:

“Por favor, mantenha claro no seu pensamento que nossa missão é proteger a base e as concentrações navais...”.

O Almirante Kimmel tinha a “tarefa geral” de “tomar todos os passos praticáveis para manter os navios sob seu comando prontos para o combate”. Isso requer adestramento e exercícios... feitos de modo a levar e manter a esquadra em constante prontidão para a guerra em todas as suas fases. Com respeito ao Havaí, a missão do Almirante Kimmel era realizar reconhecimento a longa distância e cooperar com o Exército na defesa da esquadra.

O Almirante Kimmel e o General Short afirmaram que as informações que eles receberam de Washington e de seus próprios assessores foram insuficientemente explícitas ou específicas para induzir grande prontidão para a defesa contra ataque aéreo. Mesmo a mensagem do “aviso de guerra” de 27 de novembro de 1941, testemunharam os comandantes, foi ambígua; não sinalizou qualquer aviso para um próximo ataque de surpresa pelo ar. À luz dessa assertiva de falta de informação, é importante examinar quais informações o Almirante Kimmel e o General Short possuíam.

Primeira: Ambos sabiam que suas principais missões – na verdade suas únicas missões – eram preparar-se para a guerra com o Japão.

Segunda: Sabiam também que a guerra com o Japão era altamente provável. Ao longo de 1941, os jornais eram repletos de notícias de guerra na Ásia e na Europa. O Japão estava em guerra com a China desde 1937, e noticiava-se que cerca de 75 mil soldados japoneses estavam ocupando a Indochina francesa. As tensões entre os Estados Unidos e o Japão estavam crescendo. O Presidente Roosevelt tomou medidas para congelar os bens do Japão nos Estados Unidos e os embarques de óleo; contas para a maioria das exportações para o Japão haviam cessado. Membros de ambas as casas, Câmara e Senado, periodicamente solicitavam ao Presidente Roosevelt que declarasse guerra ao Japão. A agressão japonesa na Ásia e a determinação americana para pará-la tornaram a guerra quase inevitável. A Alemanha, parceira do Japão no Eixo, ocupava a Dinamarca, a Noruega, a Polônia, os Países Baixos e parte da França. A Alemanha atacou a União Soviética nesse verão, e a guerra relâmpago da “Wehrmacht” infligiu maciças perdas aos soviéticos. Os Estados Unidos tornaram-se crescentemente envolvidos em tomar medidas para uma guerra que se aproximava. Os jornais de Honolulu noticiavam o afundamento de um destróier e de um navio-tanque no Atlântico, em novembro de 1941.

Terceira: O Almirante Kimmel e o General Short sabiam que, se a guerra ocorresse, o Japão atacaria primeiro, somente porque essa era a política americana.

Quarta: Ambos sabiam que um ataque de surpresa provavelmente precederia uma declaração de guerra. O Japão começou sua guerra com a Rússia em 1905 em um bem-sucedido ataque de surpresa à esquadra russa em Port Arthur. O ataque do Japão ao norte da China, em 1937, do mesmo modo, não foi precedido de uma declaração de guerra. O Relatório Martin-Bellinger,

de 31 de março de 1941, semelhantemente, observou que “no passado, Orange [Japão] nunca precedeu uma ação hostil por uma declaração de guerra”.

Adicionalmente, em 1º de abril de 1941, a inteligência Naval em Washington alertou todos os Distritos Navais que “experiência tem mostrado que as potências do Eixo freqüentemente começam... [ataques] nos sábados e domingos ou em feriados nacionais...”. O Almirante Kimmel baixou ordem para a Esquadra, quando assumiu, de que “uma declaração de guerra pode ser precedida por: (1) um ataque de surpresa aos navios em Pearl Harbor; (2) um ataque de surpresa por submarinos na área de operações; (3) uma combinação desses dois”. Em 18 de fevereiro de 1941, por exemplo, o Almirante Kimmel escreveu: “Eu sinto que um ataque de surpresa (submarino, aéreo ou combinado) a Pearl Harbor é uma possibilidade”.

O General Short similarmente sabia que um ataque de surpresa era provável, uma vez que ele lera o Relatório Martin-Bellinger.

O Almirante Kimmel e o General Short sabiam que um ataque inicial japonês poderia ocorrer em Pearl Harbor. Embora eles compartilhassem do pensamento convencional da época, sustentado por informações confirmadas de inteligência da movimentação naval japonesa no Extremo Oriente, de que o ataque com maior probabilidade ocorreria no Extremo Oriente, o fato de eles terem tomado medidas vigorosas para a defesa contra ataques de submarinos e sabotagem e de conduzirem exercícios repelindo invasão testemunha para seus entendimentos que a guerra poderia iniciar-se em Pearl Harbor.

Quinta: (...)

Sexta: O Almirante Kimmel e o General Short sabiam que um ataque a Pearl Harbor poderia ocorrer na forma de uma investida procedente de navios-aeródromos. Pouco tempo depois de assumirem seus coman-

dos, ambos receberam cópias de uma avaliação do secretário da Marinha, com a qual o secretário da Guerra concordava, e que dizia:

“Se a guerra vier a ocorrer com o Japão, acredita-se facilmente possível que as hostilidades teriam início por um ataque surpresa à Esquadra ou à Base Naval em Pearl Harbor.

... As inerentes possibilidades de um desastre maior para a Esquadra ou a Base Naval justificam tomar cada passo, tão rapidamente quanto puder ser feito, a fim de aumentar a prontidão conjunta do Exército e da Marinha para protegê-las de um ataque com as características mencionadas acima.

Os perigos previstos, em sua ordem de importância e probabilidade, são considerados os seguintes:

- 1 – ataque aéreo;
- 2 – ataque torpédico aéreo;
- 3 – sabotagem;
- 4 – ataque por submarino;
- 5 – minagem;
- 6 – bombardeio naval.”

O Almirante Kimmel imediatamente queixou-se ao Almirante Stark a respeito das inadequadas defesas do Exército em Pearl Harbor, especialmente aeronaves interceptadores e canhões antiaéreos. O Almirante Stark encaminhou essas preocupações ao General Marshall, e este enfatizou suas próprias preocupações sobre o ataque aéreo:

“Minha impressão sobre o problema do Havaí tem sido a de que se não houver avarias graves infligidas durante as primeiras seis horas de hostilidades, depois disso as defesas que existissem desencorajariam um inimigo pelas perdas em um ataque. O risco de sabotagem e o risco envolvido por um ataque pelo ar de surpresa e por submarino constituem os perigos reais da situação. Francamente, não vejo qualquer ameaça de desembarque nas Ilhas Havaianas enquanto tivermos superioridade aérea...”.

O General Marshall escreveu esses comentários no primeiro dia do General Short no comando do Departamento do Exército no Havaí.

Sétima: O Almirante Kimmel e o General Short sabiam por meio de seus próprios assessores, do perigo de um ataque aéreo. Em 31 de março de 1941, o Almirante Bellinger e o General Martin informaram a ambos, Almirante Kimmel e General Short, que “exitoso, repentino ataque contra nossos navios e instalações navais em Oahu pode prevenir efetivas ações ofensivas de nossas forças no Pacífico Oriental durante longo período... e parece possível que submarinos de Orange (Japão) e/ou rápidas forças de ataque de Orange cheguem a águas havaianas sem alerta de nosso serviço de inteligência”.

Oitava: O Almirante Kimmel e o General Short sabiam, por eventos recentes, que a idéia de um ataque aéreo baseado em navio-aeródromo não era nova. O General Billy Mitchell previu um ataque por aviões lançados de navios-aeródromos depois de sua viagem à Ásia em 1924. A Marinha dos EUA executou exercícios e jogos de guerra envolvendo ataques aéreos a Pearl Harbor nos anos 30. O Almirante Kimmel e o General Short devem ter tido conhecimento do estupendo ataque de aviões torpedeiros ingleses no porto de Taranto em novembro de 1940, o qual afundou ou avariou os mais modernos encouraçados da Marinha italiana.

Nona: Ambos fizeram pronunciamentos, antes do 7 de Dezembro de 1941, que reconheciam a possibilidade de um ataque aéreo a suas forças. O Almirante Kimmel, por exemplo, em carta ao Almirante Stark em 18 de fevereiro de 1941, registrou: “Sinto que um

ataque surpresa (submarino, aéreo ou cominado) a Pearl Harbor é uma possibilidade”. De modo similar, o *Honolulu Advertiser* de 14 de agosto de 1941, no artigo cuja manchete era “General Short vê Perigo em Ataque Aéreo a Oahu”, dizia que “um ataque às Ilhas Havaianas não é impossível e em certas ocasiões pode não ser improvável”.

Décima: O Almirante Kimmel foi informado, em sumário, a 2 de dezembro de 1941, que a inteligência havia perdido o acompanhamento dos navios-aeródromos japoneses.

A despeito desta plethora de evidências, as dificuldades práticas de executar um ataque aéreo podem haver levado o Almirante Kimmel e o General Short a minimizarem sua probabilidade.

Finalmente, os dois sabiam que o ataque inicial poderia ocorrer dentro de semanas ou dias. A tensão crescia entre os Estados Unidos e o Japão, e, em 27 de novembro de 1941, o Almirante Kimmel recebeu do comandante

de Operações Navais a seguinte mensagem:

“Este despacho é para ser considerado um ‘aviso de guerra’. Negociações com o Japão, tendo em vista a estabilização da situação no Pacífico, cessaram, e um movimento agressivo do Japão é esperado nos próximos dias.

A quantidade de tropas e equipamentos japoneses e a organização das forças navais de ataque indicam uma expedição anfíbia contra as Filipinas ou a Península de Kra, ou possivelmente Bornéu. Providencie apropriada distribuição defensiva preparatória para levar a cabo as tarefas determinadas na WPL 46. Informe às autoridades do Distrito Naval e do Exército. Aviso similar está sendo transmitido pelo Departamento da Guerra.

A Marinha dos EUA executou exercícios e jogos de guerra envolvendo ataques aéreos a Pearl Harbor nos anos 30

Observador Naval especial informará aos ingleses.”

O Almirante Turner, redator da minuta desta mensagem de “aviso de guerra”, esperava que a distribuição de suas forças fosse entendida pelo Almirante Kimmel como suspender com a Esquadra. O Almirante Kimmel, no entanto, não interpretou dessa maneira a frase “*execute an appropriate defensive deployment*” (execute um desenvolvimento defensivo apropriado), e a interpretação dele não era desarrazoada.

O General Short recebeu mensagem similar em 27 de novembro: “Negociações com o Japão parecem haver terminado para

qualquer propósito prático, com somente uma diminuta possibilidade de que o Governo japonês possa retornar com a oferta de continuá-la. Outras ações japonesas imprevisíveis, porém ações hostis possíveis a qualquer momento. Se as hostilidades não puderem, repito, não puderem, ser evitadas, os Estados Unidos desejam que o Japão cometa o primeiro ato aberto de guerra. Esta política não deverá, repito, não deverá, ser implementada de modo a restringi-lo de ações que possam colocar em perigo sua defesa. Antes de uma ação hostil japonesa você está autorizado a conduzir reconhecimentos e outras medidas como achar necessário, porém tais medidas deveriam ser levadas a cabo de modo a não, repito, não alarmar a população civil ou revelar suas intenções. Informe sobre as medidas tomadas. Caso as hostilidades venham a ocorrer, você empreenderá as

tarefas assinaladas em *Rorinbow Five* no que se relaciona ao Japão. Limite a disseminação desta mensagem, altamente secreta, ao mínimo essencial de oficiais”.

Logo que recebeu a mensagem do “aviso de guerra” de 27 de novembro, era esperado que o General Short efetuasse a melhor defesa possível, inclusive contra um provável ataque aéreo.

Tem sido discutido que a linguagem do “aviso de guerra” é ambígua. Porém as ações tomadas por todas as partes em Pearl Harbor indicam que elas levaram o aviso a sério e responderam com vigor. O Almirante Kimmel ordenou à Esquadra “exercer extrema vigilância

contra submarinos nas áreas de operações e atacar com bombas de profundidade todos os contatos classificados como hostis nas áreas de operações da Esquadra”. De fato, os primeiros atos em 7 de dezembro não foram devidos ao ataque dos aviões japoneses no alvo, porém

Se as hostilidades não puderem, repito, não puderem, ser evitadas, os Estados Unidos desejam que o Japão cometa o primeiro ato aberto de guerra

muito antes da madrugada pelos agressivos patrulhas anti-submarinos do Almirante Kimmel. Aos navios no porto foi determinado manter os canhões da bateria antiaérea prontos. Após encontro com o Almirante Kimmel, o Vice-Almirante William F. “Bull” Halsey, então comandante da Força de Navios-Aeródromos, colocou sua força em um *war footing* e instituiu patrulhas com seus aviões com ordem para abater qualquer aeronave que encontrasse no ar que não fosse um dos seus*. Ao receber o “aviso de guerra” do Exército, o qual foi escrito de modo ambíguo, o General Short ordenou o Alerta número 1, um alerta contra sabotagem. Então, os comandos no

* N.A.: Não pretendia fazer qualquer comentário ao presente relatório, todavia o Almirante Halsey não respondeu.

Havaí estavam prontos para enfrentar qualquer ataque, exceto um que se aproximasse rapidamente pelo ar.

Adicionalmente, o Almirante Kimmel conhecia três coisas que o General Short desconhecia. **Primeira:** sabia que, em 1º de dezembro, a Marinha japonesa inesperadamente trocou seus indicativos de chamada; essa informação não foi compartilhada com o General Short. **Segunda:** o Almirante Kimmel sabia, em 2 de dezembro de 1941, que o posicionamento de quatro navios-aeródromos japoneses era desconhecido, porque eles mantiveram silêncio rádio entre 15 e 25 dias; esse aparente silêncio rádio, contudo, também não foi dado a conhecer ao General Short, uma vez que o Almirante Kimmel assumiu que os navios-aeródromos permaneciam em águas territoriais japonesas. **Terceira:** o Almirante Kimmel sabia, em 3 de dezembro de 1941, da existência das máquinas Purple, e que o Japão ordenara a determinados consulados e embaixadas que destruíssem seus códigos – “nada de vital importância...” – e não comunicou ao General Short sobre esse fato. Porém a destruição dos códigos sugeria que as hostilidades estavam iminentes, desde que as comunicações entre o Japão e seus funcionários no exterior chegassem a um fim.

Havia duas coisas que o Almirante Kimmel e o General Short não sabiam.

Primeiramente que o ataque inicial japonês teria a forma de um ataque com aeronaves baseadas em navios-aeródromos sobre Pearl Harbor. Deve ser admitido que existiam muitas indicações de que os japoneses tencionavam atacar no Extremo Oriente, e alguns membros-chave dos seus assistentes comungavam seus ceticismos sobre a probabilidade de um ataque a Pearl Harbor. De qualquer modo, constituiu um erro de ambos tirar inferências somente de presunções sobre as intenções do inimigo, e ignorar suas capacidades.

O Almirante Kimmel e o General Short não sabiam exatamente quando as hostilidades começariam. De qualquer maneira, o que eles sabiam teria sido suficiente para que tivessem suas defesas prontas contra ataque aéreo, como eles tinham contra outras formas de ataque.

Então, a questão crucial torna-se: na certeza dos conhecimentos de que os Estados Unidos e o Japão estavam se movendo inexoravelmente e sempre mais rapidamente para a guerra, porém ignorando exatamente onde, quando ou como o Japão atacaria, o que o Almirante Kimmel e o General Short deveriam fazer para resolver suas incertezas?

Por suas ações, o General Short assumiu que teria necessidade de pelo menos quatro horas para um aviso de ataque aéreo. Desde que ele não empregou nenhum de seus meios em reconhecimento e vigilância, poderia conseguir esse aviso somente por meio da Marinha ou de Washington. Pelo acordo em vigor no Havaí, a Marinha era responsável pelo reconhecimento de longo alcance. O Almirante Kimmel não determinou nenhum reconhecimento aéreo a longa distância fora de Oahu. Assim, em 7 de dezembro ele dependeria somente de Washington para receber tal aviso.

Esta exclusiva confiança de Washington para alertas táticos e estratégicos está no coração da falha em Pearl Harbor, e do debate sobre esta falha. Os registros sugerem que autoridades em Washington acreditavam que haviam transmitido avisos estratégicos com suas mensagens de 27 de novembro; nem o Almirante Kimmel nem o General Short entenderam a mensagem dessa maneira. O debate sobre o trabalho com a mensagem japonesa das 14 partes, em 6 de dezembro e na manhã de 7, considerou-a aviso tático. Ambos não a entenderam como aviso tático.

Mais tarde o Almirante Kimmel ponderou: “Essa falta de ação de ambos os Depar-

tamentos, da Guerra e da Marinha, deve estar de acordo com a alta direção política... Essas duas agências deviam subordinação apenas ao Presidente dos Estados Unidos. É impossível acreditar que essas agências de tão provadas confiabilidade e competência deveriam simultânea e repetidamente falhar durante tal crise”. Embora o Almirante Kimmel não soubesse, ao final de 1941, que ele não estivesse recebendo todas as interceptações Magic, ele sabia da existência do Magic e recebeu do Almirante Stark a promessa de provê-lo de todos os alertas disponíveis. Então, de modo prático, ele colocou efetivamente toda sua fé – e a segurança das forças em Pearl Harbor contra um ataque aéreo – na capacidade de Washington em obter e provê-lo, em tempo e sem ambigüidades, de estratégicos e táticos alertas através do Magic e de outras interceptações exclusivamente. Esta fé não se justificava, nem era consistente com a utilização de outros desenvolvimentos tecnológicos da época, ou anteriores.

Mesmo com a atual inteligência via satélite e a comunicação instantânea por todo o mundo, ainda não é prudente depender exclusivamente de Washington por informações em tempo e sem ambigüidades.

Os registros de 1941 são plenos de urgentes solicitações do Almirante Kimmel e do General Short por mais recursos, especialmente caças e aeronaves de reconhecimento, para sustentar a defesa do Havaí contra ataques aéreos. Os recursos americanos eram escassos, e a estratégia americana conscientemente deu prioridade ao Atlântico e para sustentar a ainda mais fraca defesa das Filipinas. Todavia, o Almirante Kimmel e o General Short não se encontravam sem recursos para a defesa contra ataque aéreo no Havaí. Juntos, os dois tinham 49 aeronaves Catalinas prontas, em condições para o patrulhamento a longa distância, e seis B-17 bombardeiros de lon-

go alcance em condições para reconhecimento. Eles tinham ainda significativa força de cruzadores com aeronaves anfíbias para observações escoteiras, destróieres, várias estações de radares instalados em terra capazes de detectar aeronaves a razoável distância, estações costeiras de vigilância, aproximadamente cem caças P-40 (os mais modernos no inventário americano) e várias centenas de canhões antiaéreos em terra e nos navios no porto.

Havia significativas exigências a serem priorizadas nos frágeis Catalinas e limitações práticas quanto ao emprego dos outros recursos. Contudo, se propriamente empregados de modo integrado e coordenados a um razoável estado de prontidão, esses recursos teriam feito uma enorme e talvez crítica diferença nos eventos de 7 de dezembro.

Somente os canhões dos navios foram capazes de responder em número significativo em 7 de dezembro. Todavia, nem todos foram capazes de responder imediatamente. As aeronaves de reconhecimento foram destinadas para outras tarefas. O uso de destróieres, e de cruzadores com seus aviões anfíbios em reconhecimento, aparentemente não foi considerado. Os radares foram usados somente para treinamento e não durante o momento do ataque. As estações de observação costeira não estavam guarnecidas. Os caças estavam em alerta de quatro horas. Os canhões das baterias anti-aéreas móveis não estavam posicionados, e a munição foi mantida separada dos canhões. E, a despeito da existência de acordos e planos de cooperação na defesa aérea, o sistema de defesa aérea não estava coordenado entre o Exército e a Marinha.

Finalmente, medidas de defesa passiva disponíveis teriam diminuído o efeito dos ataques ocorridos. **Primeiro**, os padrões deveriam ter sido alterados em resposta ao aumento das tensões. A Marinha treinava duro durante a semana, porém seus navios geralmente en-

contravam-se no porto aos sábados e domingos. A chave do planejamento japonês era a localização previsível dos navios da Esquadra. **Segundo**, o estacionamento das aeronaves foi construído, porém não foi usado porque o medo de sabotagem era maior do que o medo de ataque aéreo. Não houvessem algumas aeronaves sido alinhadas asas com asas e permanecido nos estacionamentos protegidos, as baixas em material teriam sido aliviadas. **Terceiro**, despistadores antitorpedos ou redes deveriam ter sido usados em Pearl Harbor para proteção de ataques de aviões torpedeiros. Esses itens não foram fornecidos ao Almirante Kimmel, porém ele deveria tê-los solicitado. **Quarto**, o Almirante Kimmel e o General Short deveriam ter usado barragens de balões em áreas selecionadas a fim de restringir as aproximações mais perigosas às “linhas de encouraçados”.

Embora os comandantes no Havaí falhassem em preparar-se adequadamente à luz das informações que possuíam, outras informações estavam disponíveis em Washington e não foram a eles transmitidas. Altíssimos escalões do Exército e da Marinha em Washington tinham acesso às interceptações, classificadas secretas, das comunicações diplomáticas japonesas (destacadamente as mensagens “*bomb plot*”, “*winds*” e “quatorze partes”), as quais indicavam confirmações cruciais da iminência da guerra. Lidas em conjunto, com a tranquilidade, o foco e a clareza que permitem a análise de acontecimentos pretéritos, essas mensagens apontam fortemente para um ataque a Pearl Harbor na madrugada de 7 de dezembro.

Embora os comandantes no Havaí falhassem em preparar-se adequadamente à luz das informações que possuíam, outras informações estavam disponíveis em Washington e não foram a eles transmitidas

Todavia, não está claro que essas mensagens tivessem sido lidas em conjunto. A “*bomb plot*” – única que aponta claramente para Pearl Harbor – parece não ter sido corretamente interpretada, ou largamente disseminada àquele tempo. A mensagem “*winds*” aponta para a crescente ameaça de ataque, um ponto que as mensagens de “alerta de guerra” de 27 de novembro tenta transmitir. As mensagens “*pilot*”, “quatorze partes” e “one o’clock” apontam, na tarde de 6 de dezembro, para a guerra na madrugada (hora de Havaí) no dia 7 – não para um ataque ao Havaí, porém o alto escalão militar em Washington não estava nem entusiasmado nem com vontade em transmitir esses avisos aos comandantes no Havaí.

Várias teorias conspiratórias foram elaboradas, porém nenhuma evidência tem sido oferecida para apoiá-las. Antes, a evidência do manuseio dessas mensagens em Washington revela alguma inépcia, alguma injustificada assunção e erro de estimativas, coordenação limitada, linguagem ambígua e

falta de clareza e acompanhamento em alto nível.

Juntas, essas características resultaram em falha pelas altas chefias do Exército e da Marinha para uma completa apreciação e para encaminhar ao entendimento dos comandantes no Havaí o sentido do foco e a urgência que essas interceptações teriam engendrado. Os relatórios do Exército e da Marinha e o Comitê Conjunto do Congresso (JCC) com propriedade reconheceram e criticaram essas falhas como erros de julgamento, os quais devem estar colocados

ao lado daqueles cometidos pelos Almirante Kimmel e General Short.

Advogados do Almirante Kimmel e do General Short argumentam que as falhas em Washington para prover as interceptações críticas para os comandantes do Havaí os exime de qualquer erro cometido. Não os exime. Nenhum comandante na guerra tem sempre informações e recursos suficientes. É problema do comandante levar a cabo sua missão do melhor modo que ele puder com as informações e recursos disponíveis a ele. Certamente, ao colocar confiança exclusiva em Washington para alertas de ataques aéreos táticos, bem como estratégicos, foi cometido um ato de inapropriada colocação de fé.

Enfim, esta revisão das investigações de Pearl Harbor e das evidências disponíveis indica nenhuma razão para reverter as conclusões do Exército e da Marinha e da JCC de que o Almirante Kimmel e o General Short cometeram erros de julgamento no uso das informações e no emprego das forças a eles disponíveis.

Advogados do Almirante Kimmel e do General Short também sugeriram que eles foram tratados em nível mais alto do que seus superiores. Leitura cuidadosa dos procedimentos e registros daqueles painéis sugere claro reconhecimento das faltas em todos os níveis. Ambos eram as mais altas patentes em Pearl Harbor; foi apropriado submeter suas ações a um escrutínio mais apurado e os responsabilizarem por seus atos.

Adicionalmente, as decisões que afetaram o Almirante Kimmel e o General Short

foram costuradas para suas situações individuais; o que aconteceu ou não aconteceu com outros não é uma consideração apropriada. Finalmente, a catástrofe de Pearl Harbor permanece um distinto e único evento histórico na história dos EUA, e isto explica, em parte, por que os dois foram singularmente afetados por ela.

Finalmente, advogados do Almirante Kimmel e do General Short sustentaram que as investigações de Pearl Harbor foram conduzidas de maneira injusta para aqueles oficiais. Contudo, nenhuma dessas investigações constituiu-se em um tribunal de justiça, e nenhuma tinha o poder

de impor sentenças ou punir um indivíduo, muito menos apresentar acusações contra qualquer um. Antes, as investigações foram para a busca de fatos. Não existe geralmente direito para “em razão do processo” – no sentido da presença de advogado e para o cruza-

mento dos depoimentos das testemunhas – em uma investigação para a busca de fatos. E o General Short declarou àquele tempo que os registros da Comissão Conjunta, se não o que ela obteve, determinaram justificativa para sua posição. É bastante interessante que nenhuma nova descoberta emergiu, desde a publicação do trabalho da citada Comissão, que pudessem radicalmente mudar os fatos contidos no que fora publicado. Certamente, os 39 volumes de audiências e exposições determinaram as bases fatuais para quase todas as modernas interpretações.

**Certamente, ao colocar
confiança exclusiva em
Washington para alertas de
ataques aéreos táticos, bem
como estratégicos, foi
cometido um ato de
inapropriada colocação de fé**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; / História dos Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial;

O “SEGUNDO DIA D” DA GUERRA DO PARAGUAI*

O desembarque nas barrancas de Santo Antônio

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

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

SUMÁRIO

Antecedentes
A concentração de Palmas
Os esclarecimentos do Exército e da Marinha Imperial
A estrada brasileira no Chaco
Mais esclarecimentos do Exército e da Marinha Imperial
O desembarque nas barrancas de Santo Antônio
O reaprovisionamento do Exército após Itororó
O reaprovisionamento do Exército após Avaí

ANTECEDENTES

Por já algum tempo, os gaúchos do Rio Grande do Sul engordavam o seu gado nas melhores pastagens mais ao sul, agora terras uruguaias.

Berro, presidente uruguaio eleito em **1860**, proibiu a escravidão no país e não

isentou os brasileiros de impostos, o que “alterava as regras” e contrariava frontalmente seus interesses. Estes, então, apresentaram pedido de providências ao governo central brasileiro.

O governo imperial, provavelmente temendo um novo movimento separatista no sul, atendeu à solicitação e enviou, em **abril**

* N.A.: Este artigo é parte de um trabalho maior sobre as ações bélicas de toda a guerra, ressaltando a participação da Marinha Imperial naqueles longos anos de beligerância.

Este trabalho tem o propósito de dar à oficialidade naval uma visão geral daquela guerra de uma maneira fácil de ser lida. O trabalho baseia-se na magnífica obra História da Guerra entre a Tríplice

de 1864, um representante especial a Montevideu, o conselheiro deputado José Antônio Saraiva, que apresentou ao governo uruguaio um protesto. É a conhecida Misão Saraiva.

Nesse meio-tempo, Berro deixou o governo. Assumiu o seu sucessor legal, Atanásio Aguirre, presidente do Partido Blanco, considerado por muitos um homem violento.

Não sendo atendido, Saraiva, a **4 de agosto de 1864**, reforçou o seu protesto com um ultimato e com a presença de navios de guerra brasileiros em Montevideu e tropas prontas na fronteira do Rio Grande do Sul com o Uruguai.

A **25 de agosto**, o governo uruguaio apresentou cópia do ultimato ao governo do Paraguai, seu aliado. A **30**, o governo paraguaio enviou nota ao brasileiro: “O governo do Paraguai deplora profundamente que o de V. Exa. haja oportuno afastar-se da política de moderação... o governo da República do Paraguai considera qualquer ocupação do território oriental uruguaio por forças imperiais... como atentatória do equilíbrio dos estados do Prata, que interessa à República do Paraguai como garantia de sua segurança, paz e prosperidade e que protesta da maneira mais solene contra tal ato, desonerando-se desde já de toda responsabilidade pelas consequências da presente declaração”.¹

Em **outubro de 1864**, tropas brasileiras invadiram o Uruguai em apoio aos interesses dos fazendeiros brasileiros e a Flores (que disputava a Presidência da República

com Aguirre e era simpático às pretensões dos brasileiros).

Francisco Solano López, “presidente perpétuo” do Paraguai, cumprindo a sua palavra, constante da nota do dia 30, a partir de **dezembro de 1864** movimentou-se em socorro ao Uruguai: invadiu o Brasil e a Argentina. Para o norte, conquistou o sul de Mato Grosso até Corumbá, que caiu em **4 de janeiro de 1865**, sem oposição (os paraguaios abandonaram a área conquistada em junho de 1868 por ordem de López); para sudeste, conquistou as terras brasileiras da margem esquerda do Rio Uruguai até Uruguaiana, que caiu, abandonada, a **5 de agosto de 1865**; para sudoeste, conquistou território argentino até Goya, a 180 km ao sul de Corrientes, aonde chegou em fins de **maio de 1865**.

Em **1º de maio de 1865**, foi assinado o Tratado da Tríplice Aliança (Argentina-Brasil-Uruguai) para tirar López do poder, pois os aliados fizeram questão de afirmar que a guerra era contra López e não contra o Paraguai.

Em **11 de junho de 1865**, foi travada a Batalha Naval do Riachuelo, quando o Paraguai perdeu praticamente toda a sua Marinha e passou a ficar isolado do mundo.

Em **18 de setembro de 1865**, Uruguaiana foi libertada por tropas aliadas.

Em **fins de 1865**, as tropas aliadas chegaram à área de Corrientes-Corales. Cumprindo ordem de López, os paraguaios voltaram a seu território abandonando as terras conquistadas (exceto as de Mato Grosso). O último paraguaio atravessou o Rio

Aliança e o Paraguai, publicada em cinco volumes com mais de 1.870 páginas de texto (além de mapas, desenhos, estatísticas, gráficos e fotos), de autoria do General-de-Divisão Augusto Tasso Fragoso, editada em 1934 pela Imprensa do Estado-Maior do Exército. O trabalho inclui inúmeras outras informações contidas na bibliografia. O autor preferiu não fazer paráfrases e abusar das transcrições para obter mais autenticidade nos relatos.

A publicação do trabalho visa também motivar os mais jovens a empreenderem novas pesquisas para divulgar esta belíssima página da história da Marinha, pois a sua participação não se resumiu à Batalha Naval do Riachuelo.



Paraná na **noite de 2 para 3 de novembro de 1865**.

Seguiu-se a preparação para a invasão do território paraguaio com levantamentos hidrográficos da margem ocupada pelo inimigo, bombardeios de fortificações e ocupação da ilha que receberia o nome de seu conquistador – Tenente-Coronel Cabrita –, eventos descritos nos artigos “A guerra das chatas” (a ser publicado na RMB) e “A Henrique Martins na defesa da Ilha Cabrita” (RMB, 2º trim./08, p. 67).

Após a escolha do local da invasão pelos chefes aliados (Mitre, Tamandaré, Osório e Flores), decorrente de sugestão do Primeiro-Tenente Francisco José de Freitas, comandante da Canhoneira *Ipiranga*, as tropas brasileiras, lideradas por Osório, desembarcaram em solo paraguaio no dia **16 de abril de 1866**, na margem esquerda do Rio Paraguai, um pouco acima de sua foz; foi o primeiro Dia D da Guerra do Paraguai, ações descritas no artigo “A Marinha Imperial e o Dia D da Guerra do Paraguai” (RMB, 3º trim./08, p. 45).

Rumando para o sul e após para leste, acompanhando as margens dos rios Paraguai e Paraná, sucessivamente, as tropas aliadas venceram de roldão a pequena resistência inimiga e conquistaram as fortalezas de Itapiru, Paso de La Patria e Tuiuti (estas duas últimas já um pouco para o norte), e, após uma pequena pausa, conquistaram, a **2 de setembro de 1866**, a fortaleza de Curuzu, na margem esquerda do Paraguai, vizinha à grande fortaleza de Curupaiti e próxima à de Humaitá.

O alvo seguinte foi Curupaiti, última etapa antes de Humaitá – o primeiro grande objetivo estratégico aliado assumido pelos seus chefes.

Entretanto, a **22 de setembro de 1866**, os aliados, ao tentarem conquistar Curupaiti frontalmente, sofreram uma terrível derrota, um verdadeiro desastre com

mais de 4 mil baixas contra menos de 60 paraguaiaias!

A derrota exigiu um bom tempo para recuperação (surpreendentemente, dos dois lados), um período de dez meses, durante o qual aconteceu a epidemia de cólera que não dispensou nenhum dos litigantes, causando enormes baixas.

Nessa “trégua espontânea”, Caxias substituiu Mitre no comando-geral das forças aliadas (agora incluindo a Marinha Imperial) em **19 de novembro de 1866**, e Inhaúma substituiu Tamandaré em **22 de dezembro** daquele mesmo ano, alterações da mais alta importância para o desenrolar da guerra, pois, dali em diante, reinaria a paz e a amizade entre os aliados e entre as forças brasileiras.

Antes de sua retirada, Mitre estava convicto de que se a Marinha Imperial forças-se a passagem de Humaitá estaria facilitado o caminho de seus exércitos para conquistar aquela praça. Para isso deu ordens.

Inhaúma contra-argumentou que se não houvesse garantia de abastecimento dos navios que ultrapassassem Humaitá, eles passariam de bloqueadores a prisioneiros.

Mitre insistiu e argumentou: se a Esquadra lhe pertencesse, não vacilaria um instante em reiterá-la, até perderem-se, pelo menos, dois terços dos encouraçados, pois “se toda a esquadra se perdesse, ficaria bem perdida e só assim se provaria, com o único argumento concludente, ser a empresa humanamente impossível”.²

Após muitas outras insistências, finalmente Caxias deu ordem a Inhaúma para tentar os forçamentos de Curupaiti e Humaitá.

Inhaúma, com dez encouraçados, forçou com sucesso Curupaiti em **15 de agosto de 1867**; entretanto, em face da recente experiência e do esclarecimento feito por sua ordem que constatou a existência de correntes que atravessavam o Rio

MESOPOTÂMIA ARGENTINA



Rascunho feito pelo autor baseado em Fragoso vol. II, págs. 170/171

Paraguai, em Humaitá, Inhaúma não continuou sua movimentação.

Como consequência, Inhaúma ficou preso entre duas grandes fortalezas, sem abastecimento! Teve, então, de improvisar uma estrada através do Chaco que contornasse Curupaiti e assegurasse o abastecimento de seus encouraçados. Presos assim ficaram 16 meses! A “estrada naval” logo se tornou uma estrada de ferro, construída por marinheiros, garantindo satisfatoriamente a vida dos navios “prisioneiros”.

O artigo “Inhaúma e o forçamento de Curupaiti – a Marinha constrói uma estrada de ferro no Chaco” conta com algum detalhe essa passagem (RMB, 4º trim./08, p. 103).

Nessa situação, a “esquadra sitiada” de Inhaúma sofre um ataque surpreendente. Na noite de **1º para 2 de março de 1868**, 24 canoas com cerca de 12 homens cada, armados principalmente com sabres e levando granadas de mão e foguetes para lançá-los dentro dos encouraçados, abordam navios brasileiros.

Embora não pareça uma verdadeira ameaça, é bom lembrar que a borda-livre dos “ditos encouraçados” era de menos de 50 cm, portanto fácil era para os paraguaios pularem para dentro dos conveses dos navios brasileiros e imporem a sua superioridade numérica, vital naquela luta corpo-a-corpo.

Atos de heroísmo como o do Chefe-de-Divisão **Rodrigues da Costa** e do **Comandante Garcindo** marcaram a desesperada vitória brasileira, com todos os paraguaios repelidos.

O artigo “Os ataques das canoas paraguaias aos encouraçados fluviais bra-

sileiros” (RMB 1º trim./08, p. 99 a 112) apresenta alguns detalhes.*

Uma vez constatado que o ataque frontal a fortalezas era um verdadeiro suicídio, Caxias (agora já tendo substituído Mitre como comandante de todas as forças aliadas) optou pela sua célebre Marcha de Flanco, em que as tropas brasileiras seguiriam para o norte pelo interior e, após passarem o paralelo de Humaitá, alcançariam as margens do Rio Paraguai e dali voltariam para o sul e a tomariam de assalto pela retaguarda – seu ponto fraco. A marcha teve início a **22 de julho de 1867** e, depois de diversos combates, chegou a Taií, à margem do Rio Paraguai, a cerca de 60 quilômetros acima de Humaitá, a **2 de novembro de 1867**.

Assegurado o seu abastecimento acima de Humaitá, seis navios forçaram com sucesso a fortaleza (até então considerada por todos como inexpugnável) em **19 de fevereiro de 1868**, completando o cerco ao bastião paraguaio, que, sufocado pelo bloqueio, foi abandonado a **25 de julho** (ver “Humaitá – 140 anos” na RMB 4º trim./07, p. 24).

Nos seis meses que decorreram entre a chegada de Caxias a Taií e a ocupação de Humaitá, López seguiu a mesma ideia de Caxias para abastecer aquela sua principal fortaleza: contornar o Rio Paraguai entre Humaitá e Taií por uma rota (por terra e por rios e lagoas) em área do Chaco.

A sua presença foi combatida por tropas que também desembarcaram na margem direita, dando origem ao que denominei “guerra das canoas”, a ser contada em artigo em próxima RMB, combates travados corpo a corpo com arma branca, em

* N.A.: Mais tarde, após a queda de Humaitá, na noite de 9 para 10 de julho de 1868, o Encouraçado *Barroso* e o Monitor *Rio Grande* sofreram mais um ataque das canoas paraguaias quando fundeados um pouco acima de Taií. Novamente os paraguaios são vencidos, e a liderança de Jaceguai mais uma vez esteve presente. Anteriormente, durante o forçamento de Humaitá (19/2/1868), o *Alagoas* foi alvo de um furioso ataque de canoas paraguaias (veja “Humaitá – 140 anos” na RMB 4º trim./07, p. 24).

De CORRIENTES a ASSUNÇÃO



plena escuridão da noite, em que tenentes da Marinha participaram como verdadeiros heróis. Mais tarde, alguns desses oficiais se notabilizaram na história dos primeiros dias da República.

Vencida Humaitá, as tropas brasileiras, então, puseram-se rumo ao norte, encontrando pequena resistência na ultrapassagem do Rio Tebicuari, que foi vencido a 1ª

de setembro de 1868, onde os navios desafiaram inúmeras vezes as fortificações existentes na sua foz, passando tão próximo à terra que “um pedaço da chapa do *Bahia* de 10 polegadas de espessura, arrancada pelo nosso tiro [paraguaio], foi recolhida em terra junto aos canhões³.” (Thompson)

O próximo obstáculo era a poderosa linha Angustura-Pikisiri-Lombas Valentina. A lição

de Curupaiti tinha sido aprendida, e Caxias mais uma vez decidiu contornar a posição forte, só que desta vez desenvolvendo pela sua esquerda, isto é, pela margem direita do Rio Paraguai, pelo “intransponível” Chaco.

Essa operação exigiu que todo um exército fosse transportado através do Rio Paraguai, para o Chaco, fosse deslocado até acima de Angustura e de lá outra vez transportado pela Marinha Imperial para a margem esquerda até as Barrancas de Santo Antônio, em um segundo Dia D da Guerra do Paraguai, assunto deste artigo.*

A CONCENTRAÇÃO EM PALMAS

Vimos que, terminada a passagem de Tebicuari, o exército de Caxias iniciou seu deslocamento para o norte a **8 de setembro de 1868**. Partiu de San Fernando, no Tebicuari, e continuou pela margem esquerda e próximo do Rio Paraguai.

No **dia 24**, as tropas brasileiras chegaram à área de Palmas; a Esquadra e os transportes às proximidades de Mercedes, um pouco abaixo. Encontravam-se ali três corpos do Exército, isto é, mais de 19 mil homens, mais de mil cavalos e cerca de 400 artilheiros, com seus canhões e todos os apetrechos próprios de um exército em deslocamento.

OS ESCLARECIMENTOS DO EXÉRCITO E DA MARINHA IMPERIAL

Após a chegada a Palmas, era natural que Caxias continuasse a sua marcha para o norte enfrentando a linha Angustura-Pikisiri-Lombas Valentina. Para medir a força do inimigo, determinou inúmeros esclarecimentos.

No dia **28 de setembro de 1868**, aconteceu o primeiro desses esclarecimentos/reconhecimentos, que foi feito por terra e pela Esquadra; no **dia 29**, Caxias e Inhaúma pessoalmente subiram o rio e reconheceram as defesas de Angustura, enquanto os encouraçados bombardeavam as fortificações inimigas, sem resposta.

No dia **1º de outubro**, Caxias determinou um reconhecimento mais completo. Todos os seus exércitos e a Esquadra nele tomaram parte. Pela observação de Caxias, a travessia do Arroio Pikisiri “só seria exequível mediante uma ponte que teria de ser feita sob o fogo inimigo”⁴. (Diário de Caxias)

“Sua artilharia joga a metralha da posição superior em que está colocada sobre a margem do mesmo arroio... com 12 bocas de fogo, sendo algumas de grosso calibre”⁵. (Parte de Osório)

Em conclusão: o ataque frontal da linha Angustura-Pikisiri não era recomendável.

Para esse reconhecimento, a Esquadra teria que forçar Angustura e “proceder a um reconhecimento rio acima até Assunção e conservar-se à retaguarda da posição inimiga [Angustura], onde aguardaria segunda ordem”⁶. (Jaceguai)

Na madrugada do dia **1º de outubro**, o chefe Delfim Carlos de Carvalho, o Barão da Passagem, com os encouraçados *Bahia*, *Barroso*, *Silvado* e *Tamandaré*, forçou Angustura com êxito.

No dia seguinte, fundearam em frente a Vileta, surpreendendo os habitantes incrédulos ao ver navios inimigos atrás de suas linhas.

Na manhã do **dia 5**, os navios suspenderam de Vileta com destino a Assunção. Infe-

* N.A. De Santo Antônio para o sul, aconteceram as batalhas de Itororó (6-12-1868), Avaí (11-12-1868) e, posteriormente, Lombas Valentina (21, 25 e 27-12-1868), a tomada de Pisikiri (21-12-1868) e a rendição de Angustura (30-12-1868). Finalmente, o caminho estava aberto para Assunção, onde Caxias entrou, encontrando uma cidade abandonada, a 1º de janeiro de 1869. Mas ainda restaria mais de um ano de guerra – a Campanha da Cordilheira – até que López fosse morto por um lanceiro brasileiro em Cerro Corá, a 1º de março de 1870.

De TIMBÓ até B. de S^{to} ANTÔNIO

Rascunho feito pelo autor baseado no mapa de Fragoso vol. IV, págs. 8/9



lizmente, o *Bahia* encalhou em frente às Barrancas de Santo Antônio de 10 às 13 horas. Como o rio baixava muito rapidamente, o Barão da Passagem resolveu voltar, fundeando um pouco acima de Angustura.

Enquanto o Barão da Passagem forçava Angustura, os monitores *Ceará*, *Piauí* e *Rio Grande* e os encouraçados *Cabral* e *Colombo*, de posições favoráveis, bombardeavam as baterias de Angustura. O Almirante Inhaúma, a bordo da *Belmonte*, fundeou junto ao *Cabral* e ao *Colombo*, “de onde seus vigias, colocados nos mastros, viam distintamente... todos os movimentos de nossa força assaltante [do reconhecimento]”.⁷ (Parte de Inhaúma)

No **dia 8**, o Barão da Passagem enviou o *Silvado* até Inhaúma para prestar contas do ocorrido no dia primeiro. Para isso, o *Silvado* forçou Angustura rio abaixo, com êxito, mais uma vez; **a 10**, o Encouraçado *Lima Barros* e o Monitor *Alagoas* forçaram Angustura rio acima e juntaram-se aos navios do Barão da Passagem; no **dia 15**, os Encouraçados *Brasil* e *Silvado* (este pela terceira vez) e os monitores *Ceará*, *Pará* e *Rio Grande* forçaram com êxito Angustura e juntaram-se ao Barão da Passagem, que passou a dispor, acima de Angustura, de seis encouraçados e quatro monitores.

Depois desses inúmeros forçamentos, enfrentar as baterias de Angustura passou a ser rotina.

A ESTRADA BRASILEIRA DO CHACO

Para contornar Angustura, como já vimos, Caxias optou passar pela margem direita do Rio Paraguai, em pleno Chaco, considerada região intransitável. A rota inicia-

va por uma estrada que se prolongava pelo Rio Valeta (uma bela estrada natural de mais da metade do comprimento total) até sua foz no Rio Paraguai.

As dificuldades para a sua construção eram muitas, que Argolo*, com seus 2 mil homens, soube vencer: a cada lagoa, rio ou arroio, fazia-se necessário construir pontes, e quando a umidade do terreno era demasiada, outra necessidade era “pavimentar” as estradas. Foram muitas as pontes, inclusive algumas de mais de 40 metros de comprimento sobre três de profundidade, e a pavimentação exigiu 18 mil pedaços de troncos de 6 mil palmeiras carandá, para cobrir 2.930 metros!

Se isso não bastasse, os paraguaios estavam sempre prontos a importunar, tendo havido inclusive algumas escaramuças.

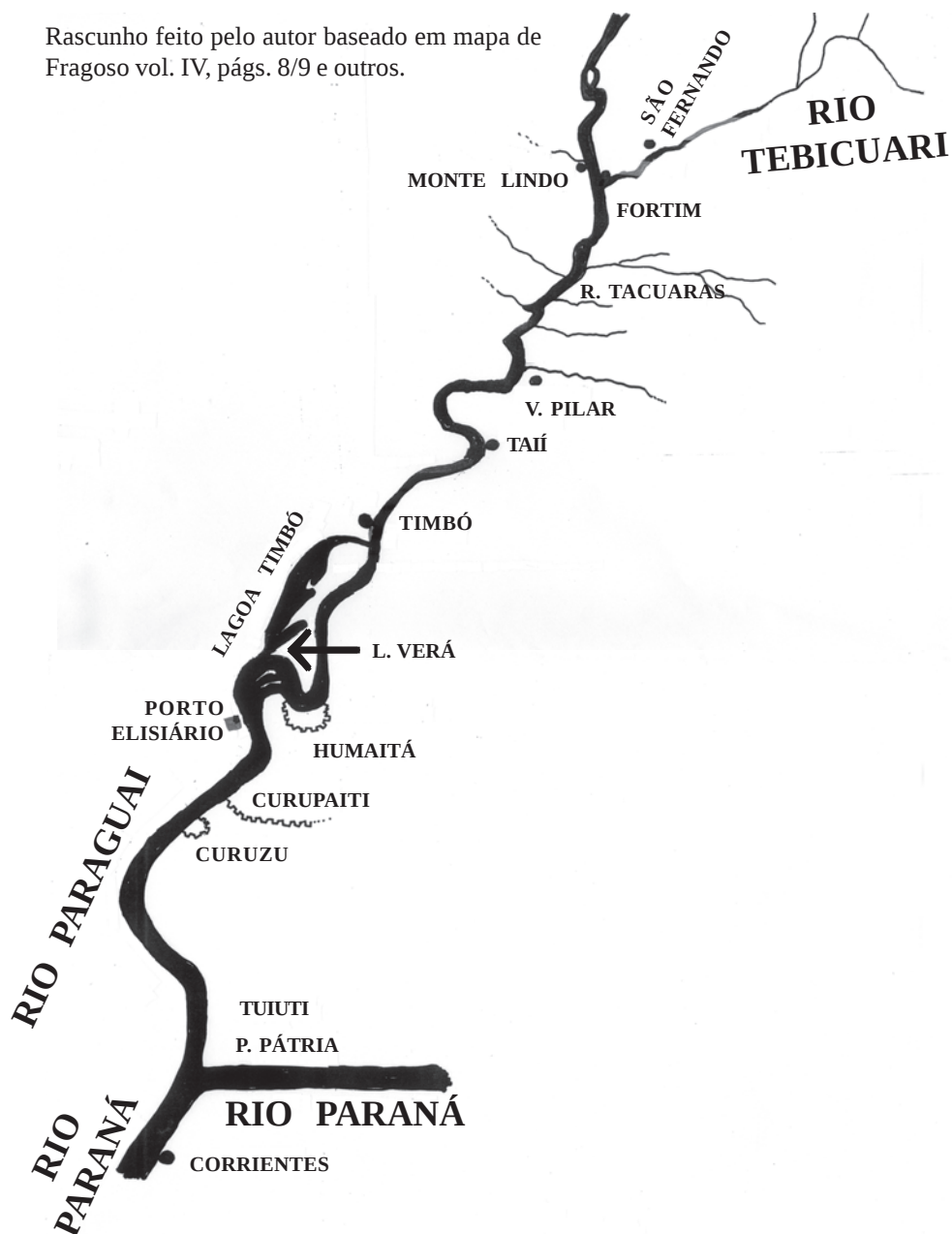
Por fim, o Rio Vileta tinha a sua foz totalmente fechada, tal o acúmulo de aguapés. Somente a inventiva dos ponteiros do Exército conseguiu abrir “canais”, possibilitando a navegação.

O General Dionísio Cerqueira, então alferes, nos dá uma ideia, em sua obra, da agressividade do terreno. “Desembarcados [o pessoal de Argolo, da construção] num barranco lamacento, coberto de capim, morada preferida das capivaras... [na orla da floresta] o chão, excessivamente úmido, era matizado de montículos de gravetos e folhas podres... Nos galhos das árvores, víamos, muitos metros acima de nossas cabeças, pedaços de pau, raízes e chamiços enganchados, marcando com a ciscalhagem das enchentes o limite das grandes águas. Sentia-se um cheiro indescritível de mofo, de lama de todos aqueles detritos putrefatos, que nos cercavam por toda a parte e corrompiam o ar que respirávamos, principalmente à noite... dormindo à flor do solo...”⁸

* N.A.: General Alexandre Gomes de Argolo Ferrão, Visconde de Itaparica, além de corajoso chefe em combate, era incomparável administrador, com trabalhos notáveis na prontificação de Curuzu e Tuiuti como fortalezas.

De CORRIENTES até TEBICUARI

Rascunho feito pelo autor baseado em mapa de Fragoso vol. IV, págs. 8/9 e outros.



E este caminho de 10 km foi inaugurado em **27 de outubro de 1868**, após somente 23 dias de trabalho, graças à liderança e ao talento de administração do General Argolo. E pelo caminho do Chaco passaram aqueles 20 e tantos mil homens, além dos suprimentos para os alimentarem enquanto permaneceram no Chaco aguardando o momento oportuno para o segundo Dia D da Guerra do Paraguai.

MAIS ESCLARECIMENTOS DE PIKISIRI E ANGUSTURA

Durante a construção da estrada, os conhecimentos a Pikisiri e Angustura não foram interrompidos, pois a intenção de Caxias com tais movimentações era de “manter López em sobressalto, de inteirar-se do que ele fazia, de aferrá-lo bem pela frente e de distrair-lhe a atenção do que se passava na outra margem”.⁹

No dia **17 de outubro**, foi feito um reconhecimento por infantaria e cavalaria; no **dia 23**, o Monitor *Rio Grande* aproximou-se das baterias de Angustura até 250 a 400 metros; no **dia 28**, o esclarecimento foi feito por forças terrestres apoiadas pelos encouraçados *Cabral* e *Mariz e Barros* e pelo Monitor *Piauí* (o primeiro recebeu quatro impactos); no dia **2 de novembro**, outro esclarecimento por uma brigada de cavalaria.

O DESEMBARQUE NAS BARRANCAS DE SANTO ANTÔNIO

Uma vez definido por Caxias o local do desembarque em **1º de dezembro** (barrancas de Santo Antônio), e estando as tropas pron-

tas e reunidas na área da foz do Vileta, no Chaco, restava definir o Dia D: **5 de dezembro de 1868**.

Em linhas gerais, a infantaria e a artilharia embarcariam na foz do Vileta em navios de guerra e se deslocariam rio acima até Santo Antônio, onde desembarcariam. Após deixar em terra a primeira leva, os navios (exceto três) retornariam para a foz do Vileta e repetiriam a faina até que toda a tropa tivesse posto os pés na margem esquerda, até então dominada pelos paraguaios.

A cavalaria deslocar-se-ia pelo Chaco até a barranca de Santa Helena, um pouco abaixo de Santo Antônio; de lá seria transportada nos três navios que não voltaram para a foz do Vileta, atravessariam o rio e desembarcariam nas mesmas barrancas de Santo Antônio. A faina seria repetida até que todos os cavalos tivessem atravessado o rio.

Os pertences e demais materiais seguiriam do mesmo modo, após terminada a faina da tropa.

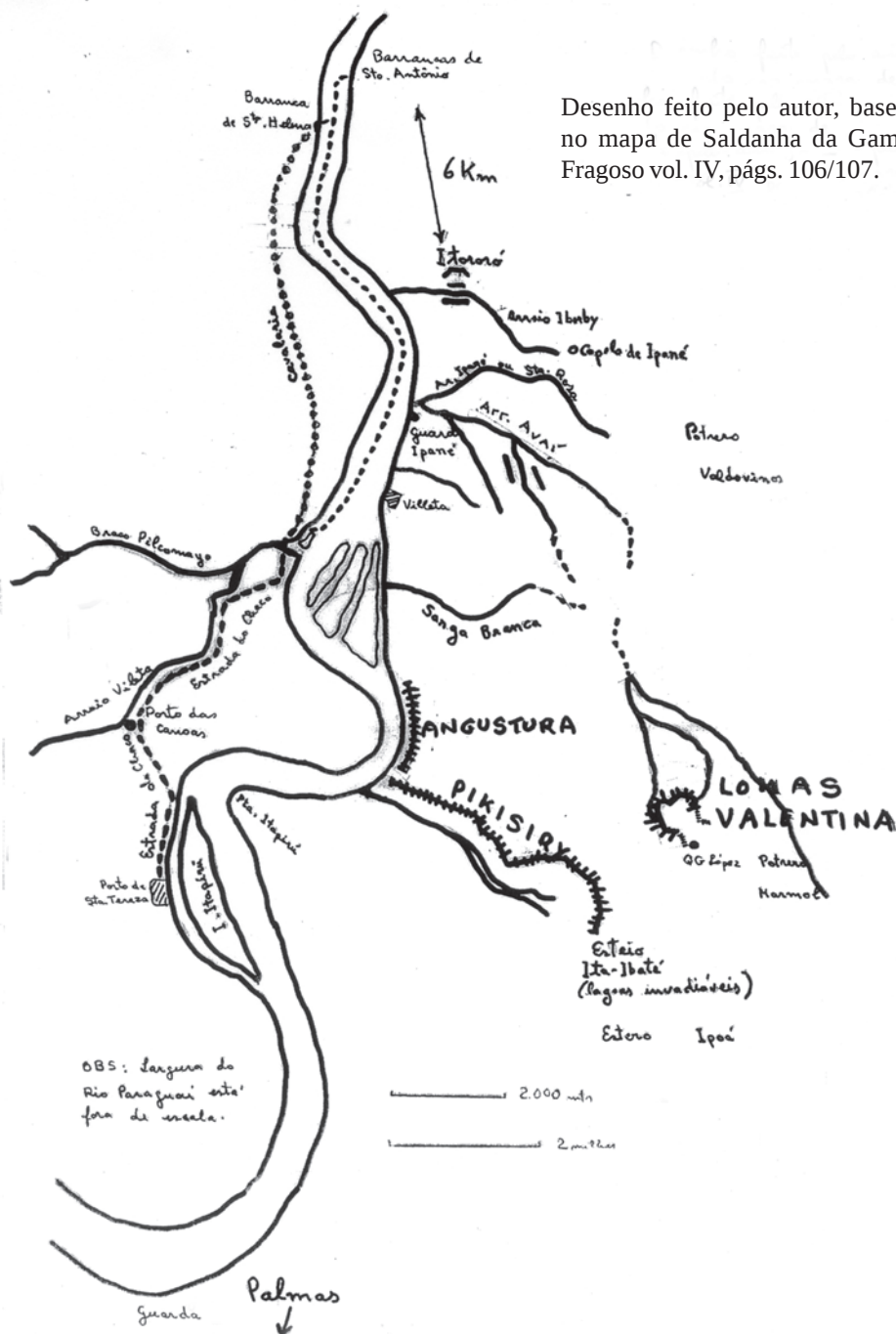
Assim vislumbrei o desembarque.*

Com a devida antecedência:

- os encouraçados *Bahia*, *Silvado*, *Lima Barros* e *Brasil* aproximaram-se o mais que puderam da margem direita entrando as espias que tinham passadas para terra quando fundeados. Conseguiram atracar à barranca;
- no espaço existente entre o *Bahia* e o *Silvado*, os monitores *Ceará*, *Piauí* e *Rio Grande* atracaram à barranca;
- o encouraçado *Cabral* também atracou à barranca logo após os monitores**;
- os monitores *Pará* e *Alagoas* bombardearam Vileta continuamente;
- os encouraçados *Tamandaré* e *Barroso* bombardearam Vileta a princípio, mas depois foram atracar a contrabordo, res-

* N.A.: Baseado nas instruções de 2 de dezembro de Inhaúma aos seus comandos e no ofício do mesmo Inhaúma ao ministro da Marinha (Barão de Catagipe), datado do dia 3 de dezembro (in Fragoso v. IV, p. 60 e 61).

** N.A.: Há discrepância entre os dois documentos quanto à posição do *Cabral*, porém sem consequência para a visão geral do embarque.



pectivamente, dos encouraçados *Silvado* e *Lima Barros*, para receber suas tropas.

Assim definiu Inhaúma a capacidade de transporte de cada navio (“nada menos que o definido, porém para mais se tiver acomodações”¹⁰): *Tamandaré*, 600 homens; *Bahia* e *Barroso*, 800 cada; *Silvado*, *Cabral* e *Brasil*, mil cada; *Lima Barros*, 1.500; os monitores, as guarnições de artilharia.

O total para cada viagem chegava a 6.700 homens.

Havia também muitos escaleres e chalanas dos navios da Esquadra que foram levados a contrabordo de seus navios.

Cada navio teve um oficial para controlar suas embarcações. O Comandante José **Costa Azevedo** ficou responsável pelo transporte da cavalaria e o **Barão da Passagem**, da tropa.

Interessante notar um detalhe dado por Inhaúma nas suas instruções: “O silêncio [nas fainas] que o regimento provisional determina é muito e muito recomendado. Exige sangue frio e ordem”.¹¹

Às 20h30 do dia **4 de dezembro**, teve início o embarque da tropa na foz do Vileta, e já às 2h20 da madrugada do **dia 5** os navios estavam suspendendo e rumando rio acima para Santo Antônio, onde chegaram duas horas mais tarde.

A ordem de marcha foi a seguinte: *Tamandaré*, *Barroso*, *Bahia*, *Silvado*, *Cabral*, *Lima Barros*, *Brasil* e os três monitores.

No ponto do desembarque, os navios conseguiram atracar à barranca, “o *Tamandaré*, o *Barroso*, o *Bahia* e o *Silvado* atracados uns aos outros com cabos. O *Cabral*, o *Lima Barros* e o *Brasil* formaram uma outra coluna [linha] e atracados pela mesma forma”.¹² (Instruções de Inhaúma)

Às 7 horas já se encontravam em terra 8 mil homens, dez bocas de fogo e respectivo

material. Ao pôr-do-sol, o total se elevava a cerca de 17 mil praças, dos quais cerca de mil da cavalaria, com seus respectivos cavalos.*

E tudo isso “sem que um só soldado se tivesse molestado e sem a menor oposição por parte do inimigo”.^{**13}

“Às 14 horas, Caxias embarcou com Osório no *Bahia* e subiram o rio juntamente com o seu estado-maior e o do 3º Corpo. Às 16 horas, chegaram a Santo Antônio. Foi logo inspecionar as tropas que já haviam desembarcado; encontrou-as escalonadas ao longo da estrada [que levava a Vileta].”¹⁴(Fragoso)

A faina continuou pelos **dias 6, 7, 8 e 9**.

Concluído o desembarque, os encouraçados *Brasil* e *Lima Barros* tomaram posição para proteger a cabeça-de-praia aliada.

O Visconde de Ouro Preto incluiu em seus escritos um importante elogio: “O modo como foi desempenhado esse serviço [o desembarque], sem um abaloamento, sem um sinistro, sem a perda de uma só embarcação miúda, sem o ferimento ou a morte de uma praça sequer, e tudo isso com verdadeira surpresa para o inimigo, faz honra à perícia de quem o dirigiu e o executou. Pode o Brasil orgulhar-se da sua Marinha de Guerra, tanto pelo valor nos combates como pela superioridade profissional na satisfação dos vários e difíceis encargos que a guerra exigia”.¹⁵

De Santo Antônio, Caxias seguiu para o sul. Até a conquista de Angustura os paraguaios se interpuseram em Itororó, Avaí, Pikisiri e Lombas Valentina.

O REAPROVISIONAMENTO APÓS ITORORÓ

Mas a participação da Marinha Imperial não cessou aí.

* N.A.: Na realidade, 18.667 e 926, respectivamente. (Fragoso v.IV, p. 63)

** N.A.: Fragoso v IV, p. 62 registra: “Os primeiros elementos que puseram pé na margem esquerda só encontraram pequenas partidas inimigas, que facilmente rechaçaram, fazendo alguns prisioneiros”.

Após a Batalha de Itororó – uma vitória brasileira bastante custosa –, o exército de Caxias necessitava imediatamente de reaprovisionamento, o que foi feito pelos navios de guerra.*

Por esta causa, Caxias, após a Batalha de Itororó, ao invés de seguir para o sul, rumo a Vileta, dirigiu-se no dia **9 de dezembro** para sudoeste, rumo ao pequeno porto de Guarda de Ipané, à margem esquerda do Rio Paraguai.

Ao meio-dia, a vanguarda do exército chegou às margens do Rio Paraguai e lá já encontrou os navios da esquadra com os tão necessitados víveres, munição e cavalaria.

A faina iniciou-se imediatamente e continuou durante toda a noite de **9 para 10** e todo o dia e noite **de 10**. A faina estava terminada, cessado o vaivém dos navios atravessando o rio.

Passaram do Chaco para Guarda de Ipané um regimento e dois esquadrões de cavalaria; “no **dia 10**, víveres para três dias, cem tiros por boca de fogo e 120 por praça de infantaria e como reserva cem cargueiros para o 1º Corpo, cem para o 3º e 200 para o 2º. Quase toda essa munição e os víveres tinham desembarcado em Ipané”.¹⁶ (Tenente-Coronel Rufino Enéas Galvão)

Tudo estava pronto no **dia 11** para os exércitos marcharem para o sul a fim de conquistar Vileta. Mas os paraguaios iriam se antepor em campo aberto travando a Batalha de Avaí, da qual saíram completamente derrotados e Vileta conquistada.

O REAPROVISIONAMENTO APÓS AVAÍ

“Pouco depois da Batalha de Avaí, começaram a afluir inimigos que erravam dispersos; também se apresentaram grande número de mulheres e famílias que andavam extraviadas pelos matos e pelos campos.”¹⁷(Fragoso)

Se o problema da alimentação já existia, imagine com esses civis paraguaios chegando!

Caxias, então, determinou que a Esquadra efetuasse o reaprovisionamento necessário.

Os encouraçados *Silvado* e *Lima Barros* (Capitão-de-Fragata Costa Azevedo e Capitão-de-Fragata Joaquim de Abreu) desceram, então, o Rio Paraguai na noite de **16 para 17 de dezembro de 1868** e forçaram Angustura. Mesmo sendo noite, sofreram fogo intenso. O *Lima Barros* teve uma praça morta e duas feridas.

Em Palmas, os navios receberam víveres para 15 dias para o Exército e combustível para os navios.

No **dia 19**, suspenderam e seguiram águas acima; o *Silvado* e o *Lima Barros* novamente forçaram Angustura, desta vez em pleno dia, às 6h30. O *Lima Barros* levava a contrabordo uma grande chata repleta de mantimentos. Na passagem, este navio recebeu 27 impactos; o *Silvado*, 14, tendo duas praças feridas.

Assim, com seu reaprovisionamento atendido, os exércitos de Caxias estavam prontos para uma nova etapa, vencida galhardamente e com muito sacrifício pelos brasileiros: Pikisiri, Lomas Valentina e Angustura.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA>; Guerra do Paraguai; Invasão nas barrancas de Santo Antônio; Estrada brasileira do Chaco; Azevedo, José Costa (CF); Passagem, Barão da; Reaprovisionamento pela Marinha;

* N.A.: Dionísio registra: “Nesse dia [Batalha de Itororó] e no seguinte, todo aquele exército de milheiros de homens esteve à mingua de víveres. Havia, felizmente, milharais perto, e, desde o general até o último corneta, não houve talvez um só que não se regalasse com uma espiga”. (in Fragoso v. IV, p.75)

NOTAS

1. López in Fragoso, Augusto Tasso. “História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai”, 1934 v. I, p. 199.
2. “Memória” de Mitre in Fragoso, ib. v. III, p. 254.
3. Thomson, George. *La Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, p. 182.
4. Diário de Caxias in Fragoso, ib, v. IV, p. 37.
5. Parte de Osório in Fragoso, ib., v. IV, p. 37.
6. Jaceguai in Fragoso, ib, v. IV, p. 39.
7. Parte de Inhaúma in Fragoso, ib, v. IV, p. 39.
8. Dionísio Cerqueira in Fragoso, ib, v. IV, p. 43.
9. Fragoso, ib., v. IV, p. 48.
10. Inhaúma in Fragoso, ib, v. IV, p. 61.
11. ib, ib.
12. ib, ib, v. IV, p. 60 e 61.
13. Ouro Preto in Fragoso, ib, v. IV, p. 62.
14. Fragoso, ib, v. IV, p. 62 e 63.
15. Ouro Preto in Fragoso, ib, v. IV, p. 62.
16. TC Rufino Enéas Galvão in Fragoso, ib v. IV, p. 93.
17. Fragoso, ib, v. IV, 98.

BIBLIOGRAFIA

- (1) BITTENCOURT, Armando de Senna (Vice-Almirante – R1). “Visitando Riachuelo e revendo controvérsias 132 anos depois”. *Revista Marítima Brasileira*, 3º trim./1997, p. 41 a 58.
- (2) 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).
- (3) FROTA, Guilherme de Andrea e LIMA, Marcos Vinicius Ribeiro de. *Diário Pessoal do Almirante Visconde de Inhaúma durante a Guerra da Tríplice Aliança*. Editado por Guilherme de Andrea Frota, Rio de Janeiro, 10/2008.
- (4) MARTINS, Helio Leoncio (Vice-Almirante – R1). “A estratégia naval brasileira na Guerra do Paraguai”. *Revista Marítima Brasileira*, 3º trim./1997, p. 59 a 88.
- (5) THOMPSON, George. *La Guerra del Paraguay*, Assuncion, Paraguay: [s.n.], 1869 (1ª edição em Buenos Aires) (260 páginas).

GEOPOLÍTICA DA CRISE: AS INCERTEZAS E TENDÊNCIAS DE UM MUNDO EM TRANSIÇÃO

FERNANDO MANOEL FONTES DIÉGUES
Vice-Almirante (Ref^a)

SUMÁRIO

Introdução
A crise financeira mundial
Uma nova geografia econômica?
A vertente geopolítica da crise
Conclusão

INTRODUÇÃO

Desde setembro de 2008, as colunas e seções de economia dos jornais têm como assunto dominante, quando não exclusivo, a crise financeira que se alastra pelo mundo. Depois de mais de uma década de crises iniciadas na periferia, desta vez a tormenta teve início no próprio centro nervoso da economia mundial. Embora as implicações políticas dos atentados terroristas de setembro de 2001 nos Estados Unidos não tenham sido desprezíveis, não

creio que tenha ocorrido, neste início do século XXI, um acontecimento com um potencial de mudanças na geopolítica mundial tão significativo como o da atual crise financeira.

Toda crise sinaliza uma ruptura. É comum lembrar-se, evocando-se o ideograma chinês para a palavra, que ela sempre envolve uma ameaça e, também, uma oportunidade. Uma oportunidade derivada dos fatos e circunstâncias que lhe dão vida; capaz de gerar alterações – seja sob o ponto de vista político, militar, econômico ou

social – no cenário estabelecido. A crise é uma incubadora de mudanças.

Seria ingênuo pensar que a atual crise financeira seja um caso à parte, imune às mudanças de cenário que, em maior ou menor escala, praticamente acompanham todas as crises. E não é só nos campos econômico e social, mais diretamente atingidos pela crise, que seus efeitos devem se manifestar – como, aliás, em outras crises no passado. A de 1929, com suas repercussões geopolíticas, abrindo um longo período de turbulência e incerteza, é um exemplo notável dessa diversidade das mudanças.

Por isso mesmo, tem sentido admitir-se que as perturbações provocadas pela atual crise financeira possam, lado a lado, associadas a outras forças e tendências atuantes neste período da história, resultar em alterações no sistema de poder mundial e, por conseguinte, nas relações de poder entre as nações – ou seja, engendrar alterações no jogo geopolítico no espaço mundial, do qual não se pode afastar a possibilidade da ocorrência de novos antagonismos ou conflitos.

De fato, o jogo não mudou no que diz respeito aos interesses e motivações dos jogadores, no que diz respeito à lógica do jogo. O que tende a mudar, com a crise, é o cenário internacional, o ambiente – em seus aspectos políticos, econômicos e, possivelmente, com o tempo, militares – em que as iniciativas geopolíticas se desenvolvem. E, evidentemente, a partir daí, o panorama da segurança internacional.

O objetivo deste ensaio é o de examinar as mudanças passíveis de serem deflagradas – ou, de certa maneira, estimuladas ou confirmadas – pela crise financeira no cenário mundial. Para isso, começo

por uma breve apreciação da natureza da crise, passo a uma revisão do pensamento de diversos especialistas sobre as repercussões da crise no sistema econômico internacional, terminando por destacar suas possíveis implicações geopolíticas no espaço mundial.

A CRISE FINANCEIRA MUNDIAL

Analistas não hesitam em ressaltar a gravidade da crise: a pior desde a Grande Depressão, iniciada em 1929. A economia global estagnou, mergulhada em uma profunda crise de liquidez e de crédito. Importantes entidades financeiras – entre elas o Lehman Brothers – foram à falência; outras sobrevivem às custas do socorro governamental, materializado em centenas de bilhões de dólares. As grandes montadoras americanas – GM, Ford e Chrysler – quase fecharam as portas. O desemprego aumentou. Nos Estados Uni-

“A palavra ‘depressão’ saiu dos livros de história e voltou ao noticiário econômico”

dos, a perda de postos de trabalho em 2008 foi a maior desde 1945. No Brasil, anunciou-se o maior corte de empregos, em dezembro, desde 1992. Ao longo do ano, a vertiginosa queda das bolsas no mundo inteiro ocasionou prejuízos de trilhões de dólares. Várias economias emergentes bateram às portas do Fundo Monetário Internacional (FMI). Enfim, como diz a articulista Míriam Leitão – embora ressaltando tratar-se ainda, por enquanto, de um prognóstico, e não de um fato: “A palavra ‘depressão’ saiu dos livros de história e voltou ao noticiário econômico”.¹

As perspectivas que se descortinam em relação à crise e seus desdobramentos nada têm de auspicioso ou animador. Nouriel Roubini, economista americano que previu

a crise em 2006, bem antes de ela eclodir, afirma que o pior ainda está por vir. Os Estados Unidos enfrentarão uma longa e profunda contração, pelo menos até o fim de 2009, com inevitáveis conseqüências nos anos seguintes. A Europa, o Canadá, o Japão e outras economias avançadas não escaparão ao abalo das recessões. O crescimento dos Bric (Brasil, Rússia, Índia e China) desacelerará. “Assim” – resume Roubini –, “2009 será um ano problemático, de recessão mundial e de novos desgastes, prejuízos e falências no setor financeiro.”²

As perturbações e desajustes na economia – a queda da produção e da renda, do comércio e dos investimentos, o aumento do desemprego – projetam-se no campo social. Bloqueiam as possibilidades de progresso, entravam a redução da pobreza no mundo. Esse aspecto da crise se reflete, por exemplo, nas declarações de dirigentes de organismos internacionais. Segundo o diretor-gerente do FMI, Dominique Strauss-Kahn, “a crise vai triplicar os problemas que já haviam sido provocados pela alta nos preços de alimentos e petróleo. A crise financeira acrescenta uma crise às crises que já existiam”.³ O presidente do Banco Mundial (Bird), Robert Zoellick, adverte: “Os países em desenvolvimento correm o risco de ser derrotados em seus esforços para melhorar o nível de vida de sua população”.⁴ Um relatório da Organização Internacional do Trabalho (OIT), dado à luz em outubro, chama a atenção para o fato de que “a crise financeira global vai agravar ainda mais as desigualdades no mundo”.⁵

Não é possível prever quando a borrasca terminará, ou o nível de gravidade que ainda pode alcançar. Algumas opiniões mais apressadas ou tendenciosas atribuem-lhe um sentido cataclísmico. A crise assinalaria o fim do capitalismo e do livre mercado.

É difícil concordar com esse ponto de vista. Afinal de contas, embora se deva re-

conhecer, da comparação com outros desastres econômicos registrados na história, que a crise atual é sobremodo profunda e ampla, esta não é a primeira, e pode não ser a última, do capitalismo moderno.⁶ Nada garante que vivemos seus últimos dias. Mas é muito provável que os caminhos para a superação da crise levem a um capitalismo mais regulamentado, à revisão dos papéis relativos do Estado e do mercado em seu funcionamento. Em outras palavras: ao desgaste das premissas do chamado Consenso de Washington, e à retomada por Keynes do lugar proeminente que, até então, Friedman ocupava na formulação das políticas econômicas no Ocidente.

O certo é que, dependendo do nível de abertura à economia global, de tendências que já se manifestavam antes da crise, das políticas e dos recursos que possam mobilizar, as nações devam experimentar em diferentes graus e, portanto, de maneira desigual o impacto da crise. E, sendo a crise um fenômeno global, seus efeitos devem acarretar alterações – que, em alguns aspectos, já se insinuavam – na participação e, por conseguinte, na influência e no peso relativo das nações na economia mundial.

Passemos em revista, então, à guisa de um balanço, as opiniões de alguns especialistas, economistas e cientistas políticos, sobre essas prováveis alterações, ou seja, sobre o panorama econômico internacional passível de surgir e confirmar-se no rastro da crise.

UMA NOVA GEOGRAFIA ECONÔMICA?

Um dos pontos cruciais abordados pelos especialistas tem como referência o papel ascendente, cada vez mais significativo, representado pelos países emergentes, em particular os Bric, e entre eles a China, na economia mundial e, por conse-

guinte, no desenrolar da crise. Um papel que seria decisivo. Não faltou quem afirmasse que esses países ficariam imunes aos efeitos da crise observados nos países mais adiantados. O prognóstico, contudo, não se confirmou. O foco em um possível “descolamento” não correspondia à realidade. Nem por isso a questão da maneira pela qual a crise poderá afetar os emergentes deixou de ter importância e interesse. No debate, defrontam-se os economistas pessimistas e os otimistas.⁷

Para os céticos ou pessimistas, a projeção dos problemas suscitados pela crise nas economias mais avançadas levaria à estagnação do crescimento dos Bric. Como quaisquer outros países, eles não escaparão aos malefícios econômicos e sociais da crise; e, admitindo-se um cenário mais tenebroso, ao colapso geral de uma depressão. Não caberia distinguir países mais ou menos abalados pela crise. Seria um erro supor que algum deles pudesse sair da crise em situação mais favorável, em posição mais forte e privilegiada do que os demais países.

Os otimistas argumentam, por outro lado, que, mesmo com o avançar da crise, e apesar das turbulências, nada mudou, no fundo, no que diz respeito aos emergentes. Observam que as grandes populações e as elevadas taxas de crescimento dos emergentes, que lhes facultavam reter uma parte cada vez maior do PIB mundial, já sinalizavam o declínio relativo, a longo prazo, do poder econômico das potências econômicas tradicionais. A crise financeira viria acentuar esse processo. Afirmam os otimistas que, quando a crise terminar, os emergentes desfrutarão de uma situação mais vantajosa do que a dos outros países na economia mundial. A crise iria reforçar a importância das economias emergentes no cenário internacional. Como garante um analista, “o mundo terá necessariamente de transitar de um modelo centrado no con-

sumo muito alavancado da economia americana para um modelo de dinamismo gerado por economias com altas taxas de crescimento, como China, Índia e – espera-se – Brasil”.⁸

Um desses economistas, Jim O’Neil, chefe do setor de pesquisa econômica global do Goldman Sachs e criador do termo Bric, afirma que o grupo de países liderará a expansão da economia mundial pelo menos nos próximos três anos. Segundo estudos por ele dirigidos, o crescimento do PIB mundial será de apenas 0,6% em 2009, sustentado pelos Bric. O PIB dos países industrializados sofrerá, no mesmo ano, um declínio de 1,2 %, enquanto o PIB dos Bric, ainda que desacelerado em relação ao período anterior, deverá ter uma alta de 4,7 %.⁹

À luz desses prognósticos, O’Neil observa que os Bric respondem, atualmente, por cerca de 15 %, e poderão responder, em 2010, por 20 % do PIB mundial. Em lugar da previsão de que a ascensão dos Bric iria simplesmente desabar com a recessão global, a perspectiva de que, em 2035, possam – conforme ele previa em um estudo de 2003 – tornar-se coletivamente maiores que os sete países mais ricos do mundo (o G-7) mostrar-se-ia ainda mais plausível.¹⁰

O parecer de um outro economista, Antoine Van Agtmael, criador da expressão “países emergentes” e autor do livro *The emerging marketing century*, praticamente coincide com o pensamento de O’Neil. Para ele, os efeitos da crise fustigam tanto as potências econômicas tradicionais quanto os países do Bric. A situação imediata é de dificuldades e perdas para todos; mas, no pós-crise, “o mundo que surgirá da reorganização dos mercados e instituições será baseado num modelo bem mais favorável às nações emergentes, que definitivamente passarão a compartilhar com os Estados Unidos a capacidade de levar adiante a economia mundial”.¹¹

Com o argumento de que, em dez anos, haverá mais 1 bilhão de novos consumidores nos países emergentes e, em 25 anos, seus mercados suplantarão os mercados dos países desenvolvidos, Agtmael afirma que “os emergentes caminham para se tornar protagonistas de um novo arranjo econômico, em que o centro de consumo não se encontra mais nos Estados Unidos, e sim nas nações em desenvolvimento”. Para ele, a crise atual é um “marco bastante claro” da passagem da “tocha” do século XX para o XXI, o século dos emergentes.¹²

No novo arranjo econômico, os dois gigantes asiáticos, China e Índia, terão papel de destaque – diz Tarun Khanna, professor da Harvard Business School. O crescimento desses países deve desacelerar, embora de forma menos drástica do que no Ocidente; mas, argumenta o professor, sob o ponto de vista estrutural nada mudou na economia asiática desde o início da crise. O século XXI será um século asiático, sem que isso implique afirmar que a China e a Índia suplantarão, necessariamente, outras potências econômicas. Haverá, no entanto, um maior equilíbrio entre diferentes partes do mundo – as Américas, a Europa e a Ásia: “uma democratização da força econômica”, como ele resume esse equilíbrio.¹³

Tarun Khanna também não vê razão para que o Brasil, país que desfruta de uma vantagem natural na agricultura e se destaca em um setor fundamental para o mundo, o do agronegócio, não tenha um papel equivalente ao da China ou ao da Índia. Baseada em vários pólos econômicos, a economia mundial não mais dependerá exclusivamente do motor americano. E conclui: “Ao longo do século XXI, veremos mais e

mais nações participando da economia global – e nela os gigantes asiáticos emergentes certamente terão um lugar de honra.”¹⁴

Para Joseph Nye, professor da Universidade Harvard, a ascensão das economias emergentes é um fato incontestável. Isso não quer dizer, contudo, que estejam presas a substituir a dos Estados Unidos, ou que o sucesso econômico da China anuncie o surgimento de uma nova grande potência. Mesmo que pudesse, apesar da crise, crescer como nos últimos anos, a China não seria capaz de superar o tamanho da economia dos Estados Unidos em duas décadas, nem alcançar a renda *per capita* americana até perto do final do século. No

entanto, observa o professor, “quando se olha o tabuleiro das relações econômicas entre os Estados, o mundo já é multipolar. Os americanos não conseguem alcançar seus objetivos sem barganhar com Europa, Japão, China e ou-

tros. Nesse campo, as mudanças nos últimos tempos têm sido notáveis, com o surgimento de novos atores”.¹⁵

As opiniões acima resumidas derivam do exame de dados e tendências da conjuntura atual, matizada pela crise. Opiniões que não deixam de estar sujeitas aos imprevistos tão comuns na história, muitas vezes responsáveis pelo fracasso de previsões consideradas, até se revelarem equivocadas... incontestáveis. Só o tempo dirá quem tem razão – ou mais se aproxima de ter razão: os “pessimistas” ou os “otimistas”. Ou, ainda, se a discrepância entre os pontos de vista por eles defendidos não seria apenas resultante do exame de uma mesma situação por diferentes ângulos de observação. A crise não poupará nenhum

A crise atual é um “marco bastante claro” da passagem da “tocha” do século XX para o XXI, o século dos emergentes

país de seus efeitos desagregadores, é certo; mas isso não implica a conclusão de que alguns não possam sair da crise em uma situação econômica mais favorável, ou que ela não possa vir a acelerar o processo de ascensão dos emergentes.

De qualquer modo, tais opiniões não inibem – até pelo contrário, propiciam – a visão de um quadro cujas linhas mais salientes exibem um razoável grau de confiabilidade. Entre elas, a que representa o despontar, estimulado pela crise, de um panorama da economia mundial, no qual, embora as potências econômicas tradicionais permaneçam exercendo forte influência, as economias até então em ascensão, em particular a China, terão um peso relativo cada vez mais expressivo. Pode-se esperar – é uma das lições que a história nos transmite – que a configuração do poder econômico nesse novo panorama se traduza em uma nova distribuição de poder político no espaço mundial.

A VERTENTE GEOPOLÍTICA DA CRISE

A crise financeira não sinaliza o fim do poder americano, mas enfraquecerá a influência e o prestígio políticos dos Estados Unidos no mundo. Esse é o ponto de vista exposto por diversos autores. Henry Kissinger, por exemplo, argumenta que “os EUA continuarão sendo o país mais poderoso, mas não vão manter a posição de autoproclamado tutor do mundo”. Eles terão de admitir e assimilar os limites da

hegemonia e reconhecer que o “G-8 precisa de um novo papel para abarcar a China, a Índia, o Brasil e, talvez, a África do Sul”.¹⁶

O pensamento de Paul Kennedy, historiador, professor da Universidade Yale, confunde-se com o de Kissinger. A crise não representa o fim do império americano. Ela é apenas “um estágio relativo à quebra da hegemonia americana”. Kennedy acredita que nenhum outro país vá ocupar a posição de potência hegemônica no mundo, mas os Estados Unidos dividirão o poder “com a Rússia refeita, a Índia em crescimento, a China e a União Européia”. Identifica “pelo menos cinco grandes

jogadores e outros de tamanho médio, como o Brasil e o Japão”. Para ele, “a questão não é quem será o próximo ‘número 1’, mas quais os problemas que vamos enfrentar quando esses cinco jogadores estiverem à mesa. Estaremos de volta ao sistema do século XIX e não ao da Pax Americana”.¹⁷

Se os jogadores ainda não estão à mesa, estão prestes a

se sentarem em torno dela. Antes da crise, áreas cada vez maiores do poder global vinham sendo exploradas pelos emergentes. Essa tendência, com raízes bem fincadas e profundas na evolução da economia mundial, pode momentaneamente atenuar-se, mas não deve dissipar-se com a crise. As forças que, com os avanços da tecnologia, das comunicações e dos transportes, há pelo menos 30 anos se propagam pelo mundo e impulsionam a economia são parte de seu desenvolvimento estrutural. Nada indica que desaparecerão. Seus efeitos não devem evaporar-se com a crise. Seria temerário presumir que, na sequência da crise,

Estaremos de volta ao sistema do século XIX e não ao da Pax Americana



A transferência de parcelas do poder das potências tradicionais para os emergentes, em particular os Bric, parece ser um fato incontestável

o mundo volte a ostentar uma configuração do poder global exclusivamente dominado pelas potências tradicionais. A transferência de parcelas do poder dessas potências para os emergentes, em particular os Brics, parece ser um fato incontestável.

Como argumenta o cientista político Fareed Zakaria, editor da revista *Newsweek*: “Alguns países, conhecidos como emergentes, ganharam e ganharão ainda mais poder e capacidade de atuação autônoma e também de fazer alianças, sem que os Estados Unidos tenham controle sobre essas ações”. Em seguida acrescenta: “Washington provavelmente continuará por um bom tempo a ser o principal centro de poder no mundo, mas a diferença é que esse poder não será como antes, será compartilhado com essas nações, de diferentes partes do mundo”.¹⁸

Tais enfoques nos levam a iluminar alguns aspectos desse novo panorama. Não é muito provável que sua consolidação vá processar-se sem tensões ou disputas de maior ou menor gravidade. Um mundo em transição é sempre uma fonte de incertezas e dilemas, onde os velhos projetos se degradam, enquanto os novos ainda não se fixaram. Tende a revelar-se inseguro e instável, principalmente em uma época em que a interdependência política e econômica entre as nações se acentua.

Um dos possíveis incentivos à instabilidade deriva de políticas locais opostas às exigências de uma economia globalizada. A crise financeira tende a fomentar políticas exclusivistas. Predispõe governos à adoção de políticas de confrontação, em

detrimento da cooperação. Reforça a tendência do protecionismo, presente, em especial, na aplicação de barreiras não-tarifárias às exportações de outros países. Como no caso – é apenas um dos exemplos – da controvertida cláusula “compre América” do Plano de Estímulo à Economia do governo americano. A cláusula afeta os termos do comércio mundial. Suscita protestos. Proíbe a compra de ferro e aço estrangeiros, inclusive do Brasil, um dos maiores exportadores desses produtos, para projetos financiados pelo plano. O protecionismo tende a motivar retaliações e escaramuças comerciais. A crise corrompe as regras

e princípios que deveriam orientar uma economia globalizada.

A disposição política de setores governamentais em alguns países, influenciada pela cultura e pela história, por sentimentos herdados da era colonial, é outro fator potencial de instabilidade. Na verdade, esses setores, em países como a China e a Índia,

nunca se sentiram parte consciente de uma ordem criada e controlada pelo Ocidente. Entendem, no fundo, que as articulações da atual ordem mundial foram engendradas pelo Ocidente: elas servem aos interesses do Ocidente.¹⁹ Ciosos de que o país caminha para ser grande potência, rebatem concessões suspeitas de embaraçarem esse caminho: a crise, no fim de contas, é produto dos desatinos e da ganância dos poderosos.

Como a outra face da moeda, a preservação a qualquer preço da posição proeminente que ocupam na ordem estabelecida tempera a postura política das potências

A crise corrompe as regras e princípios que deveriam orientar uma economia globalizada



A crise, no fim de contas, é produto dos desatinos e da ganância dos poderosos

tradicionais. Diante dos riscos trazidos pela crise, a postura pode assumir tom mais exacerbado e intransigente, alimentar tensões, aprofundar a instabilidade. Sem deixarem de proclamar a precedência, em especial em um tempo de crise, da cooperação e da dependência entre as nações, os países ricos se negam a abrir mão das prerrogativas de que desfrutam. Admitem, em princípio, a criação de uma ordem mais abrangente, mais igualitária, desde que ela não comprometa e, muito menos, leve à erosão da própria supremacia.

A tendência à instabilidade tem apoio nos egoísmos nacionais latentes no sistema internacional. Nem sempre – como a história nos mostra – ele é capaz de assimilar harmoniosamente, sem conflitos, as potências em ascensão. Elas reivindicam maior influência na ordem mundial. As potências dominantes procuram esvaziar tal pretensão. Isso, quando a atuação das potências em ascensão já não perturba o equilíbrio, já não constitui um desafio aos beneficiários do sistema, ou, como no caso da Alemanha e do Japão, no século passado, não se processa pela força.

São muitos os exemplos na história desse tipo de impasse em que as potências dominantes e as emergentes se confrontam. A começar por aquele observado por Tucídides na Grécia Antiga, na sua *História da Guerra do Peloponeso*. Ainda que os dois lados alegassem outras causas, o poder ascendente de Atenas e o temor com que era percebido por Esparta – asseguramos o historiador – foi a verdadeira causa, embora não confessada, que impeliu esta última à guerra.²⁰

Passando ao século XX, outro exemplo é o do efeito perturbador da unificação e da industrialização alemãs. Ele altera o equilíbrio de poder europeu, estimula o desenvolvimento das tensões entre a Alemanha e, do outro lado, o Reino Unido e a França,

cimenta o caminho para a Primeira Guerra Mundial. Ou o do expansionismo imperial japonês, impulsionado pela busca de matérias-primas e da hegemonia na Ásia, culminando com a guerra com os Estados Unidos e aliados.

Tendo de apontar um país que, na atualidade, aparente ser um forte candidato a ter esse papel perturbador, esse país seria a China. Vale a pena dedicar umas poucas linhas a essa possibilidade. A China é a terceira maior economia do planeta, superada apenas pelos Estados Unidos e Japão. Tem 1,3 bilhão de habitantes – um em cada cinco do planeta –, e o tamanho da sua economia é cerca de metade da americana; mas, em pouco menos de três décadas, considerando-se o ritmo de crescimento das duas economias, abstraindo-se a eventualidade de surpresas trazidas pela crise, as duas deverão ter quase o mesmo tamanho. A posição da China se fortalece, enquanto a dos Estados Unidos tende a um recuo relativo. Essa perspectiva dá confiança à China – confiança que pode transformar-se em uma postura incisiva e, no limite, desafiadora.

Contra esse ponto de vista costuma-se argumentar que as duas economias dependem igualmente uma da outra. Estão interligadas. Tanto para os Estados Unidos como para a China a ruptura não seria vantajosa. A China não se arriscaria à perda do mercado americano para suas exportações. Os Estados Unidos não poderiam prescindir – em especial neste momento de crise – do papel da China, com suas enormes reservas em dólar, no financiamento do crescente déficit fiscal proveniente dos estímulos financeiros destinados à recuperação da economia americana.

Mas para o vencedor do Prêmio Nobel em Economia de 2001, Joseph Stiglitz, com a crise, essa pode não ser mais a realidade. A importância da dependência entre as

duas economias não é a mesma de um e de outro lado. A dependência esconde uma assimetria de alternativas econômicas possíveis: “A China tem duas maneiras de manter a sua economia crescendo. Uma delas é financiar o consumidor americano [que compra seus artigos de exportação]. A outra é financiar seus próprios cidadãos, cada vez mais capazes de consumir em níveis suficientes para estimular o crescimento econômico na China. Eles têm opções; nós, não. Não há realmente outro país que possa financiar o deficit americano”.²¹

Pode-se esperar que a China continue – é de seu interesse – subsidiando o consumo americano. No entanto, se, com o avançar da crise, isso vier a se mostrar ineficaz ou improdutivo, ela pode muito bem passar a concentrar-se no financiamento da própria economia. Não seria outra, é natural, a prioridade da liderança chinesa. A cumplicidade entre as duas economias se romperia. A ruptura viria embaçar – é certo – as relações entre os dois países, desbotando os traços de tolerância e moderação que a dependência entre as duas economias propiciava, dando maior liberdade de ação política à China no cenário internacional.

CONCLUSÃO

Muito mais do que um simples atropelo ou acidente no funcionamento da economia mundial, a crise é sintoma de um mundo em transição. Transição que deve desaguar em uma nova configuração do cenário político e econômico internacional.

Procurei trabalhar, neste ensaio, com tendências e possibilidades, e não com uma

visão inabalável do futuro que, na verdade, só os incautos ou temerários se julgam capazes de prever. Se os economistas e cientistas políticos em quem me apoiei estiverem certos quanto à apuração dessas tendências, o cenário a se configurar na esteira da crise já não seria, como adianta Paul Kennedy, o da Pax Americana.

Ele comportaria dois aspectos mais significativos. O primeiro se refere ao declínio relativo do poder político e econômico dos Estados Unidos no mundo; o segundo, correlacionado com o primeiro, à confirmação da ascensão de países emergentes, em particular os Bric, e entre eles a China, possivelmente a Índia, a uma posição de

compartilhamento do poder com os grandes centros mundiais (a não ser, é claro, considerando-se uma hipótese extrema, que a crise venha a assumir proporções tão devastadoras que mergulhem esses países no caos político e econômico).

A estabilização desse cenário, porém,

não é para hoje nem amanhã. Pode levar dois, cinco, dez anos. Nem mesmo se pode garantir que se estabilizará... É concebível que, nesse período, o mundo se torne mais instável e inseguro. Não é nada impossível uma competição econômica mais acirrada, novos alinhamentos estratégicos, o agravamento dos velhos ou o surgimento de novos antagonismos políticos. O período pode tornar-se ainda mais delicado em função do impacto econômico e social da crise na vida política e na governabilidade das nações.

Diante desse quadro, que põe em xeque as condições e o próprio contexto da segurança internacional, talvez a questão mais

**Não é nada impossível uma
competição econômica
mais acirrada, novos
alinhamentos estratégicos,
o agravamento dos velhos
ou o surgimento de novos
antagonismos políticos**

importante seja aquela relativa ao comportamento das nações, ou seja, à maneira pela qual vão exercer o poder nesse período.

Nesse caso, não se pode deixar de destacar o papel dos Estados Unidos. A compreensão de que a mudança é inevitável, a aceitação de um sistema de poder multipolar e a administração judiciosa de seu poder político e militar seriam componentes fundamentais de uma indispensável contribuição à estabilidade mundial.

Outra contribuição relevante é a dos países emergentes. À ascensão econômica deve corresponder maior participação desses países nas questões de alcance mundial. Essa participação exigiria uma reforma do sistema mundial de governança e o reconhecimento do G-20, ampliação do G-7, reunindo as economias mais importantes do mundo, como o fórum apropriado para as decisões globais.

O Brasil não ficará imune – como já não está – aos danos econômicos e sociais da crise. Mas dispõe de certos trunfos que devem permitir-lhe sair da crise em condições

relativamente melhores que as de outros países. Nessa ocasião, a preponderância de uma economia financeira especulativa deve ceder lugar ao dinamismo das economias reais. O Brasil é um importante produtor de alimentos em um planeta acuado pela fome. É detentor de um importante mercado interno, de vastos recursos naturais, de um respeitável potencial de geração de energias renováveis, de água em abundância – van-

tagens que, em um mundo perturbado, além da crise financeira, pela crise ambiental, têm elevado valor estratégico.

Também não se deve supor – a cobiça de seus recursos naturais pode ser até um dos

motivos – que o Brasil possa estar livre dos sobressaltos e pressões de um mundo movido e imprevisível. Não se pode prever, neste momento, a gravidade e a natureza das ameaças a que poderá estar sujeito; mas, por outro lado, seria imprudente presumir-se que não possa deparar-se com iniciativas externas mais agressivas ou hostis, que ponham em risco seus interesses e aspirações.

Não se deve supor que o Brasil possa estar livre dos sobressaltos e pressões de um mundo movido e imprevisível

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA>; Geopolítica; Economia; Crise;

NOTAS E REFERÊNCIAS

1. “Que ano!”, *O Globo*, 31/12/2008.
2. “O pior da crise ainda está por vir”, *O Globo*, 02/01/2009.
3. “Banco Mundial e FMI vêem aumento da pobreza”, *O Globo*, 13/10/2008.
4. Ibid.
5. “OIT alerta que crise vai agravar desigualdades”, *O Globo*, 17/10/2008.
6. Como nos informa o cientista político, autor de um livro, *The post-american world*, que é *best-seller* nos Estados Unidos, Fareed Zakaria: “Entre 1854 e 1919, a economia americana sofreu uma contração de 49 em 49 meses, em média. Nas duas últimas décadas, ocorreram contrações de 100 em 100 meses.” – “The age of Bloomberg”, *Newsweek*, 13/10/2008.
7. As denominações “pessimista” e “otimista” são propostas e comentadas pelo economista André Lahoz, em “A nova cara do mercado”, *Exame CEO*, dezembro de 2008.
8. Ibid.
9. De acordo com um relatório divulgado pelo FMI em fins de janeiro, em 2009 o PIB mundial terá um crescimento de 0,5%, o PIB dos países ricos um declínio de 2,0% e o dos países emergentes uma alta de 3,3% – “Mundo crescerá este ano 0,5%, menor taxa desde o pós-Guerra, segundo FMI”, *O Globo*, 29/01/2009.
10. “Emergentes vão liderar expansão global por três anos, diz economista”, *O Globo*, 07/01/2009; “Depois do Bric, o N11” – *Exame CEO*, dezembro de 2008; “Por que não desconsiderar os Brics”, *Folha de São Paulo*, 11/01/2009.
11. “De volta ao império da razão”, *Exame CEO*, dezembro de 2008.
12. Ibid.
13. “Bilhões de empreendedores”, *Exame CEO*, dezembro de 2008.
14. Ibid.
15. “A Roma de nossos tempos”, *Exame CEO*, dezembro de 2008.
16. “O fim da húbri”, *The Economist*, licenciado para *Carta Capital*, Dezembro 2008/Janeiro 2009.
17. “Novas peças no jogo do poder mundial”, *O Globo*, 01/11/2008.
18. “Os EUA perderam o poder de sedução com Bush”, *O Globo*, 06/12/2008.
19. É esse, por exemplo, o ponto de vista de um alto funcionário do governo chinês, Jiang Yong, citado pelo cientista político Maxin Pei em “Out into the world”, *Newsweek – Special Edition/ Issues 2009*, Dezembro 2008/Fevereiro 2009.
20. Tucídides – *Histoire de la guerre du Péloponnèse*, v.1, p.43. Paris: Garnier-Flammarion, 1966, 2v.
21. Citado por Fareed Zakaria em “A path out of the woods”, *Newsweek*, 01/12/2008.

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. Participei 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.**

O HIDROGÊNIO, PERSPECTIVAS E DESAFIOS

Os meus contemporâneos ainda não nasceram.
Vargas Villa

MUCIO PIRAGIBE RIBEIRO DE BAKKER
Contra-Almirante (Ref^o)

O aproveitamento da energia do hidrogênio, sonho de há muito tempo acalentado pela ciência, parece estar próximo da realidade. Constituir-se-á, sem dúvida, em uma conquista tecnológica semelhante à fissão do átomo e ao lançamento das naves espaciais. Ambientalistas do mundo inteiro estão à espera da realização deste sonho porque, se o hidrogênio puder ser amplamente utilizado, substituindo as formas tradicionais de energia fóssil, o mundo será outro. Ter-se-á resolvido definitivamente o grave problema de poluição atmosférica, resultante da quei-

ma de hidrocarbonetos e carvão. Em futuro não muito distante, talvez em meados deste século, a energia do hidrogênio deverá ultrapassar todas as suas restrições tecnológicas e econômicas e estar com seu em-



O TU-155, movido a hidrogênio e gás natural, e assim não poluente, faz seu voo inaugural perto de Moscou

prego devidamente consolidado nos países mais desenvolvidos.

A economia do hidrogênio é uma meta científica que praticamente vem da segunda metade do século passado. A energia que o hidrogênio é capaz de prover é considerada de amplo espectro: ela praticamente pode ser utilizada em tudo, desde o mais modesto equipamento eletrodoméstico até as naves espaciais, passando, evidentemente, pelos aviões e automóveis. Aliás, no que se refere a aviões, a imprensa, no fim da década de 80 do século passado (*O Globo* de 26/5/1988), noticiava que o primeiro avião comercial russo, movido a hidrogênio, e não a combustível de jato, à base de petróleo, havia realizado um vôo experimental com pleno sucesso. Apesar da pouca repercussão no Ocidente, os especialistas americanos reconheceram que se tratava de um marco na aviação: pela primeira vez, um avião comercial levantava vôo movido a hidrogênio. Tal feito provocou novos apelos para o desenvolvimento de um

programa de combustível à base do hidrogênio nos Estados Unidos, comparando o vôo do avião russo ao lançamento do Sputnik, em 1957. Aliás, desde 1984, a Mercedes-Benz da Alemanha faz circular, em sua fábrica em Stuttgart, uma frota de dez automóveis movidos a hidrogênio.

O hidrogênio é um combustível limpo, disponível em quantidade ilimitada no Sol.

Seu poder calorífico é 2,6 vezes superior ao da gasolina. Na Terra, embora abundante, não se encontra livre. Para ser obtido, ele pode ser extraído de duas fontes: uma delas é o sulfeto de hidrogênio, encontrado em abundância nos lençóis de petróleo e gás e facilmente identificável pelo mau cheiro que exala (semelhante a ovo podre). Quanto mais profundos os depósitos de óleo cru e gás, maiores serão as reservas de sulfeto de hidrogênio. A outra fonte, mais à mão, são as águas dos rios e mares, aproveitando-se a

energia solar absorvida pela águas para o processamento da hidrólise. Parece que a extração do hidrogênio a partir do sulfeto é o método que vem sendo utilizado pela Rússia, que dispõe de tecnologia para separá-lo do enxofre e armazená-lo. O inevitável esgotamento dos combustíveis fósseis, os brutais riscos inerentes ao uso da energia atômica e a necessidade urgente de se reduzir a poluição atmosférica tornarão imperativo o amplo uso do hidrogênio e, certamente, incentivarão as pesquisas necessárias

para superar os inúmeros obstáculos tecnológicos, de modo a permitir a sua portalização e o seu emprego generalizado.

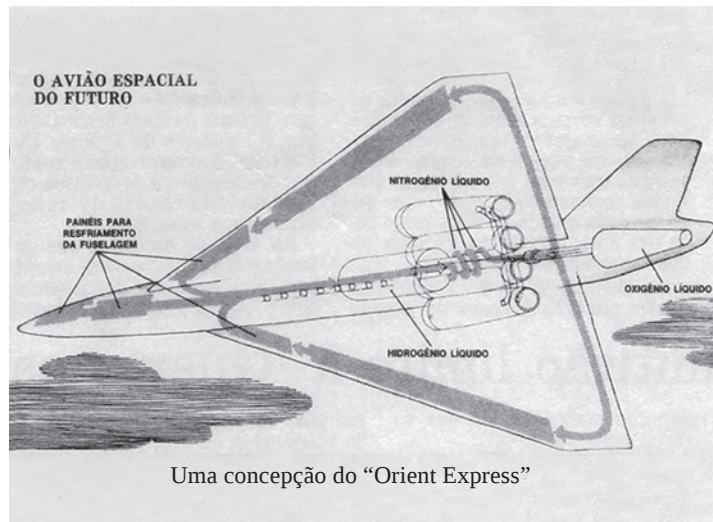
Por outro lado, a utilização de biocombustíveis, seja por meio da cana-de-açúcar ou do milho, para produção de etanol, como solução para a diminuição do uso dos combustíveis fósseis e conseqüente redução dos níveis de aquecimento global, não seria

**O hidrogênio é um
combustível limpo,
disponível em quantidade
ilimitada no Sol. Seu poder
calorífico é 2,6 vezes
superior ao da gasolina. Na
Terra, embora abundante,
não se encontra livre**
★ ★ ★
**Predisse Júlio Verne que a
água, um dia, seria o
combustível da humanidade
e, pelo seu hidrogênio, fonte
inesgotável de calor e luz**

a solução porque todos os tipos de biocombustíveis produzidos hoje geram uma “dívida de carbono” ao liberar de 17 a 420 vezes mais CO_2 que a redução de gases do efeito estufa, proporcionada pela substituição dos combustíveis fósseis, segundo a revista *Science* (fevereiro/2008). Convém acrescentar ainda que a maior demanda pelo consumo de alimentos, em face do aumento

populacional, assim como pela produção de bio-combustíveis para atender ao desenvolvimento nacional, irá exigir cada vez mais uma gradativa expansão das fronteiras agrícolas, muitas vezes com prejuízos de ecossistemas específicos, como é o caso do Pantanal Mato-Grossense, onde se discute atualmente a perspectiva de se utilizar áreas daquela região para abrigar plantações de cana-de-açúcar.

Predisse Júlio Verne que a água, um dia, seria o combustível da humanidade e, pelo seu hidrogênio, fonte inesgotável de calor e luz. Esse elemento H pode ser fabricado a partir da água como insumo fundamental, pela energia elétrica, da fissão nuclear, do calor solar ou da energia das marés. É o menor poluente de todos os combustíveis, pois seu resíduo é simplesmente vapor d'água. Trata-se de um elemento líquido à temperatura de 259 graus centígrados abaixo de zero. É extremamente leve, 70 gramas por litro de hidrogênio líquido. Em estado gasoso, é inodoro, insípido, incolor e inócuo. É o nono elemento químico mais abundante na natureza. Entretanto, sua associação com a bom-



ba de hidrogênio e com a explosão do dirigível Hindenburg, em Lakehurst, em 1937, indevidamente o aponta como elemento de alta periculosidade.

Conhecido desde o século XVI – era o “ar inflamável” obtido quando se jogava limalha de ferro sobre ácido sulfúrico –, foi alvo de diversos estudos, dos quais resultou seu nome. Em fins de 1700, o químico inglês Cavendish observou que da chama azul do gás pareciam se formar gotículas de água, e Lavoisier, em 1783, se baseava nisso para sugerir o nome hidrogênio, do grego “gerador de água”. Simplesmente durante a combustão o hidrogênio se combina com o oxigênio, dando origem à água.

O hidrogênio é matéria-prima importante para diversos produtos industriais. No setor químico, por exemplo, é uma das matérias-primas para as sínteses do metanol (álcool metílico) e do amoníaco, este de aplicação muito variada na indústria de adubos e na têxtil. Durante a Segunda Guerra Mundial, a Alemanha utilizou-o para a fabricação de gasolina sintética. Simplesmente misturado com o oxigênio, na proporção de 2 para 1, o hidrogênio forma um produto de alto poder detonante que ex-

plode com temperatura de 700°C. Foi essa característica sua que condenou o seu uso nos aerostatos e dirigíveis (como o Zeppelin) que usavam o hidrogênio como gás de sustentação, por este ser 15 vezes mais leve que o ar. Essa é, ainda, a causa de explosões em gasômetros. No entanto, é exatamente uma mistura desse tipo que fornece aos foguetes o empuxo necessário para que deixem a atmosfera terrestre.

Outra aplicação importante do hidrogênio são os processos de hidrogenação, especialmente na indústria de produtos químicos, de petróleo e de alimentos.

Naturalmente, vários anos e muitos acidentes ocorrerão durante a trajetória de substituição do combustível líquido de gasolina para hidrogênio. Numerosos problemas técnicos deverão ser resolvidos previamente. Levíssimo, o litro de hidrogênio líquido tem 11% do peso de 1 litro de gasolina. Assim, um tanque de automóvel a gasolina com 40 litros de capacidade poderá ser diminuído para acomodar o hidrogênio líquido equivalente, sob o ponto de vista energético. O isolamento térmico e a proteção contra choques do tanque constituirão, certamente, graves problemas de construção, cabendo à pesquisa e à experiência resolvê-los. Como todo combustível líquido ou gasoso, o hidrogênio exige manuseio correto,

mas não tão cuidadoso quanto, por exemplo, o do gás de cozinha engarrafado, que tem 40% de propano.

Os motores de automóveis a hidrogênio serão de explosão, mas, para a mesma potência, muito menores que os de gasolina⁽¹⁾. Será o hidrogênio combustível ideal para alimentar os jatos pela notável diminuição de peso morto das aeronaves em condições de voo.

Certamente, o mundo a hidrogênio será diferente do mundo a petróleo. Internamente, talvez de uso mais arriscado, em compensação pacífico, no que concerne às relações internacionais. Todos os países produzirão seu combustível líquido, sem carecer importá-lo, situação que traz consigo inúmeras e importantes consequências políticas.

A permanente crise do petróleo, agravada pela instabilidade política dos países produtores do Oriente Médio; o gradativo acréscimo da demanda de energia para atender à expansão econômica e industrial, sobretudo dos países da União Européia, Estados Unidos, Rússia, Índia, China e Brasil; o agravamento das condições de poluição atmosférica e do aquecimento global; e a insuficiência e impraticabilidade de tal situação ser atenuada ou compensada pelo uso de biocombustíveis irão acarretar, sem dúvi-

Como todo combustível líquido ou gasoso, o hidrogênio exige manuseio correto, mas não tão cuidadoso quanto, por exemplo, o do gás de cozinha engarrafado, que tem 40% de propano

(1) Atualmente, os protótipos de automóveis desenvolvidos pelas principais fábricas têm privilegiado o motor elétrico, em face das vantagens que os carros elétricos apresentam. Eles não emitem gases, são silenciosos, têm aceleração suave, baixa vibração, vida útil elevada e necessitam de pouca manutenção. Aliás, a idéia de carros a eletricidade é bem antiga. Boa parte dos primeiros carros produzidos no mundo era movida a bateria. Somente em 1908, com Henry Ford, houve a mudança em favor dos combustíveis fósseis.

da, o gradativo cancelamento dos obstáculos econômicos ao uso do hidrogênio. É lícito, portanto, considerar esse combustível como necessário, e mesmo imprescindível, para atender às necessidades energéticas da humanidade, principalmente em face do esgotamento prático dos combustíveis fósseis, talvez a partir de meados deste século.

No Brasil, a euforia governamental pelo uso do biocombustível da cana-de-açúcar (etanol) e, agora, pelas recentes descobertas do petróleo nos chamados campos de pré-sal, o que coloca o Brasil entre os países com maior reserva de petróleo do mundo, não o isenta de integrar-se ao avanço tecnológico de excepcional importância, que representa o amplo uso do hidrogênio como combustível. Países como Estados Unidos, Alemanha, França, Reino Unido, Rússia e Japão vêm desenvolvendo pesquisas no sentido de encontrar a solução de muitos problemas relativos à industrialização e generalização do uso do hidrogênio. Apesar de tudo indicar que essa fonte de energia será provavelmente mais cara do que as atuais, restará imbatível a vantagem própria do hidrogênio, pela sua incapacidade de ser prejudicial ao meio ambiente, como normalmente acontece com qualquer outro combustível.

A tarefa de substituição de um combustível por outro é enorme e muito difícil. Obstáculos técnicos devem ser vencidos antes do domínio do mercado. Os problemas brasileiros surgidos na implantação do programa do álcool combustível dão idéia das perspectivas das difi-

culdades que se desenham na substituição do petróleo pelo hidrogênio. Todavia, valerá a pena o mundo dedicar-se a essa gigantesca tarefa, tanto em face do inevitável esgotamento futuro do petróleo como para salvar o planeta das consequências incontáveis da poluição e do aquecimento global.

As futuras fábricas de hidrogênio serão provavelmente edificadas em torno de uma central atômica geradora de eletricidade, capaz de suprir energia para promover a eletrólise da água, da qual resultará produção simultânea de hidrogênio e oxigênio. Tais fábricas, para produção do hidrogênio em grande escala, serão possivelmente instaladas em ilhas

marítimas, naturais ou flutuantes.

Nesta oportunidade, não podemos deixar de mencionar como a mais importante energia do mar, se bem que ainda “em potencial”, o deutério existente em suas águas. Quando o homem vier a reali-

zar a fusão controlada, o fará em reações que envolvam o deutério, isto é, o hidrogênio pesado (o deutério, isótopo do hidrogênio, tem o seu átomo com um próton e um nêutron no núcleo, enquanto o hidrogênio tem só um próton; o outro isótopo do hidrogênio é o trício, com dois nêutrons no núcleo). Obtendo a fusão controlada e superando o obstáculo e confinamento de altíssimas temperaturas, haverá necessidade de uma energia, em forma portátil, que será certamente o hidrogênio líquido, também extraído por eletrólise da água do mar.

Assim, se a humanidade conquistar a fusão controlada, o oceano será a sua gran-

**Assim, se a humanidade
conquistar a fusão
controlada, o oceano será
a sua grande fonte de
energia, um manancial
efetivamente inesgotável**

de fonte de energia, um manancial efetivamente inesgotável⁽²⁾.

No caso do Brasil, torna-se necessário que os responsáveis pelo seu destino antevejam essa nova realidade energética e criem as condições necessárias para que o País obtenha a capacitação científica e tecnológica adequada para dela participar, atribuindo a tais condições a prioridade que sua excepcional importância requer. A não-participação do Brasil nesse processo poderá levar a uma situação em que a era dos combustíveis fósseis seja ultrapassada, com o País possuindo, ainda, em seu território, emerso e imerso, lençóis petrolíferos, cuja exploração se torne desaconselhável economicamente⁽³⁾.

Como sugestão, os recursos financeiros necessários para o País se integrar a essa nova realidade energética poderão ser conseguidos de uma parcela daqueles obtidos com a exploração dos campos do pré-sal. Desse modo, paradoxalmente, o próprio petróleo irá financiar a sua substituição pelo hidrogênio.

A perspectiva da existência, em futuro próximo, de um estado mundial de superabundância energética, apenas dependendo de tecnologia, levou um futurologista a publicar

em fins do século passado, na revista *The Economist*, de Londres, a seguinte previsão:

“Consequência trágica disso será que em futura Noite de Natal, a mais meritória caridade consistirá talvez em socorrer os Estados árabes arruinados pela monocultura de um petróleo que ninguém mais quer. Segundo todas as probabilidades, essa caridade será principalmente subscrita por judeus ricos. E ninguém vai chorar muito por causa disso.”

Recentemente, a imprensa vem divulgando os testes que estão sendo feitos com o Grande Colisor de Hádrons (Large Hadron Collider, ou LHC, na sigla em inglês), um superacelerador de partículas subatômicas, que pretende reproduzir as condições existentes no explosivo nascimento do universo, o bigue-bangue. É um projeto que envolve cerca de 10 mil cientistas de 80 países, com investimentos da ordem de 8 bilhões de dólares. Para salvar o planeta das trágicas consequências ocasionadas pela queima de combustíveis fósseis e carvão, não tem havido vontade política da comunidade internacional para a implementação de providências rigorosas, necessárias à reversão do quadro grave de alterações que já vem sendo observado na

(2) Novas fontes de energia tem sido procuradas em todo mundo. Porém, os físicos tem depositado suas esperanças na fusão nuclear. Quando fundimos átomos de hidrogênio obtemos átomos de hélio e, nesse processo, grandes quantidades de energia são liberadas.

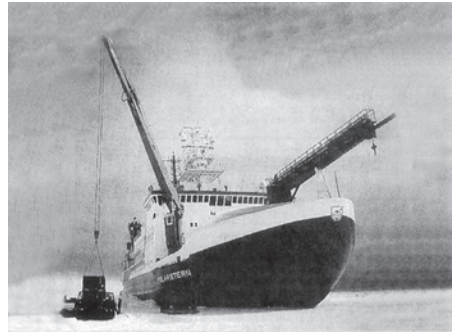
Para dar início à fusão é necessária uma temperatura superior a 100 milhões de graus centígrados. Com isso, microondas aquecem o gás composto por átomos de hidrogênio. Em 1997, na pesquisa européia sobre fusão, a JET (Joint European Torus), na cidade britânica de Culham, manteve uma fusão nuclear por apenas alguns segundos, e esse acontecimento foi celebrado por pesquisadores como um grande êxito.

A construção do próximo reator, o ITER (sigla em inglês do INTERNATIONAL THERMONUCLEAR EXPERIMENTAL REACTOR), decidida em 2006, reúne a União Européia, os Estados Unidos, a Rússia, o Japão, a China, a Coreia do Sul e a Índia. O ITER pretende investigar a fusão termonuclear controlada, não só para reproduzir o que acontece no núcleo do Sol, mas principalmente para verificar a possibilidade da obtenção de nova fonte de energia. O combustível utilizado é o hidrogênio ou seus isótopos pesados deutério e trício.

(3) O Governo deveria exigir das fábricas de automóveis que operam no Brasil (Mercedes, Renault, Ford, GM, Fiat, por exemplo), o desenvolvimento de projetos visando o lançamento de protótipos para testes, à semelhança do que vem sendo feito na Europa, Estados Unidos, Japão e Coreia do Sul, principalmente. O Brasil tem condições para apresentar uma frota consistente de veículos elétricos, a pilha de combustível de hidrogênio, em prazo talvez de cerca de dez anos.

vida na Terra. Talvez com um projeto da magnitude do LHC, mas que tivesse como propósito resolver os problemas científicos e tecnológicos que permitissem, em prazo razoável, a substituição dos combustíveis fósseis pelo hidrogênio líquido, o problema energético esteja completamente resolvido e a Terra definitivamente salva das alterações poluidoras e climáticas.

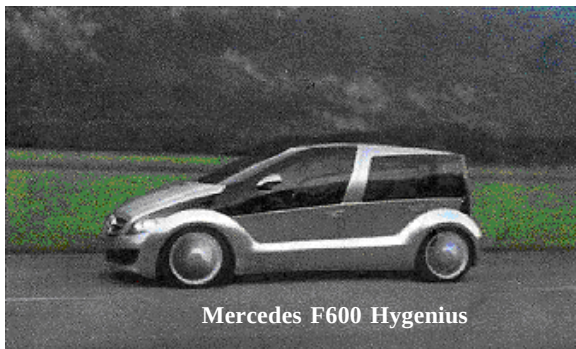
Aliás, as lideranças internacionais deram uma demonstração explícita de que, para eles, a Terra vale bem menos do que as bolsas de valores. Em menos de um mês, o derretimento do sistema financeiro internacional custou mais de 2 trilhões de dólares (só o pacote de líderes europeus para os bancos é da ordem de 1,36 trilhão). Nos Estados Unidos, fala-se em algo em torno de 3 trilhões. Isso é muito mais do que o Relatório Stern estimou que seria necessário para salvar o planeta do aquecimento global até o fim do século, caso os governos levantassem os recursos necessários no momento atual, o que não aconteceu. Preparado pelo ex-economista chefe do Banco Mundial, Nicholas Stern, em 2006, o Relatório estimou que consertar o clima do planeta custaria de 1% a 3% do PIB mundial (1% equivale, grosso modo, a cerca de



O navio de pesquisa alemão *Polarstern*, cientistas comprovaram degelo acelerado no Ártico

650 bilhões de dólares). Não fazer nada custará 20% do PIB planetário. E os governos dão sinais de que não farão mesmo nada de significativo. Porém as bolsas não são as únicas a derreter. O gelo dos pólos vai literalmente por água abaixo e, com ele, o sistema climático. O sinal mais recente já foi observado. Um navio de pesquisas alemão, o *Polarstern*, se tornou o primeiro barco a circunavegar o Pólo Norte. Em 2013, presume-se que não haverá mais gelo no verão do Ártico. “E se a Bolsa de Nova York não quebrava há 80 anos, o Ártico também não derreteria dessa forma há 3 milhões de anos”. (*O Globo* de 21/10/2008).

VEÍCULOS DE PESQUISAS A COMBUSTÍVEL DE HIDROGÊNIO OU A PILHA DE HIDROGÊNIO, SEM EMISSÃO DE POLUENTES



Mercedes F600 Hygenius

Em 2005, a Mercedes-Benz apresentou um novo veículo de pesquisas, o Mercedes F-600 Hygenius, que funciona com motor elétrico. A energia elétrica para funcionamento do motor é gerada por uma pilha de combustível, através da reação química entre hidrogênio e oxigênio, em um processo que não produz emissão. O excedente de energia produzido é armazenado em

uma potente bateria de íon-lítio. Este sistema permite selecionar a melhor energia para a manobra do veículo: se a pilha de combustível, nas acelerações, ou se apenas a bateria, em manobras de estacionamento, por exemplo.

Também, na Alemanha, a BMW lançou o BMW H2R, abastecido inteiramente pelo processo de queima limpa da combustão



Foto cedida pela BMW AG. Munique, Alemanha

de hidrogênio líquido. O BMW H2R apresenta um motor V-12 de 6 litros movido a hidrogênio. O motor a combustão de hidrogênio opera sobre o mesmo princípio que outros motores a combustão interna, a não ser pelo fato de o hidrogênio líquido ser usado como fonte de combustível, em vez de gasolina ou óleo diesel.

A Opel, divisão europeia da General Motors, em novembro do ano passado, deu início na Alemanha, ao projeto “Drive Way”.

A idéia desse projeto é testar 100 unidades de um modelo de carro, que funciona a

hidrogênio. Os carros já passaram pelos Estados Unidos, Japão, Coreia do Sul e China e, agora, rodarão em Berlim, capital alemã. Além de contar com o apoio do Governo alemão, o projeto é amparado por diversas multinacionais, entre elas a Allianz, a Coca-Cola e a Schindler.

Na França, a Renault, em união com a Nissan, desenvolveu o protótipo Renault Scénic ZEVH2. O motor é elétrico, cuja eletricidade, para seu funcionamento, é gerada por uma pilha de combustível, que combina o hidrogênio com o oxigênio, e



Renault Scénic ZEV H2

suplementada por uma bateria de íon-lítio. A pilha de combustível, o reservatório de hidrogênio de alta pressão e a bateria são fornecidos pela Nissan, enquanto os engenheiros da Renault, fazem a integração desses elementos aos sistemas elétricos e eletrônicos do protótipo. O Renault Scénic ZEVH2 foi criado para demonstrar a viabilidade do conceito de pilha de combustível – o único resíduo emitido é água – e, entre junho e setembro de 2008, promoveu várias demonstrações em seis países europeus.

No Japão, a Toyota e a Honda, e na Coreia do Sul, a Hyundai, lançaram também modelos de automóveis movidos a hidrogênio. Aliás, no mundo inteiro, as principais fábricas de automóveis estão construindo protótipos de carros movidos a hidrogênio: a Fiat, a Ford, a Peugeot, a Suzuki, a Peugeot-Citroën, a Mitsubishi, a Mazda, a Kia, a Volkswagen e outras.



Modelos do projeto “Drive Way”, da GM



Toyota FCHV Hydrogen Hybrid Vehicle

Na cidade de Burbank, na Califórnia, vai ser apresentado oficialmente um protótipo



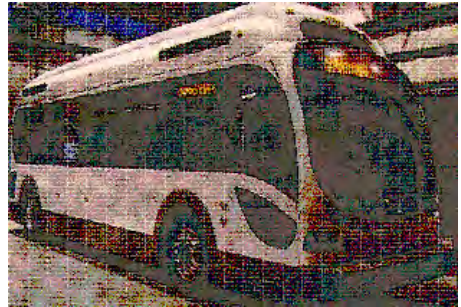
Honda

de ônibus não poluente, o HFC35, movido a pilha de hidrogênio, com bateria. O HFC35



Hyundai

pode viajar 400 quilômetros sem precisar de recarga e libera na atmosfera somente vapor d'água. O HFC35 está previsto para entrar em circulação ainda no primeiro semestre de 2009.



HFC35 – ônibus não poluente

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA E TECNOLOGIA>; Hidrogênio; Tecnologia;

BIBLIOGRAFIA

- Moreira da Silva, Paulo de Castro, Vice-Almirante (RRm). *Usos do Mar*, 1978.
- Paiva, Glycon de. *O hidrogênio como substituto do petróleo* (Dez. 1986), Carta Mensal – Confederação Nacional do Comércio.
- Bakker, Mucio Piragibe Ribeiro de. *A energia de futuro* (1988), Ag. Planalto, Brasília.
- Ciência Ilustrada*, XL Vols., Abril Cultural (1969). Volume I – A estrutura do átomo, pág. 226; O metadno, pág. 231; O hidrogênio industrial, pág. 292; Volume II – o Estado líquido, pág. 531; O hidrogênio eletrolítico, pág. 674; Volume IV – Os álcoois, pág. 1.343; Volume V – A fissão nuclear, pág. 1.815.

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.



O ALMIRANTE BARROSO – REMINISCÊNCIAS

TOBIAS MONTEIRO^(*)

Jornalista
(*In memoriam*)

Esta matéria sobre o Almirante Barroso foi encaminhada à Redação pelo Coronel Antonio Gonçalves Meira por meio do nosso eminente colaborador Almirante Helio Leoncio Martins.

A gentileza do Coronel Meira, nos trazendo páginas tão especiais e de autor do quilate de Tobias Monteiro, merece o agradecimento da *Revista Marítima Brasileira* e da Marinha do Brasil.

Por certo os nossos leitores serão contemplados com revelações pouco conhecidas e peculiares da filha do Almirante Tamandaré e do próprio filho de Barroso...

A matéria foi publicada no “Anuário do Estado do Rio Grande do Sul”, em 1909.

De forma a brincar os leitores com a pérola recebida, reproduzimos aqui suas páginas originais.

(*) N.R.: Tobias do Rego Monteiro, nascido em Natal (RN), em 1866, foi jornalista, banqueiro e político. Após a Proclamação da República, trabalhou no *Diário Oficial*, *Diário de Notícias*, *Jornal do Commercio* e *Correio Paulistano*. Esteve exilado em Buenos Aires, durante o governo de Floriano Peixoto. É considerado um dos maiores historiadores do País, com destaque para as obras *História do Império – a elaboração da Independência* (1927), *Pesquisas e depoimentos para a História* (1931) e *O Primeiro Reinado* (1939-1946). Foi senador entre 1921 e 1923. Faleceu em Petrópolis (RJ), em 1952.

O Almirante Barroso

REMINISCÊNCIAS

No dia 21 de abril de 1908, em que entrou no porto do Rio de Janeiro o encouraçado *Almirante Barroso* conduzindo os restos mortaes do Almirante Barroso, o *Jornal do Commercio*, d'aquella cidade, publicou o seguinte artigo:

Não são facéis de colher reminiscências de mais de quarenta annos atraz. Vão-se da memoria, em tão longo periodo, episodios e minucias que dariam vida aos factos, que se querem evocar. Mas o essencial é descobrir a entrada do caminho, o trilha das pesquisas que se devem seguir.

Para saber de Barroso restá pouca gente que o tenha conhecido na intimidade ou servido sob as suas ordens.

Apezar das minhas velhas relações nas rodas da marinha, lembrei-me que antes de tudo era preciso ir ver alguém, em cuja casa ha uma especie de sacrario das nossas tradições navaes.

No morro do Mundo Novo, num sitio pittoresco que abre sobre a enseada de Botafogo, vive D. Euphrasia Marques Lisboa, filha do Almirante Tamandaré. Quem não a conhece, como eu, não pôde imaginar a lucidez de intelligencia, a vivacidade de memoria, a paixão das tradições nacionaes que fazem da sua palestra uma messe de informações preciosas.

Tinha ido vel-a um dos ultimos domingos, sem previo aviso, e esperava-nessa vasta sala, onde ella reunio o seu pequeno muscu de recordações historicas. Todas as paredes, todos os cantos nos fallam da marinha. Quadros que representam navios, combates e retratos de heróis, trophéos, balas empilhadas sobre o chão, relembram peripecias do mar. A sua devoção monarchica tambem está alliada á paixão da sua ascendencia. O mais precioso dos seus retratos do imperador figura-o em plena mocidade, a bordo de um dos nossos velhos navios desaparecidos.

Quando lhe annunciei o objecto da minha visita, sorrio com mais alma:

-- Pois não. O tio Barroso! não imagina como era bom!

Eu já sabia que era esse o tratamento que a filha de Tamandaré dava ao heróe de Riachuelo. Ella deu-me a razão

Barroso era dous annos mais velho que o Marquez, pois nasceu em Lisboa em 1805. Mas ainda muito meninos, encontraram-se ambos pela primeira vez na aula de inglez do Padre Trilby, cuja escola funcionava num predio á rua General Camara, que o mestre deixou a Barroso, o seu discipulo predilecto.

Barroso foi depois para a Escola Naval e Tamandaré começou tambem a vida do mar. Mais tarde, quando se ferio a guerra da Independencia, os dous encontraram-se na esquadra de Cochrane, voluntarios sob a mesma bandeira. Desde então trataram-se de irmãos e essa ligação durou toda a vida. Até morrer, Barroso escrevia a Tamandaré chamando-o «My brother» ou «Dear brother». Na volumosa correspondencia dos dous é rarissima uma carta de Barroso que comece de outro modo. A excepção é quasi sempre constituida pela invocação «Lisboinha»: mas todas as cartas são escriptas em portuguez.

Vem dahi, dessa confraternidade do coração e da causa commum, a indignação com que Tamandaré retorquia a quem considerasse Barroso portuguez: «Portuguezes eramos todos nós antes de vinte e dous; elle é mais Brasileiro que muitos que aqui nasceram, porque se bateu pela Independencia.»

Depois da Independencia os dous ainda combateram juntos nas primeiras dissensões civis que ensanguentaram as provincias. Quando Andréa foi mandado ao Pará soffocar a revolta dos Cabanos, Barroso e Tamandaré encontraram-se de novo e ainda mais se ligaram.

Um dia puzeram-se ambos a nado no Tocantins, com o fim de reconhecer uma ilha, que ficava distante. Barroso nadava mal e quando morreu ainda não sabia nadar. Na volta, a correnteza era forte e Tamandaré sentiu que o companheiro afogava: aproximou-se e ouviu-o dizer desalentado: Deixa-

me ficar, salva-te tu.» Tamandaré nadava como um peixe; «Segura-te ao meu hombro e não faças movimento algum.»

Ainda pouco tempo antes de morrer, dizia Barroso: «Eu devo a vida a meus pais e ao Lisboinha.»

Lisboinha era o nome que se escutava na intimidade dos dous heróes. D. Euphrasia queria que eu ouvisse de outra origem tudo quanto ella me dizia. Não que já se apagassem as impressões que guardava. Via ainda bem tio Barroso, quasi alto, forte, hombros largos, completamente encanecido, corado, os olhos azues, muito calmo até no fallar, amando a convivencia, homem de salão, maneiroso, gentil com as damas, par incansavel nos bailes, sobretudo extremamente bom, fallando com doçura ás mais humildes creaturas.

— «Vem cá», disse ella a uma velha criada que passava. «Lembras-te do tio Barroso? Elle não era muito bom?»

A velha pôz-se a contar quanto elle se fazia querer. A's vezes, quando penetrava no quarto em serviço, procurava demorar-se para ouvir a conversa dos dous. Barroso na cama e Tamandaré deitado no chão ao seu lado, reviviam tempos de juventude: fallavam de moças, de aventuras e Barroso inqueria: «Lembras-te, Lisboinha?»

Depois da guerra, Barroso vivia entre o Rio e Montevideo, e, quando aqui, sempre hospede de Tamandaré. Muito caseiro, sobretudo á noite não sahia; cercado de moças, brincava, ria, com bom humor e graça que nunca lhe faltaram.

Quando a catarata lhe apagou os olhos, a sua resignação foi admiravel. Fazia rede de linha para matar o tempo.

Operado aqui sem resultado, recobrou a vista na Europa. Foi então que passou em Lisboa e quiz ver a casa onde nasceu. O seu intento pareceu estranho; mas declinado o seu nome, o morador deixou o entrar, ficando espantado de ouvi-lo recordar todos os cantos que deixára menino.

De volta aqui, quatro vezes Barroso adiou a viagem para Montevideo. Parecia um presentimento. Pouco tempo depois de lá chegar, resfriou-se e morreu de uma pneumonia.

— Mas ha ainda tanta cousa a respeito d'elle! Por que não vai ver Francisco? Francisco póde dizer-lhe muito.

A custo consegui descobrir a casa do filho de Barroso. Na rua Senador Eusebio n. 91 ha um largo portão que dá entrada para uma «avenida» de casinhas, alinhadas de um e outro lado. As primeiras do lado par têm aspecto melhor e numa delles, de n. 2, mora o Sr. Francisco Barroso.

Um lampeão de kerozene sobre uma pequena mesa, forrada de papel carmezim; seis cadeiras, tres de assento de palhinha e tres inteiramente de páo; na parede, em quadro envidraçado, um diploma colorido de socio da Associação dos Empregados do Commercio, constituem a mobilia e o adorno dessa triste morada.

Apenas um momento para philosophar ácerca da gloria e o destino da prole dos heróes, e logo ouvi dos fundos da casa uma voz animada, que vinha dizendo: «Já o esperava; já lá vou».

Guiado pela mão, o filho de Barroso appareceu, tactegou a cadeira que lhe offerecíamos e assentou-se.

Era um ancião de sessenta e oito annos, de estatura mediana, magro, vestido pobremente, em quem logo presenti, apezar de seu infortunio, um fundo de intelligencia e bom humor, que faziam lembrar tudo quanto me tinham dito da bondade e resignação do pai.

— Eu tambem tive um pedaço da vida no *Jornal*. De sessenta e um a sessenta e dous fui empregado no escriptorio. Estive lá justamente todo o tempo da guerra.

Passou então a fallar-me do pai e começou, sem rodeios, com grande franqueza;

— Lembra-me que a primeira vez que o vi já tinha sete annos, pois como sabe sou filho legitimado.

As recordações dessa época, porém, são muito vagas. De cincoenta e um em diante é que ellas se tornam vivas. Barroso era então commandante, pois sempre commandara; ainda 1.º Tenente tivera o commando de uma presa argentina. Aos domingos o filho ia para bordo almoçar em

sua companhia e lembra-se bem do carinho com que elle o tratava. Barroso estava então em plena madureza e tinha o rosto forte completamente raspado. Só muito mais tarde deixou a barba crescer.

Esse homem apurado, trajando com esmero, despia, para trabalhar, o elegante uniforme, se exigia assim a sua tarefa. Era nesses domingos, passados a bordo com o filho, que achava tempo para examinar o lastro do navio. Elle dava a essa condição de estabilidade uma grande importância e não ficava tranquillo sem verificar se tudo estava bem arrumado. Chegava á entrada do porão, despia a farda, punha-a no hombro do filho, na cabeça punha-lhe o bonet e em mangas de camisa descia com um marinheiro á frente. O pequeno via-o desaparecer nas entranhas da ná.

Outras vezes levava-o a uma ilha proxima e lá talhava e cosia os panos do velame. Elle proprio havia de cortar as suas velas; era na pujança do seu apparelho que confiava em dias de borrasca. «Eu navego sem vento no porão», costumava explicar, como a mofar dos marinheiros que esperavam tudo do vapor.

Os seus cuidados a bordo davam-lhe a reputação de quasi impertinente; ao seu lado os jovens officiaes estavam seguros de aprender, sobretudo a ser justos. A fama da sua justiça era tão grande como a da sua bondade.

Entretanto esse homem, tão devotado á sua carreira, aconselhava aos filhos que fugissem della. «Sê tudo, até sapateiro, mas não sejas marinheiro».

Justamente em cincoenta e um ou cincoenta e dois, mais ou menos, Barroso foi designado para fazer a primeira viagem de um navio brasileiro ao Pacifico. O filho estava no Collegio Victorio e nunca mais se ha de esquecer da affectuosa despedida que o pai lhe foi fazer, deixando-lhe uns mil réis para doces. Recommendava-lhe que estudasse, mas repetia-lhe o conselho em estribillo: «Tudo; até sapateiro!»

A' proporção que o filho ia crescendo, elle ia alargando as suas palestras, narrando-lhe: peripecias de viagens, anecdotes de personagens com quem lidára. O famoso General Andréa era objecto de repetidas referencias. Contava Barroso que um seu collega atravessava um dia uma rua do Pará, onde bem perto havia um quartel. Um paisano approximou-se e perguntou-lhe: «Conhece o senhor o Commandante das armas?» O official respondeu que não e o desconhecido seguiu. Adiante ouviram-se toques de clarim e rufos de tambor; a guarda apresentava as armas ao paisano. «Foi a tua felicidade», dizia Barroso ao companheiro; «era Andréa; não lhe tinhas feito continencia e estarias preso se respondesses sim.»

Do theatro da guerra Barroso escrevia ao filho muitas vezes. A carta que annunciava a batalha do Riachuelo era laconica e jocosa. Nas cousas mais sérias da vida Barroso achava sempre meio de infiltrar um pouco do seu bom humor. Essa carta perdeu-se. Depois, em oitenta e um, veio para o filho a mesma desgraça do pai; em vez de catarata, um deslocamento da retina. Nenhum papel se salvou, foi peor que um incendio.

Não sabe o filho do Barroso se terá desaparecido tambem uma carta prophetica, que a Viscondessa de Tamandaré escreveu do Rio ao herde do Riachuelo na manhã do dia 11 de junho de 1865. A carta começava assim: «Hoje é domingo da Santissima Trindade e Deus ha de abençoar as nossas armas». Lembra-se, porém, como se fosse hoje, do que se passou a 30 de junho, quando chegou a noticia da victoria.

Foi Orozimbo Muniz Barreto quem levou a boa nova a Montevidéo, donde logo partio para o Rio, sob o commando do 1.º Tenente Teixeira de Freitas, o transporte *Oyapock*. Na manhã de 30 avisou o Castello que havia passado diante da ilha de S. Sebastião um navio de guerra, embandeirado em arco e salvando á terra.

Eram oito horas; o filho de Barroso estava no seu posto, no balcão do *Jornal*, recebendo assignaturas, na azafama de um fim de semestre. Apitou no tubo acustico e communicou á redacção a alviçareira nova. Adet saio ás pressas dos seus aposentos e começou a providenciar acerca da impressão de um boletim para a porta. Dentro de pouco tempo a rua do Ouvidor era intransitavel entre Ourives e Quitanda.

Ao meio dia as salvas do mar annunciavam a entrada do *Oyapock*. O velho Mesquita correu a bordo e trouxe os jornaes de Montevidéo. A' tarde o *Jornal* distribuía um grande boletim, do tamanho de uma pagina. A cidade

delirava. O nome de Barroso passava de bocca em bocca: o filho exultava, retribuindo apertos de mão e abraços a muita gente que o vinha procurar.

Leonardo de Araujo, de parte, considerava talvez que «o serviço estava sendo prejudicado»; por fim não se conteve: aproximou-se e advertiu-o: «Sr. Barroso, lembre-se que o senhor é empregado do *Jornal do Commercio*».

A guerra ainda proseguia quando em janeiro de 1868 o heróe veio ao Rio em companhia de Tamandaré. Tinham entrado quatro ou cinco navios nesse dia. O filho aproximava-se ansioso de uns e outros, até que na amurada de um delles descobriu Henrique, seu irmão, hoje morto, par no casal que Barroso tivera por casamento em Montevideo e do qual resta D. Izabel Savedra. Barroso estava tranquillamente na camara. Depois veio o Imperador que abraçou os dous Almirantes e com elles e o Ministro Affonso Celso almoçou a bordo. Nesse dia Barroso foi promovido a Chefe de Esquadra, agraciado com a dignitaria do Cruzeiro e nomeado Veador da Imperatriz.

Depois da guerra, veio de novo aqui para assistir ao lançamento ao mar do cruzador *Almirante Barroso*, que em 1893 se perdeu no Mar Vermelho. Escrevendo a um amigo ácerca dessa cerimonia, dizia elle: «Lançaram-me hoje ao mar; estou mal, porque não sei nadar.»

Barroso era esquivo ás honrarias. Dessa vez subio a Petropolis sem nada dizer a ninguem, com o proposito de cumprimentar a familia imperial. Nessa mesma noite a Princesa Isabel soube que elle se achava alli e mandou pedir a varias de suas amigas que illuminassem a frente das casas. Na manhã seguinte o Imperador encontrou-o na rua e levou-o ao palacio. «Trago aqui o teu Veador», disse Sua Majestade, apresentando-o á Imperatriz.

Pouco tempo depois Barroso estava reformado e cego. Dez annos ficou então em Montevideo até morrer.

— Parece, ponderei a seu filho, que o povo lhe adivinhou a quasi indifferença ás honras do Estado. Raros saberão que elle foi Barão do Amazonas. Apesar desse titulo estar ligado á sua gloria, o que ficou para a posteridade foi simplesmente o seu nome. Tambem só um nome resistiu como o delle aos titulos do Imperio, o de Osorio. E os dous ficaram os mais lendarios da guerra.

Até á despedida, o filho parecia reviver o espirito do pai:

— Desculpe se o não acompanho ao portaló; sou cego. Mas diga se quer, e mando formar a guarda.

Restava-me ouvir algum dos sobreviventes de Riachuelo, que são bem poucos. De todos a quem poderia fallar, estava indicado o Almirante Carlos de Noronha, que era o official de quarto a bordo do *Amazonas*, na manhã de 11 de junho.

— Eu e meu irmão Julio vivemos com elle muito tempo, conhecemos-o a fundo, como homem e como marinheiro. Nunca conheci homem melhor; chefe mais perfeito, talvez só Tamandaré.

Antes de relembrar o combate, esteve o Almirante a descrever-me o caracter de Barroso, insistindo sobretudo ácerca da sua bondade. Depois referio-me varios dos seus ditos e anedotas. Havia para elle phrases feitas, repetidas a cada instante para definir situações identicas. Quando queria accentuar que cada um carregava com a sua responsabilidade: «Cada pão aguenta com a sua vela.» Quando queria mostrar que embaraçavam ou demoravam a execução das suas ordens: «Estou eu a pôr sebo e você a pôr arêa.» Quando queria dizer que as cousas não marchavam bem no Brasil: «Se o direito fosse torto, ninguém andaria melhor que nós.»

Quem servia com elle algum tempo acabava por contar com as suas perguntas e respostas em determinadas circumstancias. Toda a vez que á noite subia á tolda, era infallivel fazer esta pergunta: «Ha alguma novidade?» Ouvindo alli a voz do chefe, o official de quarto já respondia machinalmente: «Não, senhor.» Mas um dia Barroso variou: «Ha vigilância?» O official accio promptamente: «Não, senhor.»

— Está bem, este ao menos confessa a verdade.

E proferindo estas palavras, que intrigaram o official, Barroso desceu, procurando o commandante, interpellando-o ácerca do descuido que ia a bordo. Foi então que se explicou o quiproquo.

Os officiaes consagravam-lhe muito respeito, mas os que tinham espirito não deixavam passar oportunidade de embaraçar-o com uma boa resposta.

Barroso quasi nunca sabia o nome dos navios; conhecia-os pelo nome dos commandantes: o navio do Gomensoro, o navio do Barbosa, o navio do von Hoonoltz. Certa vez perguntou ao guarda-marinha Alves Barbosa, que servia ás suas ordens: «Como se chama aquelle navio, que está fazendo signaes?» Barbosa respondeu: «Não sei, não, senhor.»

— Quando eu tinha o seu posto sabia tudo isso.

Barbosa retorquiu: «Muito me admira Almirante, que V. Ex. como guarda-marinha soubesse tudo isso e hoje como Almirante, não.»

— Tem razão, tem razão, concluiu Barroso voltando-se.

Quem lhe respondesse assim, nunca o irritaria, porque elle tinha por principio que quem mandava tinha que dar o exemplo. Se havia alarma era o primeiro a dormir na tolda. Quando a esquadra já estava em Corrientes, houve receios de que os Paraguayos viessem atacá-la de novo. Durante um mez inteiro Barroso passou as noites no convés, fardado e armado, recostando a cabeça sobre uma bandeira enrolada.

Fazia mais. A munição das espingardas de 17, usadas pelos fusileiros navaes, estava reduzidissima nas vespas do combate. Barroso passava as noites sózinho com um escrevente a preparar cartuchos.

— Tal foi o chefe que nos guiou á victoria em Riachuelo, dizia-me com orgulho o 2.º Tenente que o tinha avisado da approximação do inimigo.

Narrou-me então o Almirante Noronha que estava fazendo o quarto das oito ao meio dia, quando ás oito e meia, no momento em que se preparava o altar para a missa, o cabo-marinheiro o avison: «Estão fazendo signal na *Mearym*.» *Mearym* era o navio da vanguarda, commandado por Elisiario Barbosa. O signal era raro: foi preciso recorrer ao código. Não havia duvida: era isso mesmo: «Os navios avistados são inimigos.» O tenente tomou o binoculo e pôde verificar que a *Taguary*, navio paraguayo, atravessava de Guacac para Corrientes. O rio era sinuoso; havia ainda algum tempo para que se approximassem da nossa esquadra.

Nun pulo o Tenente desceu á camara, onde Barroso almoçava:

— Sr. Chefe, avistam-se navios inimigos.

— Não é possível, senhor.

E proferindo estas palavras, Barroso ergueu-se subitamente e correu ao passadiço. Carlos de Noronha bateu á porta do camarote do irmão, que repousava do quarto anterior, e acordou-o: «Vai-te embora, não brinques», respondeu-lhe o irmão estremunhando.

Os segundos passavam como relâmpagos. Quasi ao mesmo tempo que o Chefe, o official de quarto chegou ao passadiço.

— Mandé tocar a postos, ordenou Barroso.

A guarnição já estava formada.

Mande suspender estes quatro navios maiores, continuou o Almirante.

Mas, de binoculo assestado, verificava que não eram simples manobras para os lados de Corrientes. Eram oito navios, rebocando seis chatas, que desciam o rio, marchando contra nós.

— Mandé suspender todos os navios, gritava Barroso.

Não havia um momento para perder. O *Amazonas* estava sem pratico. Bernardino, o pratico correntino, em quem elle tanto fiava, fôra á terra, num bote, assistir á matança de umas rezes, que na vespera tinham vindo offerecer á esquadra. A nossa gente já estava a um terço de ração: feijão, farinha e arroz. Barroso resolveu passar para a *Parnahyba*, onde arvorou o pavilhão. Apenas, porém, alli chegou, eis que o pratico já tinha regressado. O chefe não hesitou: voltou ao *Amazonas*. Recomeçaram as ordens.

— Chame o carpinteiro e mande pregar no mastro grande este signal.

Signal pregado é signal que não se arria. O signal tremulava, espalhando em toda a esquadra um fremito de enthusiasmo: «O Brasil espera que cada um cumpria o seu dever».

Nunca mais, até ao por do sol, Barroso abandonou o passadiço.

Os paraguayos desceram o rio, trocando com os nossos navios um fogo atroz. Recolhidos num reconcavo, protegidos pelas baterias de terra, cahiam fortemente sobre a *Parnahyba*, encalhada, e o *Jequitinhonha*, que ficara em seu soccorro. Já havia abordagem.

Eram cerca de duas horas. O *Amazonas* descêra o rio do lado opposto e era urgente voltar, para cahir sobre o inimigo. Barroso, que nunca perdia a calma, insistia com o pratico: «Vamos voltar, adiante, á toda força».

Tinha concebido os golpes de prôa, que deviam inutilizar os navios para-guayos.

— «No se puede, señor; hay piedras», objectava Bernardino.

O rio era um dedalo e tinha baixado muito. Mas Barroso não se conformava: «Adiante, Bernardino!»

— Todavía no, señor; hay piedras.

Pôde-se dizer que o rio não tinha mysterios para Bernardino; elle lia sobre as aguas tudo o que havia occulto no fundo da corrente. Por fim a sua pericia indicou o canal franco, a área aberta á acção de Barroso, e os golpes do *Amazonas* afundaram os navios inimigos ou os fizeram fugir. Era a victoria.

Barroso chamava a Bernardino o «rei dos praticos» e numa carta a Tamandaré, em 14 de junho, exaltava-lhe a pericia e dava-lhe grande parte dos louros.

Só ao pôr do sol cessára o fogo das baterias e dos navios que perseguiam os fugitivos. Veio então a bordo do *Amazonas* uma commissão de officiaes do exercito, entre os quaes figurava Tiburcio. Barroso recebeu cumprimentos calorosos e quando elles partiram disse simplesmente, com fleugma, como se nada tivesse havido de extraordinario: «Foi quente, foi mais quente que em 1816!»

— O quadro de Victor Meirelles representa bem o combate?

— E' bem fiel, respondeu o almirante. Victor Meirelles era muito consciencioso; só lá esteve depois da batalha; mas estudou o sitio e os navios demoradamente. Depois, em outras emergencias, muitas vezes o vi calmamente, fazendo esboços no meio do fogo.

— Nunca mais vio Barroso, almirante?

— Continuei sob as suas ordens por muito tempo; vio-o de relance no Rio, depois da guerra, e a ultima vez que estivemos juntos foi em Montevideo. Eu commandava no porto e elle foi visitar-me em terra, já cego. Conversámos muito do passado e da nossa carreira. Em certo momento inquirio-me: «Sabe o que eu considero a minha maior gloria na vida militar?» Não hesitei um instante: «Não ha que discutir, almirante, Riachuelo.» — «Qual! Está enganado. A minha maior gloria é ter ido de aspirante a almirante sem fazer mal a ninguém».

Tobias Monteiro.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES>; Barroso; Tamandaré; Riachuelo;

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!

UMA SEGUNDA ESQUADRA PARA O BRASIL?(*)

EDUARDO ITALO PESCE (**)
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Um país com dois litorais
Viabilizando uma segunda Esquadra
Forças Prontas em estação
Comando Naval do Norte
Conclusão
Organograma nº 1
Organograma nº 2

INTRODUÇÃO

No dia 18 de dezembro de 2008, foi assinado o Decreto nº 6.703, aprovando a Estratégia Nacional de Defesa (END) e dando outras providências. Precedida de

uma exposição de motivos, assinada pelos ministros da Defesa e de Assuntos Estratégicos, a nova estratégia é um extenso documento composto de duas partes: Formulação Sistemática e Medidas de Implementação.¹

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

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

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

Um executivo francês teria descrito o novo plano de defesa do Brasil como “um Projeto Gaulista nos trópicos”.² Desde a década de 20 do século XX, quando foram contratadas a Missão Militar francesa e a Missão Naval norte-americana, não se formulava projeto tão ambicioso e abrangente para as Forças Armadas brasileiras. Vários documentos complementares à END devem ser editados até 2010.

Com relação à Marinha, a END propõe priorizar inicialmente a tarefa de negação do uso do mar, em relação às de controle de área marítima e de projeção de poder sobre terra. Para a defesa da soberania e dos interesses nacionais na “Amazônia Azul”, identifica duas áreas marítimas como potencialmente críticas: a que vai de Santos a Vitória e a situada em torno da foz do Rio Amazonas.³

Este artigo examina a perspectiva de reestruturação dos meios operativos da Marinha do Brasil, em função da possibilidade de vir a ser criada, em futuro não muito distante, uma segunda Esquadra no Norte/Nordeste do País. As opiniões e os conceitos emitidos são de caráter pessoal e não refletem pontos de vista oficiais.

UM PAÍS COM DOIS LITORAIS

A nova END afirma que, no caso da Marinha, o planejamento da distribuição espacial das forças no território nacional deverá priorizar a necessidade de constituição de uma segunda Esquadra, sediada no litoral Norte/Nordeste do Brasil.⁴ Esta teria por atri-

buição defender a Amazônia pelo mar, além de proteger os interesses nacionais na área marítima situada ao norte de Natal-Dacar.

Na prática, o Brasil possui dois litorais, separados pela cintura Natal-Dacar e formando uma cunha em direção à África. A área marítima setentrional (ao norte de Natal) defronta-se com o Atlântico Norte e a extremidade sudeste do Caribe, enquanto que a área meridional (ao sul de Natal) está inteiramente voltada para o Atlântico Sul.⁵

Estas duas áreas têm características dissimilares. Ao norte de Natal, a postura do Poder Naval brasileiro provavelmente seria de contenção estratégica, priorizando as tarefas de negação do uso do mar e contribuição para a dissuasão. Ao sul, poderia ser de projeção estratégica, priorizando o controle de áreas marítimas e (quando necessário) a projeção de poder sobre terra.

Ao norte, localizam-se os Estados Unidos e a Europa, que possuem Marinhas capazes de garantir a proteção do tráfego marítimo e demais atividades econômicas ligadas ao mar, contra o terrorismo, a pirataria ou quaisquer outras ameaças. Por isso, a atuação do Poder Naval brasileiro naquela área visaria a objetivos de âmbito mais local.

Qualquer tentativa de ocupar militarmente a Amazônia (ou parte dela) incluiria algum tipo de ação naval de potências estrangeiras, contra a foz do Amazonas e o litoral norte do Brasil. A defesa da Amazônia teria que começar no mar, empregando meios capazes de dificultar ou inviabilizar o trânsito de uma força hostil.⁶

2 Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, “Gaulismo tropical”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6/1/2009, p.2 (Opinião). Cf. também Nelson F. Düring, “Um conto de Natal: os três Quixotes”, *Boletim Defesa@Net* – 24/12/08 (Edição 17-08). Disponibilizado em <http://www.defesamet.com.br/>.

3 Cf. Presidência da República, Op. cit., p.12.

4 Ibidem, p.41.

5 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Uma Marinha com duas Esquadras”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18/9/2008, p.2 (Opinião). Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Uma Marinha oceânica para o século XXI”, *Revista Marítima Brasileira* 123 (1/3): 141-163 – Rio de Janeiro, jan./mar. 2003.

6 Cf. Pesce, “Uma Marinha com duas Esquadras”, Op. cit.

Desse modo, a composição de uma Esquadra destinada a operar ao norte de Natal-Dacar deveria enfatizar os submarinos nucleares e convencionais, assim como as forças ligeiras de superfície. Apoiada por aviação baseada em terra, esta força naval atuaria principalmente na defesa aproximada e distante da foz do Amazonas e do litoral norte do Brasil.

Ao sul de Natal-Dacar, a Marinha do Brasil poderia vir a exercer o papel de protagonista regional, na defesa da soberania e dos interesses nacionais. Aí deveria atuar uma Esquadra balanceada, nucleada em um ou mais navios-aeródromo e integrada por navios de combate de superfície, submarinos de propulsão nuclear e convencional, uma força anfíbia adequada e navios de apoio logístico móvel.⁷

VIABILIZANDO UMA SEGUNDA ESQUADRA

O Brasil necessita de uma Marinha balanceada com capacidade polivalente, apta a atuar em áreas relativamente distantes de seu litoral, e tal necessidade é percebida até no exterior.⁸ Apesar disso, a END propõe que o desenvolvimento dos meios operativos para atender às tarefas básicas do Poder Naval seja sequencial, priorizando inicialmente a tarefa de negação do uso do mar.⁹

A transformação da Marinha do Brasil numa réplica da Marinha soviética do final dos anos 50 poderia, erroneamente, dar a impressão de que a estratégia naval brasileira, de cunho defensivo, teria como adversário

potencial a Marinha dos EUA. O Brasil deve buscar ser percebido como aliado ou parceiro confiável, e não como provável adversário.¹⁰

O seqüenciamento das prioridades, porém, pode ser visto como uma imposição das limitações orçamentárias. Assim, as idéias expressas na END não divergem em demasia do Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), que contempla a obtenção ou modernização de meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais, segundo metas de curto, médio e longo prazo.

Este programa divide-se em oito grupos de prioridade: (1) submarinos e torpedos; (2) navios-patrolha; (3) helicópteros; (4) navios de escolta; (5) navios-patrolha fluviais; (6) sinalização do transporte aquaviário e navios-

hidrográficos; (7) navio-aeródromo (modernização), mísseis, minas e munição; e (8) equipamentos para o Corpo de Fuzileiros Navais e navios de desembarque.

Os interesses marítimos do Brasil não se limitam à área vital, constituída pela “Amazônia Azul”. A área primária de influência do Poder Naval brasileiro abrange todo o Atlântico Sul, entre a América do Sul e a África, bem como parte do Oceano Antártico. A área secundária, por sua vez, inclui o Mar do Caribe e parte do Pacífico Sul, nas proximidades do litoral sul-americano.¹¹

Para viabilizar a criação de uma segunda Esquadra no Norte/Nordeste do País, a quantidade de meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais deveria ser considera-

O Brasil deve buscar ser percebido como aliado ou parceiro confiável, e não como provável adversário

7 Ibidem. Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Uma Marinha para o Hemisfério Sul”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18, 19 e 20/10/2008, p.2 (Opinião).

8 Cf. Michael E. Connors, “*Tudo pela Pátria*”: *The Brazilian Navy's Drive to Blue Water* (Monterey: Naval Postgraduate School, June 2005), pp.1-8. Master's Thesis.

9 Cf. Presidência da República, Op. cit., p.12.

10 Cf. Pesce, “Uma Marinha para o Hemisfério Sul”, Op. cit.

11 Cf. Pesce, “Uma Marinha com duas Esquadras”, Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce, “Atlântico Sul: aumento da presença naval norte-americana?”, *Revista Marítima Brasileira* 128 (7/9): 98-103, Rio de Janeiro, jul./set. 2008.

velmente ampliada. Numa estimativa realista, a Marinha do Brasil deveria ser constituída por 140 ou 150 navios e por número semelhante de aeronaves. Infelizmente, isso excederia as atuais possibilidades financeiras do país.

A END menciona a necessidade de construção, nas proximidades da foz do Amazonas, de uma grande base naval com instalações comparáveis às existentes no Rio de Janeiro.¹² Atualmente, a Marinha dispõe de pouca infra-estrutura de apoio no litoral Norte/Nordeste, bem como nos rios da Amazônia, pois ali estão sediados apenas elementos de forças distritais.

Para apoiar uma Esquadra, seria necessário construir novas bases ou ampliar e modernizar as bases navais de Belém (PA), Natal (RN) e Aratu (BA). Para isso, as limitações físicas dos portos (com exceção de Aratu, na Baía de Todos os Santos) teriam que ser levadas em consideração. Podemos afirmar que tais projetos constituiriam metas de médio ou longo prazo.

FORÇAS PRONTAS EM ESTAÇÃO

Com pequena ampliação da infra-estrutura existente, porém, poderia ser estacionada naquela área uma força pronta da Esquadra, inicialmente constituída por um número reduzido de navios. Tal possibilidade já havia sido cogitada pela Marinha na década de 70 do século passado, mas a idéia foi postergada devido à crônica escassez de recursos.

Esta força incluiria um Grupo-Tarefa (GT) de superfície, integrado por dois ou três navios de escolta, um navio-tanque e um navio de desembarque de carros de combate, assim como um ou dois submarinos, que operariam independentemente. Haveria também Destacamentos Aéreos

Embarcados (DAE), constituídos por helicópteros a bordo dos navios.

O local mais apropriado para estacionar tal força talvez fosse Belém, junto à foz do Amazonas, onde já existe a Base Naval de Val de Cães (BNVC). Outra opção seria São Luís, situada a uma distância um pouco maior, mas aí teria que ser construída uma nova base naval. Natal e Aratu (especialmente esta última) estão mais distantes da Amazônia.

Situada ao sul da cintura Natal/Dacar, a Base Naval de Aratu (BNA) é a mais bem equipada do Nordeste brasileiro. Inaugurada nos anos 70, foi construída para ser uma das bases principais da Marinha, capaz de apoiar unidades da Esquadra. As dificuldades orçamentárias das três últimas décadas impediram a plena realização daquele objetivo.

Além de elementos da Esquadra, um grupamento operativo da Força de Fuzileiros da Esquadra também poderia ser estacionado no norte do Brasil. Inicialmente, este poderia ser um Elemento Anfíbio (ElmAnf), nucleado numa companhia de operações especiais. Posteriormente, o efetivo e os meios de fuzileiros navais poderiam ser ampliados.

Estas forças teriam que ser apoiadas a partir do Rio de Janeiro, enquanto não houvesse na área uma infra-estrutura adequada. Haveria necessidade de uma base para navios de superfície e outra para submarinos, além de um arsenal para reparos. Nem sempre seria viável o deslocamento dos navios para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

Seriam necessárias instalações de apoio às aeronaves da Marinha (normalmente helicópteros), talvez em uso condominial com a Força Aérea Brasileira. A FAB opera a aviação de patrulha marítima baseada em

12 Cf. Presidência da República, Op. cit., p.14.

terra. Para alojar o grupamento operativo da FFE, um dos quartéis dos grupamentos regionais de fuzileiros navais poderia ser ampliado sem dificuldade.

Outro problema estaria relacionado com a necessidade de Próprios Nacionais Residenciais (PNR), em número suficiente para as famílias de todo o pessoal militar das unidades deslocadas para a área. A permanência das famílias no Rio, enquanto esse pessoal estivesse servindo no norte do País, seria problemática.

COMANDO NAVAL DO NORTE

Para viabilizar as medidas sugeridas acima, não haveria necessidade de grandes alterações na estrutura da Marinha. Seriam mantidos, com suas respectivas atribuições, o Comando de Operações Navais (ComOpNav) e seus principais comandos subordinados, o Comando-em-Chefe da Esquadra (Comemch) e o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (ComFFE), todos sediados na área Rio.

Atualmente, o Comandante de Operações Navais (CON) acumula o cargo de Diretor-Geral de Navegação (DGN) e tem outros 14 almirantes diretamente subordinados, em função de comando ou de direção de serviços. O cancelamento da acumulação CON/DGN vem sendo sugerido, como uma forma de reduzir o volume de encargos deste oficial-general.

Outra maneira, na visão do autor, poderia ser a criação de um Comando Naval do Norte (possivelmente sediado em Belém), subordinado ao ComOpNav. A área de cobertura deste novo comando incluiria a Amazônia, as águas sob jurisdição nacional (que constituem a

área vital) e as áreas marítimas estratégicas situadas acima de Natal-Dacar (parte das áreas primária e secundária).

Ao Comando Naval do Norte ficariam subordinados os componentes da Esquadra e da FFE que estivessem operando em sua área de cobertura, além dos comandos de três Distritos Navais (3º DN em Natal, 4º DN em Belém e 9º DN em Manaus), com suas respectivas forças distritais, bases navais e demais organizações militares de apoio (ver Organograma nº 1).

Junto ao estado-maior do novo comando, haveria oficiais de ligação do Comemch e do ComFFE, a fim de facilitar e coordenar o apoio operativo prestado na área sob jurisdição do CNN. Naturalmente, os 1º, 2º, 5º, 6º, 7º e 8º DN permaneceriam subordinados diretamente ao

CON, ao qual o CNN também estaria subordinado (ver Organograma nº 2).

CONCLUSÃO

Espera-se que a nova Estratégia Nacional de Defesa (END) não se torne um mero

“protocolo de intenções”, e que os investimentos necessários à sua implementação sejam efetivamente realizados. A disponibilidade de Forças Armadas fortes, apoiadas por uma base industrial de defesa autônoma, é essencial para que o Brasil seja reconhecido em sua real dimensão geopolítica.

A atual Esquadra brasileira, sediada na área do Rio de Janeiro, é constituída por aproximadamente 30 navios, que representam cerca de um terço do total de navios em serviço na Marinha. A criação, no litoral Norte/Nordeste, de uma segunda Esquadra, com sua infra-estrutura de apoio logístico, é uma aspiração antiga da Marinha do Brasil, que talvez se concretize num futuro não muito longínquo.

**Espera-se que a nova
Estratégia Nacional de
Defesa (END) não se torne
um mero “protocolo de
intenções”**

Entrementes, o estacionamento de forças prontas da Esquadra e da Força de Fuzileiros da Esquadra na área norte do País pode ser uma opção mais modesta, para aumentar a presença do principal núcleo combatente do Poder Naval brasileiro na região. Enquanto se constrói a infra-estrutura necessária, estas forças poderiam ser apoiadas a partir do Rio de Janeiro.

No período 1942-45, durante a Segunda Guerra Mundial, foi atribuída a denominação “Comando Naval do Norte” ao embrião do atual Comando do 4º Distrito Naval (Com 4º DN), sediado em Belém. A área daquele comando incluía também a Amazônia Ocidental, hoje sob jurisdição do Com 9º DN, sediado em Manaus.¹³

Mais uma razão para que esta denominação seja atribuída a um novo comando operativo, subordinado ao ComOpNav. Ao Comando Naval do Norte ficariam subordinados os comandos dos três Distritos Navais situados ao norte de Natal-Dacar, com suas respectivas forças distritais e bases de apoio, assim como os elementos da Esquadra e da FFE que estivessem operando naquela área.

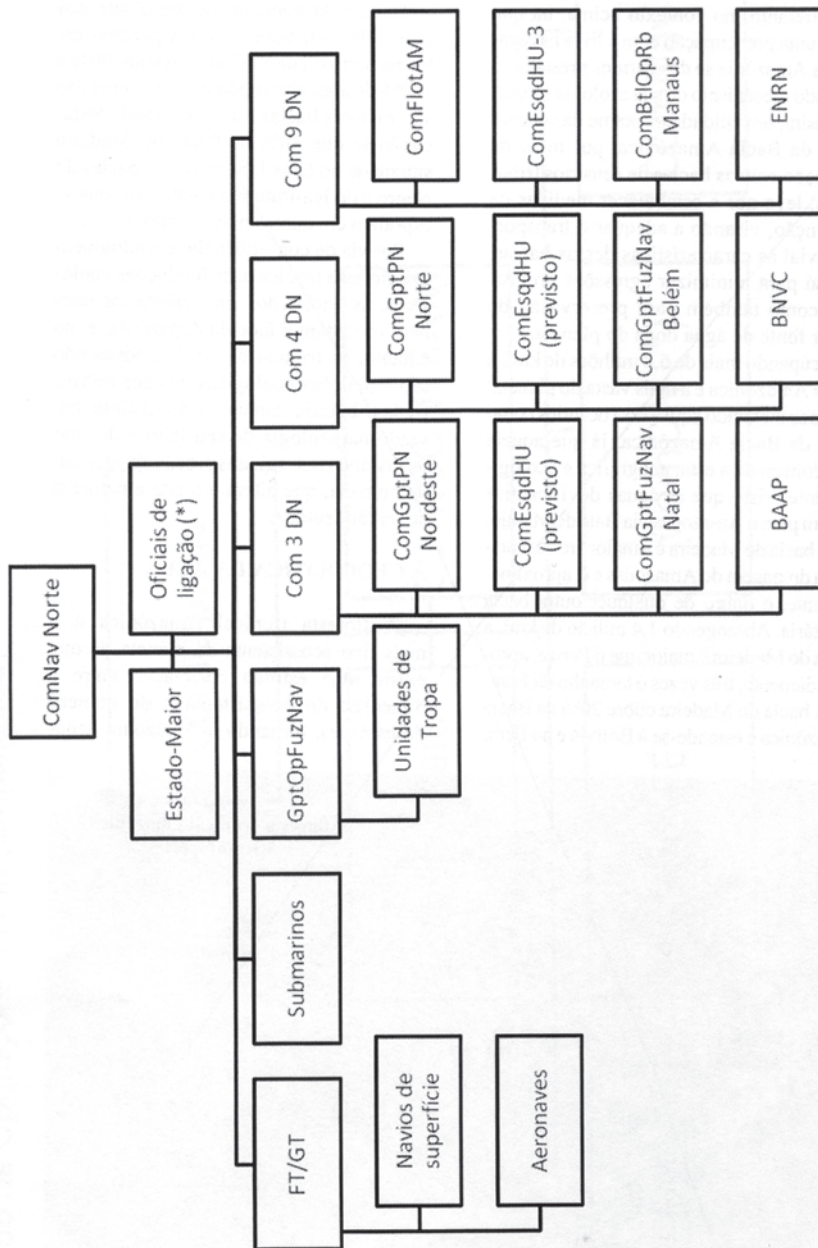
Durante a realização de exercícios conjuntos ou combinados, na área sob sua jurisdição, o Comandante Naval do Norte (CNN) poderia atuar como comandante de um Teatro de Operações Marítimo (TOM) ou do componente naval de um Comando de Operações Terrestre (TOT). A inclusão de comandos combinados permanentes, na estrutura militar de paz, seria demasiadamente onerosa.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Esquadra; Amazônia; Pensamento Militar;

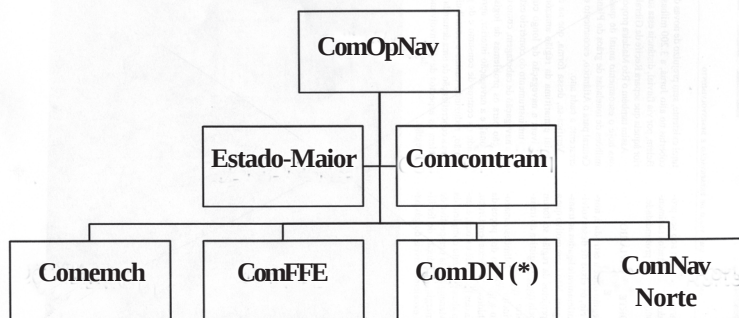
13 Cf. Herick Marques Caminha, *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. (Brasília/Rio de Janeiro: Funcep/SDGM, 1989), pp.59-65. História Administrativa do Brasil nº 36.

1 – Comando Naval do Norte (simplificado)



(*) Observação: Haveria oficiais de ligação do Comemch e do ComFFE, a fim de facilitar e coordenar o apoio operativo prestado na área sob jurisdição do CNN. O Comando de Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram) também estaria representado.

2 – Comando de Operações Navais (simplificado)



(*) Observação: Os 1º, 2º, 5º, 6º, 7º e 8º DN permaneceriam subordinados diretamente ao CON. Os 3º, 4º e 9º DN estariam subordinados ao CNN.

BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Presidência da República. *Decreto nº 6.703, de 18/12/2008*. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa (END) e dá outras providências. Brasília, 18/12/2008. Texto completo disponibilizado em <http://www.defesa.gov.br/>.
- _____. Presidência da República. *Decreto nº 6.592, de 02/10/2008*. Regulamenta o disposto na *Lei nº 11.631, de 27/12/2007*, que dispõe sobre Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização (Sinamob). Brasília, 02/10/2008. Texto do decreto disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.
- CAMINHA, Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Brasília/Rio de Janeiro: Funcep/SDGM, 1989. História Administrativa do Brasil nº 36.
- CONNORS, Michael E. *“Tudo pela Pátria”: The Brazilian Navy’s Drive to Blue Water*. Monterey: Naval Postgraduate School, June 2005. Master’s Thesis.
- DÜRING, Nelson F. “Um conto de Natal: os três Quixotes”. *Boletim Defesa@Net* – 24/12/2008 (Edição 17-08). Disponibilizado em <http://www.defesanet.com.br/>.
- PESCE, Eduardo Italo. “Uma Marinha para o Hemisfério Sul”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18, 19 e 20/10/2008, p.2 (Opinião).
- _____. “Uma Marinha com duas Esquadras”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 18/09/2008, p.2 (Opinião).
- _____. “Atlântico Sul: aumento da presença naval norte-americana?” *Revista Marítima Brasileira* 128 (7/9): 98-103. Rio de Janeiro, jul./set. 2008.
- _____. “Aviação Naval, 92 anos”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 23, 24 e 25/08/2008, p.2 (Opinião).
- _____. “Sugestões para uma Estratégia Nacional de Defesa”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 11/07/2008, p.2 (Opinião).
- _____. “Subsídios para uma Estratégia Nacional de Defesa”. *Revista Marítima Brasileira* 128 (4/6): 135-141. Rio de Janeiro, abr./jun. 2008.
- _____. “Guerra de quarta geração: implicações para a Marinha do Brasil”. *Revista Marítima Brasileira* 128 (1/3): 113-132. Rio de Janeiro, jan./mar. 2008.
- _____ & CARNEIRO, Mário Roberto Vaz. “Aviação de patrulha marítima”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 12/08/2008, p. 2 (Opinião).
- _____ & DA SILVA, Iberê Mariano. “Gaulismo tropical”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 06/01/2009, p. 2 (Opinião).

DESAFIO MARÍTIMO BRASILEIRO

“Esquadras não se improvisam.”

Rui Barbosa

EMERSON COSTA ASSANUMA¹

Professor

SUMÁRIO

Introdução
Critérios de demarcação
O mar na história marítima norte-americana
Oceanopolítica e regime militar brasileiro
Evolução da Marinha Mercante brasileira
Fundação da crise na construção naval civil e militar
A conjuntura atual do transporte marítimo
Conclusão

INTRODUÇÃO

A palavra território expressa sentido de identidade, posse, controle, influência, dominação. Tal conteúdo alude ao marxismo: é a lógica do capital (lucro) em mo-

vimento que se apropria do solo, legitima a posse por mecanismos jurídicos e/ou geopolítica dos espaços adjacentes. A raiz da delimitação do território é econômica, mas às vezes, ao longo desse processo de criação de valor sobre a área geográfica, a

¹ Mestre em Geografia Humana (2008), graduação e licenciatura (2002) pela Universidade de São Paulo (USP). Pesquisador do Laboratório de Geografia Política do Departamento de Geografia da USP (2005). Colaboração nesta matéria do Capitão-de-Fragata Ricardo Barbosa de Barros (Capitania dos Portos de São Paulo). E-mail: assanuma@usp.br.

ação recebe convites do terreno. A desterritorialização econômica ajuda a matar a fronteira geográfica.

É geralmente no limite ou borda do espaço de contato que ocorrem os enfrentamentos armados, pois o espaço adjacente à margem é alvo predileto da territorialidade (MORAIS, 2000; MUEHE, 2000). Territorializar é utilíssimo para desenhar limites administrativos e, depois, ignorá-los. A intervenção é direcionada sobre o alheio, pois a fronteira é um local de grande acessibilidade, de onde os atores projetam influência (hegemonia) ou modos de vida e, principalmente, fluxos políticos, num “apego à vontade de crescer” (KJÉLLEN *apud* COUTO e SILVA, 1981: 28).

De fato, é a ânsia dos grupos econômicos privilegiados que alarga o mapa ou o mar, lembra Martin (1998: 86): “As fronteiras não representam construções eternas. As barreiras naturais têm sido vencidas ao longo do tempo através de meios de transporte e comunicação cada vez mais sofisticados...” Espaço é poder. Geografia é destino.

Mesmo assim, alguns autores norte-americanos dizem que a globalização reduz a tensão fronteira entre os Estados.

Nos dias atuais, as construções jurídicas merecem atenção especial, uma vez que ajudam a demarcar os limites espaciais da soberania nacional. Vem à tona a questão da segurança nacional e análise do papel da Organização das Nações Unidas (ONU) na história das relações internacionais sobre os seus recursos do mar.

O direito (*directus*, em latim) está em contínuo aperfeiçoamento. Possui um conjunto de princípios e regras, denominados ordenamento jurídico, para reger as relações humanas. O direito busca a harmonização entre grupos e/ou indivíduos, considerando sempre no sentido de poder agir ou não agir a cada momento.

A teoria pura do direito positivo reconhece a primazia do direito internacional público sobre o sistema jurídico dos Estados²; porém alguns pesquisadores invocam o princípio da autodeterminação, enquanto outros

especialistas exercem pressão no interior da sociedade, destacam o novo recorte geográfico da livre circulação de mercadorias e capitais. A apropriação do espaço implica a revisão dos tratados.

Grosso modo, o direito natural não pode ser mais garantido à

maioria dos Estados ribeirinhos porque os atores transnacionais favoráveis à tese de *mare liberum*³ constituíram parcerias para obter poder imediato. Foi tal apetite demonstrado pelos Estados mais poderosos da Europa no século XV, quando Portugal e Espanha patrocinaram a luta pelo “domínio” de áreas oceânicas extraterritoriais.

Ainda sobre as projeções de poder, às vezes a operação de contenção prepara outra de ataque. Os grupos políticos internacionais e seus aliados vetaram recentemente a ampliação do bordo externo da enorme Plataforma Continental Marinha (PCM), além das 350 milhas de mar (MONTEIRO, 2007). Dita manobra utiliza a Convenção sobre Diversidade Biológica da ONU, isto é, normas

A teoria pura do direito positivo reconhece a primazia do direito internacional público sobre o sistema jurídico dos Estados

² Ver apontamentos sobre Hans Kelsen (1881-1973).

³ Trata-se da liberdade do espaço oceânico, a fim do uso progressivo e sem restrições dos imensos recursos nele contidos. Cf. Hugo Grotius (1609). In: BEGUERY, 1979, p.119-20.

de proteção dos recursos marinhos, desejo de conservação e garantia de preservação das espécies, para, a partir daí, legitimar nas águas brasileiras os próprios Objetivos Nacionais (CUNHA, 1988).

Entretanto, no pós-Guerra Fria os EUA adotaram uma práxis mais sintonizada com a liberdade e a democracia. A multilateralidade reduziu as tensões internacionais e, principalmente, sustentou a vantagem hegemônica depois da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Estudos sobre as relações internacionais, realizados nos anos 60, alertavam a sociedade brasileira quanto à ocultação da estratégia das grandes potências e instituições financeiras internacionais para dominar com programas de reestruturação econômica os países periféricos. Foram redefinindo a estratégia nacional ao longo do avanço da globalização. A intenção dos EUA é privilegiar uma ação externa mais agressiva de envolvimento e confronto no Oriente Médio, isto é, reiterar poder, pois em 2003 elevaram o orçamento militar a US\$ 399 bilhões para garantir a invasão do Afeganistão. Tal cenário remete-nos ao debate do conteúdo da Nova Ordem Mundial.

A estratégia dos Estados costeiros periféricos, dentre eles o Brasil, para evitar a desterritorialização da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) é priorizar planos próprios de desenvolvimento sustentável das potencialidades dessas águas, de modo a assegurar o respeito à soberania nacional sobre os recursos vivos e não-vivos e a exploração econômica do leito e do subsolo marinho.

CRITÉRIOS DE DEMARCAÇÃO

O assunto PCM/ZEE é extenso. A indústria pesqueira internacional quer man-

ter para si o espaço marítimo sul-americano. A proposição brasileira de alargamento da PCM está longe de ganhar unanimidade nas Nações Unidas. Foi visível o mal-estar gerado com a proposta de aumento do mar. Talvez os técnicos da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) tenham aliviado ante a pressão dos grupos econômicos dos países mais ricos e/ou protestos da indústria pesqueira. Resolveram rejeitar a reivindicação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) para as regiões Norte e Sul do Brasil, dando sinal para somarmos às 200MN⁴ (370,4 km), a partir de maio de 2007, apenas 117,20MN (712.500 km²) ao invés de 150MN⁵ (911.847 km²) à ZEE, a partir da Linha de Base da PCM (MONTEIRO, 2007). Foi a área oceânica de 3.539.919 km² para a dimensão de 4.252.419 km².

A Marinha do Brasil (MB) dá-nos prova de que, por meio de ações variadas de interesse social realizadas na “Amazônia Verde” e de monitoramento científico na “Amazônia Azul”, criou condições pacíficas para isto, e, quiçá, alçaremos ainda os 4,5 x 10⁶ km² de mar (ALBUQUERQUE, 2004a: 140) (vide figura 1).

Em linhas gerais, a ZEE brasileira é um espaço marítimo de natureza completa, entre 4°30’N-33°44’S, numa zona intertropical e subtropical. Abrange águas, solo e subsolo da PTC, isto é, a área da AJB, cuja exploração é prevista no Primeiro Plano Setorial para os Recursos do Mar (I PSRM, 1974). Mede, na linha da superfície, 228MN, calculadas a partir das 12MN de costa (21,29 km²), no sentido Norte-Sul, entre Amapá e Rio Grande do Sul, de 7.367 km de linha de costa e 1.200 km de reentrâncias litorâneas; segue no sentido Leste-Oeste até o li-

⁴ Uma milha náutica (MN) ou milha marítima (MM) equivale a 1,852km de largura. Cf. CARVALHO, 2004.

⁵ O número refere-se a nossos cálculos matemáticos aproximados sobre o valor de área: 4,251 milhões vezes 350MN divididos por 5,4 milhões resulta em 240MN.

certas atividades econômicas marítimas. Foi vetada a proposição de aumento pelos EUA com ajuda de Israel, Venezuela e Turquia, e abstenção de outros 17 representantes⁹. A convenção só vigorou em 1994, a partir da adesão do 60º membro (SERAFIM, 2006). O Governo antecipou-se à ONU. Fez publicar-se a Lei nº 8.617, de 04/01/1993, sobre o limite exterior: criar a lei do mar.

A PCM possui riqueza mineral incalculável. Em alguns pontos da costa ela apresenta largura estreita e profundidade reduzida. Divide-se em quatro compartimentos.

Na área Norte (Amapá, Pará e Maranhão), explica SERAFIM (2006), a largura é grande, registrada entre a distância de 40 e 160MN (cerca de 253,1 km de largura), ponto de quebra ao redor de 140-150 m, média de profundidade de 1.500 m e limite aos 2.500 m. Recebe os sedimentos lamosos da descarga do Rio Amazonas. Isto resulta em alta produtividade de espécies demersais no litoral do Amapá e do Pará. A zona oceânica recebe influência da Corrente do Brasil e da Corrente Sul Equatorial. Abrange o trecho de Cabo Orange até a foz do Rio Parnaíba.

O litoral Nordeste (Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia) é estreita. Alcança, no estado da Bahia, entre 20 a 30MN (37,04-55,56 km), mas algumas vezes chega a cerca de 54MN (100 km), no caso do litoral do Maranhão. Recebe aporte reduzido de sedimentos, ante a pequena capacidade de descarga dos rios da região. Isso limita o índice de produtividade primária. Apesar disso, a região costeira apresenta alta diversidade biológica e baixo índice de fito e zooplâncton. Também recebe influência da Corrente Sul

Equatorial, entre 5º e 10ºS, e do braço Norte da Corrente do Brasil, no sentido das Guianas. Existem nessa região os dois arquipélagos oceânicos, ao norte do Ceará (Arquipélago de Fernando de Noronha e Atol das Rocas, integrante da mesma cadeia montanhosa; Arquipélago de São Pedro e São Paulo, a cerca de 510MN da costa do Rio Grande do Norte, isto é, 944,5 km). Nesses locais vemos o soerguimento de águas mais profundas, isto, é, mais ricas, de elevado nível de produtividade. Abrange o trecho da foz do Rio Parnaíba até Salvador, além, é claro, da área das ilhas oceânicas mencionadas.

A área Central ou litoral Leste é de largura variável. A divisão abrange o trecho Salvador-Cabo de São Tomé-Vitória, bem como a Ilha da Santíssima Trindade, o Arquipélago Martin Vaz e o Arquipélago de Abrolhos, que é formado pelas Ilhas de Santa Bárbara,

A Plataforma Continental Marítima possui riqueza mineral incalculável

Redonda, Siriba, Guarita, Sueste e o Recife das Timbetas. Recebe maior aporte fluvial na região costeira, graças à Corrente do Brasil. Temos um afloramento de águas de fundo. O resultado é o enriquecimento das águas na área da ressurgência. Apresenta recursos pesqueiros demersais abundantes.

As áreas Sul (Santa Catarina e Rio Grande do Sul) e Sudeste (Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná) apresentam maior alargamento, a partir do Paraná. Abrangem o eixo Rio de Janeiro-Rio Grande do Sul. O Estado do Rio de Janeiro, municípios de Cabo Frio, Arraial do Cabo, São João da Barra, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo, detém a terceira maior costa do País, com cerca de 640 km, e também uma frota importante. A cidade de Cabo Frio (RJ) é a principal área de

⁹ Cf. *Folha de São Paulo*. 2008.

ressurgência costeira do Brasil, e devido à ação de ventos fortes de Leste/Nordeste leva à intrusão de águas de menor temperatura na costa brasileira: a Água Central do Atlântico Sul (Acas), que é uma mistura entre a Água Quente da Corrente do Brasil e a Água Subantártica da Corrente das Malvinas. Temos um aporte significativo dos nutrientes dos rios. Isso resulta na aparição de importantes recursos pesqueiros.

Entra na ordem do dia do Poder Nacional a consolidação das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)¹⁰, isto é, a ZEE; é essencial incluir a visão oceanopolítica no ensino de Geografia para contrabalançar o avanço descontrolado do capitalismo, ressalta o Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Frederico Simões Serafim. Ademais, já avisou o ilustríssimo Professor André Roberto Martin, geógrafo da USP, sobre a questão soberania marítima, que a globalização desperta entre as partes ressentimentos perigosíssimos. Alerta, nas considerações finais de seu livro *Fronteiras e Nações*, acerca da controvérsia sobre a questão do nosso espaço marítimo.

O MAR NA HISTÓRIA MARÍTIMA NORTE-AMERICANA

O mar é um fator de influência imediata na vida dos Estados, disse o pensamento oceanopolítico de Mahan. Trata-se de uma teoria de natureza histórica que é usada para construir uma doutrina de superioridade do mar em relação à terra, por meio de alicerces geográficos (Geografia), sociais (sociedade) e políticos (Estado) (vide figura 2).

O *Captain* (USN) Alfred Thayer Mahan (1840-1914) é considerado pela elite inte-

lectual do assunto como pai da expressão “Poder Marítimo”, cujo local de nascimento é Annapolis, na Academia de Oficiais da U. S. Navy.

O oceanopolítico norte-americano cria que a fórmula fundamental do poder, sucesso e grandeza das grandes nações, possuía cinco elementos desde a antiguidade. Teve no mar uma grande inspiração para inúmeros livros e artigos.

Aliás, Mahan nutria gosto especial pela idéia clássica de “domínio” marítimo. Dentre os seus princípios: concentração de força para garantir a vitória, paralisação através do bloqueio, filosofia da batalha decisiva e ênfase nas naus de guerra (“navios

de linha”) para a destruição do inimigo, lembra BARBEDO JUNIOR (1983).

Para ele, o mar era uma das fontes naturais (fator geográfico) de poder dos Estados e, sobretudo, o recur-

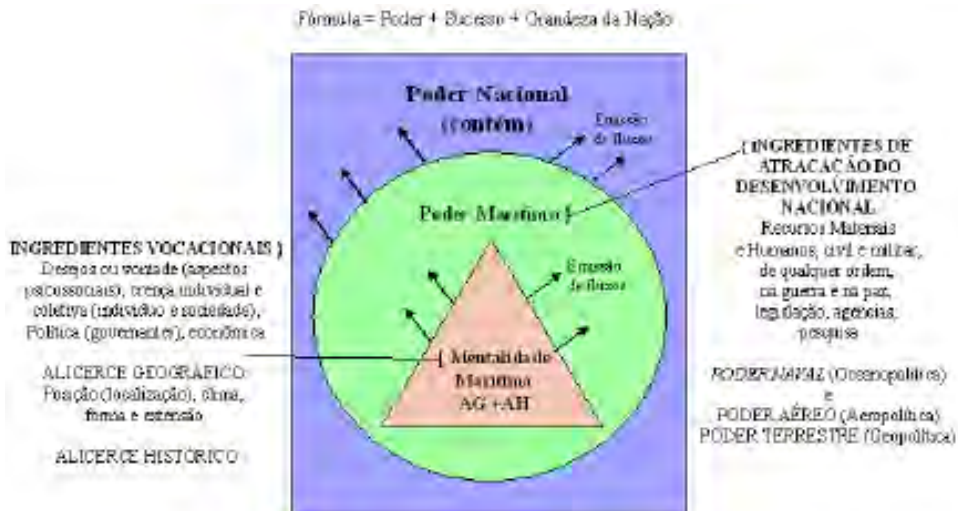
so (histórico) para a ampliação dos domínios terrestres dos EUA. Junta a isso a posição geográfica em relação aos fluxos (critério locacional) para os EUA vencerem os desafios. A fisiografia da costa, extensão, profundidade (critério espacial), o aspecto psicossocial (espírito do povo) a política governamental (instituições nacionais e recursos) ditam a vocação marítima de uma Nação. O conjunto destes elementos vocacionais é o *Sea Power*, ou Poder Marítimo (MIYAMOTO, 1981: 35).

O Poder Marítimo está contido no Poder Nacional, que é o conjunto de recursos material e humano da nação e de toda e qualquer ordem, reunidos nas discussões diplomáticas e sempre prontos a agir na guerra e/ou na paz. Elementos de ordem técnica, ma-

O mar é um fator de influência imediata na vida dos Estados

Mahan

¹⁰ Decreto-Lei nº 1.098, de 25/3/1970.



MAHAN, FILOSOFIA CLÁSSICA ("DOMÍNIO" DO MAR) = concentração de força + batalha decisiva + Navios de Linha

FIGURA 2. Organograma do Poder Marítimo

terial e humana em relacionamento intrínseco entre si, e de caráter civil e militar sobre a terra, céu, rio e mar somam-se aos itens supramencionados, dentre eles: centros de pesquisa científica, navios oceanográficos, agências governamentais, aspectos psicossociais (vontade do povo), esportes náuticos, legislação etc. Temos, ainda, no quesito Marinha Mercante, a subdivisão do item frota em navios de grande cabotagem, navios de pequena cabotagem e navios de longo curso. Ou seja, pensar o Poder Marítimo é pensar a Marinha Mercante e o Poder Naval, daí, consecutivamente, o desenvolvimento da Nação.

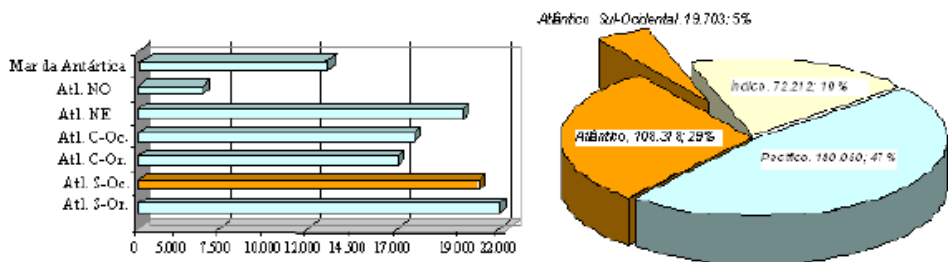
A Mentalidade Marítima é um dos atributos do Poder Marítimo, que, por sua vez, é um dos ingredientes da Política Nacional. Trata-se de um desejo de agir, espécie de crença individual e/ou coletiva sobre a importância do mar para a Nação, que nutre atitudes políticas, econômicas e militares.

O Poder Naval (Força Naval) é o braço militar do Poder Marítimo. Reúne navios, bases navais, depósitos, hospitais, departamen-

to de hidrografia e navegação, apoio logístico móvel, arsenais e, especialmente, porta-aviões e a Força de Submarinos da Esquadra.

Evidentemente, o aspecto geográfico (posição, clima, forma e extensão) litorâneo modela a equação Mentalidade Marítima, pois algumas vezes enseja a expansão marítima do Estado. Listou Mahan, dentre os vários elementos, lembra o Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt (et al., 1984), aspecto histórico, posição geográfica, forma e extensão do território. O navalista norte-americano atribuiu nesta equação um peso maior à posição geográfica e ao modo de ser e à vontade de agir sobre o mar, que compreendem o caráter nacional (povo) e o governamental (desejo do governante). A somatória dessas variáveis resulta no cálculo da maritimidade, isto é, na vocação do país para água salgada (SERAFIM, 2006).

De acordo com o ilustríssimo navalista brasileiro Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, o colega norte-americano expressou em vários artigos a filosofia clássi-



FIGURAS 3 e 4. Oceano Atlântico (milhares de km²) frente os oceanos e Atlântico Sul-Occidental como macrozona (inclusive Mar da Antártica, 12.298 x 10³ km²)

ca, com base nas relações intrínsecas entre História e Geografia. De acordo com a avaliação do insigne oficial brasileiro, as diretivas políticas abordadas em *A influência do Poder Marítimo na História* (1890) garantiriam a Mahan o adjetivo de oceanopolítico.

Mas, na verdade, o conceito Poder Marítimo surgiu antes, no século XVIII. Foi uma estratégia de aperfeiçoamento do capitalismo. A expansão das atividades produtivas inglesas difundiu a Oceanopolítica na comunicação entre a Europa e o “Novo Mundo”. Veio adquirir nuances mais definitivas entre o final do século XIX e início do século XX. Veja, por exemplo, a elevação da tarifa de afretamento de navios estrangeiros praticada por Portugal no século XVI para controlar as rotas do Atlântico. Este acontecimento é revelador. Demonstra que os Estados mais poderosos da Europa já patrocinavam desde cedo a luta pelo “domínio” de áreas oceânicas extraterritoriais. E, assim, o aspecto comercial juntou-se à pesquisa científica.

OCEANOPOLÍTICA E REGIME MILITAR BRASILEIRO

O mar é uma fração importante do nosso universo estratégico; logo, um cenário po-

O mar é uma fração importante do nosso universo estratégico; logo, um cenário potencial de conflitos entre o Estado e grandes interesses corporativos. Vemos a tese da universalização animar a liquidação das fronteiras

tencial de conflitos entre o Estado e grandes interesses corporativos. Vemos a tese da universalização animar a liquidação das fronteiras. A visão do Atlântico Sul-Occidental como nossa área de pretensão territorial demanda, preliminarmente, a análise retrospectiva do processo histórico de expansão marítima portuguesa.

O Atlântico Sul-Occidental é uma macrozona do Atlântico Sul; mede cerca de 19.703 x 10³ km², o que representa algo ao redor de 30% da massa líquida do corpo d’água que o contém, 81.657 x 10³ km², como demonstram as figuras 3 e 4.

Tal área é uma via de comunicação e de influência natural para o País. Incluem essas águas o solo e o subsolo da Plataforma Continental Brasileira, cujo conjunto ZEE + PCM mede 4.252.419 km², ou seja, 5,20%

da área do Atlântico Sul-Occidental mencionada acima: $81.657 \times 10^3 \text{ km}^2$ (MACIEL, 2007; LOBÃO, 2007; MONTEIRO, 2007).

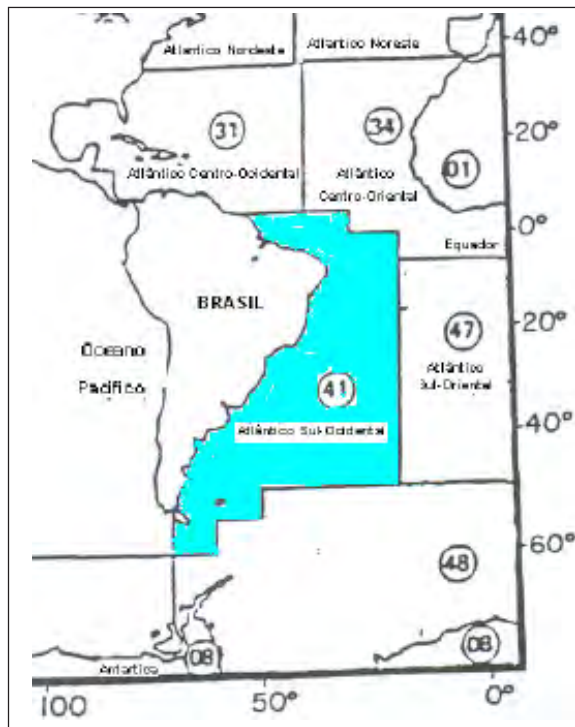
Nele, a península nordestina é o divisor das águas do Atlântico Sul-Occidental. Temos a porção Centro-Norte, acima, e a porção Centro-Sul, abaixo, ditada na linha Natal-Dacar (Vice-Almirante Herick Marques Caminha *apud* COHEN, 1988) (vide mapa 1). A valorização de nossa área marítima demonstra-se um excelente mecanismo de crescimento e de desenvolvimento da Nação (BEGUERY, 1979; GALLO-VERRONE, 1977; DOUMENGE, 1967).

Eis que vem para nos ajudar a estabelecer tal demarcação sobre a imensidão do mar brasileiro a Oceanopolítica, que é um conhecimento de caráter militar, porém de alvitre essencialmente ao pensamento naval. A Oceanopolítica está vinculada à história dos países costeiros.

A Oceanopolítica é um dos braços do Poder Nacional (BARBE-DO JUNIOR, 1983). Também um circuito onde se enredam interesses distintos de setores diferentes, e não exclusivamente militares, mas, sobretudo, ingredientes políticos, econômicos e civis.

Veio o governo de Juscelino Kubistchek e deu-nos uma nova dimensão ao Brasil Central. Todavia, no dia 31 de março de 1964, o Exército assumiu as rédeas do Poder Executivo. As elites militares e os intelectuais do grupo da Sorbone, que incluía o General Golbery do Couto e Silva, interpretaram que a Política Nacional deveria preencher rapidamente o “vazio” da região Central. O governo lançou o discurso da “integração nacional”, cujo interesse era a ligação do Centro-Sul à Amazônia Legal no período militar, revelando o interesse do Exército Brasileiro pela integração nacional.

O planejamento geopolítico privilegiou muito mais o “Heartland” do que o Poder Marítimo Brasileiro



MAPA 1. Projeção oceanopolítica da Bacia do Atlântico Sul-Occidental (critério da OTAN, Área 41) (*apud* Therezinha de Castro, 1976)

O planejamento geopolítico privilegiou muito mais o “Heartland” do que o Poder Marítimo Brasileiro. As elites ajudaram a população a esquecer o mar. Talvez a invisibilidade de marcos geodésicos marinhos explique

a ausência dos limites submersos no mapa político-administrativo brasileiro (MARTIN, 1998). Talvez a cultura brasileira tenha perdido o elo de identidade com o mar.

O pensamento geopolítico do General Golbery era inovador e de enorme importância histórica, sobretudo porque embebeu as instituições brasileiras e acontecimentos políticos nacionais.

Até o governo do General Figueiredo, a Presidência da República manteve como livro de cabeceira a geopolítica de Golbery, além de outros pensadores políticos militares das nossas Forças Armadas, diz Miyamoto¹¹.

Lembra o Professor John Child, o modelo golberiano almejava responder os nossos paradigmas nacionais. Mas, cumpre lembrar desde logo, o EB desenvolveu um conjunto de soluções distinto para os problemas brasileiros, inspirado no pensamento geopolítico de Golbery. Mas, por outro lado, houve um divisionismo nas Forças Armadas que levou à cisão dos projetos oceanopolíticos sobre o mar da circunvizinhança política.

De um lado, a proposta de “estratégia portentosa de toda uma hercúlea integração territorial, de nossa imperiosa projeção continental” criada por ideólogos da Escola Superior de Guerra (ESG), sobretudo na Guerra Fria (COUTO e SILVA, 1981: p.3).

De outro lado, as idéias da Marinha, que é uma instituição dona de visão própria de mundo, vista na linguagem, costume e tradições, e cuja linha mestra do pensamento expressava o grandioso empreendimento de “domínio” do Atlântico Sul-Occidental, elaborado por ilustres navalistas, como é o caso do Almirante-de-Esquadra Mário César Flores, expresso na *Revista Marítima Brasileira* (RMB).

O Poder Marítimo brasileiro escapou da vista do governo revolucionário, deixando a construção naval brasileira a “ver navios”. Foram circunstâncias históricas ou, quem sabe, fraqueza da Presidência. Foram concretizadas a projeção continental e

a defesa do Ocidente. Foram entregues erroneamente ao grande irmão ocidental, os EUA, a elaboração e a execução da proteção do Atlântico Sul, lamentou Afonso Arinos de Melo Franco¹².

O Itamaraty almejava a proclamação de uma política externa mais independente, que cultivava uma autonomia de planejamento em relação ao Norte. Mas os geopolíticos do Brasil deixaram de realizar o nosso destino histórico.

É nossa opinião que o General Golbery traçou no livro *Conjuntura Política Nacional – O Poder Executivo*, da Livraria José Olympio Editora, um estilo clássico. Nele, o Atlântico Sul-Occidental é retratado pela administração como um espaço dissociado da problemática nacional; salvo, logicamente, a ação sutil do

governo do General-Presidente Costa e Silva (1964-1967) para desbravar a Ilha Amazônica, de modo a integrar o território nacional. A manobra utiliza o avanço em pinça, cujas cabeças-de-ponte são a península do Nordeste

e o núcleo central. Trata-se de vitalizar a navegação interior do Nordeste próximo a Belém, margem direita do Rio Amazonas, com avanço rumo Oeste, e, simultaneamente, melhorar as comunicações fluviais da península Centro-Oeste, rumo Noroeste, de modo a ajudar a unir as penínsulas ao “Heartland” brasileiro (hiléia amazônica), isto é, a incorporação da Amazônia. E, portanto, o navio era peça periférica na estratégia geopolítica brasileira de segurança, integração e desenvolvimento (COSTA, 1984).

A verdade é que a demarcação dos coeficientes na equação de crescimento da economia era, sobretudo, prerrogativa de generais.

O navio era peça periférica na estratégia geopolítica brasileira de segurança, integração e desenvolvimento

¹¹ Ver análise de MARTÍNEZ (1980) sobre a obra Geopolítica do Brasil (1981).

¹² Nota introdutória em COUTO e SILVA, 1981.

Faltou, sim, articulação entre a Presidência da República e a visão oceanopolítica, em verdade por questão da polarização do poder. A sucessão de erros do comando prolongou o retardo do pensamento governamental.

Para tanto, os generais desejavam inspirar o Governo Federal a abrir estradas. Já o sonho da cultura naval era impulsionar o Poder Marítimo brasileiro. Tal ação, diziam os navalistas, impulsionaria o crescimento. O crescimento dar-se-ia a partir do mar. À vista disso, o mapa político permaneceu alheio por décadas sobre a existência do espaço marítimo.

Mas os economistas estavam convictos da necessidade de intervenção drástica para atenuar os problemas estruturais da economia hiperinflacionada. A opinião deles era que, dessa vez, ingressaríamos num crescimento vigoroso se bloqueássemos o impulso inflacionário e o *deficit* insuportável das contas internas.

Em 1964, o Presidente Castello Branco lançou o Programa de Ação Econômica e restringiu o crédito, mesmo sabendo que isso diminuiria a capacidade produtiva.

De qualquer forma, a Marinha não era um elo isolado do pensamento militar brasileiro. O Exército desejava a integração do continente ao mar. A instituição devotou-se à defesa do Poder Marítimo para o Brasil realizar o seu destino histórico: a emersão como potência. O cotejo da potencialidade insuspeita dos recursos dos oceanos não deveria escapar à reflexão dos problemas nacionais.

O interesse por questões oceanopolíticas e o fortalecimento do setor econômico instigaram o Governo a elevar os gastos governamentais na defesa do mar. As elites resolveram cotejar a incorporação da nossa ZEE no planejamento estatal (NADER, 2003).

Em 1965, o Governo manobrou e elevou o índice de nacionalização da frota mercante a mais de 60% (TELLES, 1998). Foi atendida a solicitação da Sociedade Brasi-

leira de Engenharia Naval (Sobena). A Superintendência Nacional de Marinha Mercante (Sunamam) exigiu projeto nacional na construção de cargueiros de até 12.000t de deslocamento. A medida era essencial à ampliação da frota brasileira. O índice de nacionalização dos navios brasileiros saltou para 90%, dando maior projeção do nosso país no exterior.

Em 1966, a afinidade levou a mencionada associação a patrocinar o 1º Congresso Pan-Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos e Fluviais, na cidade do Rio de Janeiro, onde as mesas-redondas impulsionaram temas ligados ao planejamento setorial: legislação, infra-estrutura, pessoal, tecnologia de construção, política pública de construção, reparos, ensino técnico, formação profissional, diretrizes governamentais para o setor de transportes marítimos, fretes marítimos etc.

A segunda etapa do ajustamento iniciou-se no ano de 1967. O órgão expandiu os investimentos em infra-estrutura, registram os trabalhos técnicos da Sobena. Temos, por exemplo, o 2º Congresso Nacional Pan-Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos, de autoria do participante engenheiro Renzo Antonio Sonegheti, na exposição do tema “Tecnologia e produtividade dos estaleiros nacionais”. Foram contratadas novas encomendas de velozes navios cargueiros.

EVOLUÇÃO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Os técnicos discutiam qual a melhor estratégia de estimulação da indústria de construção naval e da navegação de cabotagem e de longo curso. A fim de atender ao projeto de crescimento da Marinha Mercante do Brasil, o Ministério dos Transportes (MT) determinou a mudança das regras do setor, mandando a Superintendência alterar a po-

lítica de fretes marítimos (TELLES, 2000). Então, o órgão trocou a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TR) pelo Adicional ao Frete Marítimo para a Renovação do Fundo de Marinha Mercante (AFRMM, Decreto-Lei nº 2.404/67), sendo os recursos recolhidos ao Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

As elites no poder aumentaram a alíquota sobre a navegação de cabotagem de 5% para 20%. A mudança provocou um aumento de 50% no custo da Marinha Mercante brasileira na navegação de longo curso (importação) e de 10% na navegação interior. A União determinou, ainda, a preponderância de armadores nacionais e tripulação brasileira na importação e exportação de mercadorias (GONÇALVES, 2004). Também redirecionou a verba da construção naval e dos armadores para o ensino profissional marítimo e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), sob cuidados da Diretoria de Portos e Costas (DPC, Lei Federal nº 5.461/68). Foi crescendo vigorosamente a participação dos navios brasileiros na cabotagem, até que o volume equiparou-se aos de bandeira estrangeira. Fortaleceu-se na cartilha política nacional o projeto de construção da primeira Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm, RJ)¹³.

O Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, então superintendente da Sunamam, sabia do inter-relacionamento de condicionantes na economia. Para ele, era vital a apropriação do espaço marítimo. O militar lançou uma campanha muito inteligente que

despertou a tecnoburocracia do MT para a necessidade de mudança da política de fretes marítimos. A navegação de cabotagem no Brasil torna-se o acelerador da nossa economia. Foram os recursos do BNDES muito importantes para isso. A diretoria financeira da Sunamam demonstrou-se motivada a criar “pólos novos geradores e propulsores de desenvolvimento econômico” (MIYAMOTO, 1987: 7).

A seguir, o Governo exigiu das empresas estatais que, em caso de semelhança de preço no serviço de reparo naval, privilegiassem o empresariado nacional.

Para a administração, o plano de ajustamento teve um impacto positivo na economia. A economia cresceu rapidamente com

A navegação de cabotagem no Brasil torna-se o acelerador da nossa economia. Foram os recursos do BNDES muito importantes para isso

a entrada do economista (FEA/USP) Antônio Delfim Netto na equipe de Costa e Silva (1967-1974). O Brasil mudou o rumo da economia, graças a um conjunto de incentivos. Cite-se a melhora da balança de pagamento de fretes marítimos. O aumento de di-

visas induziu a alta do PIB em mais de 9% para engordar o Tesouro Nacional.

A União alterou a extensão do limite das águas brasileiras até 200 milhas (Decreto-Lei nº 1.098/70). Para o Governo Médici, o Atlântico Sul adquiriu a condição de espaço imediato de interesse nacional.

Em 1970, o Governo lançou o Primeiro Plano Plurianual de Construções Navais (I PCN, 1970). Foram investidos mais de US\$ 1,2 bilhão em diversos segmentos da indústria de construção naval (MOTTA, 1980). Os estaleiros modernizaram-se e expandiram as suas instalações.

¹³ É o atual Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), criado pelo Decreto Federal nº 68.042, de 12/1/71, e inaugurado em 12/4/71.

O período de 1968-1973 é conhecido por “milagre econômico brasileiro”. A nossa Pátria alçou o comércio internacional. Houve uma estratégia conservadora de crescimento da economia brasileira “sustentada pelo endividamento externo e por uma vigorosa intervenção estatal na economia” (BECKER-EGLER, 1994: 124). Os militares implementaram um modelo de desenvolvimento político-econômico ambicioso que extrapolou, no bojo da Doutrina de Segurança Nacional, alguns aspectos da temática da Guerra Fria. O objetivo do Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (IPND, 1972) era ampliar a participação do Brasil no mercado internacional com a diversificação da carteira comercial. A União reatou as relações diplomáticas com o Governo da República Popular da China (RPC), inspirada no desejo de desenvolver as relações amistosas existentes entre os povos, incrementar suas relações econômicas e intensificar a cooperação no transporte marítimo, com base nos princípios da igualdade e do benefício mútuo. Lançou o Convênio sobre Transportes Marítimos entre nossos governos (Decreto nº 85.314, de 5 de novembro de 1980), abrindo os portos nacionais aos chineses.

De acordo com dados do IBGE¹⁴, a taxa média de crescimento do PIB alçou o patamar de 11,2%, e a atividade industrial variou entre 12 e 18%, empurrada pelo aumento do ingresso dos investimentos externos. A indústria naval japonesa chegou ao País. O Brasil emergiu como potência regional (MIYAMOTO, 1985).

A maneira de o General-Presidente Ernesto Geisel (1974-1979) pensar o Brasil é visivelmente o contrário da visão gestada na Escola Militar de Resende, a Escola Superior de Guerra (ESG), e usufruída por Castelo Branco nos anos 50 e 60.

Em 1974, a Sunamam lançou o II Plano Plurianual de Construções Navais (II PCN). A perspectiva dos burocratas era a consolidação do setor marítimo. Foram direcionados mais US\$ 3,3 bilhões em subsídios aos estaleiros e para exportação de navios. Elevou-se a nossa participação no longo curso, que, no aspecto da carga geral (navios-contêineres, carga frigorífica e carga solta), registrou participação de 12% (1968).

Em 1978 o volume de navios no longo curso atingiu 27%, ressaltou o General Dyrceu de Araújo Nogueira, então ministro dos Transportes, na exposição “Consolidação da Indústria Naval”, na abertura da 7ª Conferência Nacional da Sobena-RJ (1982).

É exatamente nesse contexto que o pensamento político brasileiro ampliou a inserção dos navios do Lloyd Brasileiro na navegação de longo curso. Ou seja, ao longo das rotas de interesse imediato do País, como, por exemplo, América do Sul, Caribe e México, EUA, Europa Ocidental e Extremo Oriente. Os estaleiros nacionais realizaram diversos investimentos estruturais: guindastes variados, de até 660 t; transportadores, pontes rolantes com capacidade de transporte de até 110 t e outros equipamentos; diques flutuantes, de até 77m de comprimento; e diques secos, de até 350m de comprimento. Tudo para capacitar o parque industrial a construir “supernavios”, de até 600.000 tpb nas novas carreiras (TELLES, 1999: 63).

A Ishibrás automatizou a linha de montagem e inaugurou nos idos de 1974 dois empreendimentos: uma fábrica no município de Campo Grande (RJ) e uma empresa independente de consultoria, na sede da empresa, na cidade de Niterói (RJ), voltada à execução de Projetos Navais e Ferroviários, a Ishitec S.A.

Em 1974, lembra TELLES, a administração Geisel lançou o II Plano Quinquenal de De-

¹⁴ Disponível em: http://www2.mre.gov.br/acs/diplomacia/portg/h_diplom/gm014.htm. Acesso em: 12 de janeiro de 2007.

envolvimento ou II PND (1975-1979), para impulsionar novamente as exportações, mas sobretudo consolidar o setor petroquímico e a indústria de armamentos nacional, com a Engesa e a Avibrás como setores estratégicos (BECKER-EGLER, 1994).

O setor marítimo alcançou o terceiro lugar no *ranking* mundial e, inclusive, supriu a demanda externa, exportando graneleiros, alguns deles para o México e o Oriente Médio. Em 1976, nasceu a Empresa Brasileira de Reparos Navais (Renave) e, no ano seguinte, o estaleiro Caneco criou a Engenavi e passou a terceirizar consultoria.

O MT completou uma série de metas setorizadas de crescimento até o término do governo do General-Presidente Geisel. A construção naval alcançou o apogeu durante o governo do General-Presidente Figueiredo (1979-1984). Mas a Diretoria de Engenharia sobreestimou os efeitos do “Choque do Petróleo” de 1973 (AGUIAR, 1988: 46).

Diz ALMEIDA (2004), o prognóstico do governo militar era tornar o Brasil uma grande potência. Mas a Organização dos Países Produtores de Petróleo (Opep) decidiu aumentar o preço do petróleo.

FUNDAÇÃO DA CRISE NA CONSTRUÇÃO NAVAL CIVIL E MILITAR

O Estado resolveu endividar-se para sanar a balança de pagamentos, devido à escalada internacional do barril do petróleo. De acordo com o IBGE, o endividamento externo chegou a US\$ 7,8 bilhões em 1968. Também um levantamento semelhante, mas do Banco Mundial, realizado em 1970, apontou a subida da nossa dívida externa para US\$ 5,2 bilhões. Ainda segundo dados ofi-

ciais, em 1979 o endividamento bateu na casa dos US\$ 50 bilhões e, em 1988, US\$ 102 bilhões.

Mas a crise do petróleo já havia impactado a nossa economia. A ociosidade não tardou a se manifestar no pólo industrial do Rio de Janeiro, porque o pacote do Governo reduziu a verba de custeio entre 1973 e 1979 (período conhecido como “marcha forçada” da economia) (BECKER-EGLER, 1994: 139). A elevação da taxa de juros internacionais e a elevação do preço do barril do petróleo provocaram danos irreparáveis à Marinha Mercante brasileira, porque aumentaram os custos operacionais das empresas, avolumando os problemas da Teoria de sustentação do crescimento. Venceu a Opep.

Em 1982 o Governo retirou do MT o gerenciamento do dinheiro da Marinha Mercante, repassando-o para o BNDES.

Ainda naquele ano, o Governo do Presidente Figueiredo resolveu recalculer o limite do território marítimo brasileiro. Mas o novo critério de demarcação

O setor marítimo alcançou o terceiro lugar no *ranking* mundial

causou uma cisão entre Brasil e EUA.

Também a conferência de fretes Europa-Brasil-Europa pressionou os armadores brasileiros. Resultado: criou novos paradigmas à nossa construção naval civil, apressando a revisão do acordo geral sobre rateio de cargas.

Mesmo depois da abertura democrática, os problemas de reaparelhamento e repotencialização continuaram a acelerar a obsolescência dos meios navais. As vistas nos navios ocorriam de maneira irregular. De fato, o Governo Federal descumpriu as normas da Conferência de Paris (1993) sobre a manutenção preventiva de navios. Assim sendo, como o atendimento às convenções internacionais deixou de ser feito, não houve a expedição de certificados da

Enhanced Survey. Os afretadores de carga mudaram de fornecedores para não perder encomendas. As empresas estrangeiras começaram a arrebanhar a nossa navegação de longo curso, como foi o caso do Lloyd Brasileiro, porque o BNDES resolveu manter as mesmas exigências sobre financiamento, isto é, garantias no valor de 30% para concessão do financiamento dos navios e limite de crédito de até 50%.

Ficou mais difícil construir navios em estaleiros brasileiros. Os erros de avaliação consecutivos concentraram o setor marítimo nas mãos de armadores estrangeiros, levando o Lloyd a perder a dianteira para a concorrência na segunda metade dos anos 80, isto é, o avanço da participação dos navios de bandeira de conveniência no mercado brasileiro (VIDIGAL, 2002).

Em 1996, o Lloyd já havia sumido. A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, Aéreos e Fluviais ressaltava, de modo particular, à imprensa especializada sobre a diminuição da frota da estatal por meio do leilão para suprir o peso de milhões de dólares em dívidas do Lloyd no exterior e também o arresto de navios para custear a gigantesca dívida trabalhista que somava, desde 1960, cerca de US\$ 50 milhões (MIRANDA, 1995; FREIRE, 1997; MARINHO, 1997; SILVA, 1997).

A CONJUNTURA ATUAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO

A ação de apropriação do espaço pelo capital materializa, a maioria das vezes, o

direito de uso sobre o espaço do qual não se é o proprietário. O direito de posse vence os obstáculos naturais, mas o acordo é consensual. O Estado realiza uma nova demarcação da borda territorial para satisfazer o poder econômico da outra parte.

Mais: ainda pagamos um preço altíssimo pelo desmonte dos arsenais e estaleiros. Foram dissociados milhões de dólares americanos da nossa economia. A origem disso é variada.

Muitos acadêmicos ainda não relacionam o Produto Interno Bruto (PIB) ao comércio marítimo. Esse erro de mentalidade

abre as portas do País a oportunistas estrangeiros. Mas a expectativa é de que o Governo Federal prossiga no intento de incorporar os 911.847 km², ou seja, de alcançar as 350MN (4.451.766 km²). A questão é de águas profundas.

É desafiante analisar as estruturas da nossa configuração político-territorial, pois a Pátria

detém muitos interesses no Atlântico Sul, especialmente no compartimento ocidental: comércio exterior, marinha mercante (frota, tripulação, estaleiros, indústria de reparos navais, navieças, portos e indústria *offshore*), pesca artesanal e extrativista marinha (costeira e oceânica), lazer, turismo, aquícultura marinha, recursos minerais e energéticos etc. que são ingredientes do Poder Marítimo.

Recordamos o que foi dito. O mundo está dividido em pólos de poder. A produção do espaço é dinâmica porque prenuncia a construção e a consolidação do território. Lamentavelmente, a história marítima brasileira revela um processo descontínuo de “domínio” do mar.

As empresas estrangeiras começaram a arrebanhar a nossa navegação de longo curso, como foi o caso do Lloyd Brasileiro

★ ★ ★

Em 1996 o Lloyd já havia sumido

Porém é preciso proteger as reservas de petróleo e de gás natural em águas profundas (entre 300 e 1.500 m)¹⁵ e jazidas (reservatórios) em águas ultraprofundas (lâmina d'água acima de 1.500 m), como é o caso da exploração da camada pré-sal, e simultaneamente estimular a vinda de investimentos estrangeiros para inserirmos o País de forma vantajosa no circuito mundial.

Para tanto, o Brasil se prepara para crescer comercialmente no cenário internacional. Está demonstrando capacidade de atrair capital externo, como é o caso dos Tigres Asiáticos, especialmente a indústria automobilística japonesa, cuja velocidade de desenvolvimento é surpreendente nas áreas de tecnologia de ponta.

Recentemente, o Presidente Lula assinou o Decreto-Lei nº 10.893, de 13/7/2004, liberando os recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para as empresas brasileiras adquirirem navios no exterior¹⁶. Também sinalizou a hipótese de alterar as regras da licitação internacional sobre a construção de plataformas. A intenção é melhorar a oferta e a tecnologia da nossa construção naval civil. A resolução acelera as operações da Keppel FELS no Brasil, disse o diretor comercial da subsidiária no Rio de Janeiro.

Em dezembro de 2000, o Departamento de Engenharia Naval da Keppel FELS Energy & Infrastructure Ltd associou-se à empresa norte-americana Halliburton KBR, diz FLEISCHHAUER (2004), para a fabricação de quatro *manifolds* (módulos) para as plataformas P-43 e P-48, no projeto Barracuda-Caratinga; a construção da P-51 para o campo Marlim Sul e da megaplataforma flutuante (semi-submersível), a P-48 (Campo de

Caratinga, 1994, de 261 km²), a custo médio de US\$ 1,6 bilhão, a partir da adaptação completa do petroleiro *Stena Concórdia*, de 300 m de comprimento, numa Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Escoamento (*Floating Production Storage and Off-loading*, FPSO), voltado à atividade na lâmina d'água entre 800 e 1.000 m.

Em 2001 o grupo venceu outra licitação milionária: reparo de equipamentos (*Revista Petrobras*, 2004a, 2004b; ORDOÑEZ, 2004).

É notória a decisão da Petrobras de incorporar tecnologias novas na exploração marítima do petróleo. Revela a reportagem da revista *Portos e Navios* que o grupo de Cingapura construiu outra plataforma petrolífera de alto-mar, dentro do Programa de Renovação de Meios da estatal: a P-53, que é um navio-tanque¹⁷ de 60 m de boca, dota-

Lamentavelmente, a história marítima brasileira revela um processo descontínuo de “domínio” do mar

★ ★ ★

É preciso proteger as reservas de petróleo e de gás natural em águas profundas

★ ★ ★

Como é o caso da exploração da camada pré-sal

¹⁵ Alguns autores indicam a profundidade das águas profundas entre 400 e 1.000 metros.

¹⁶ Lei 9.342/06.

¹⁷ Cf. Glossário de termos da Transpetro: navio utilizado no transporte aquaviário de graneis líquidos, tais como petróleo e derivados.

do de sonda de perfuração, convertido em plataforma de produção em Cingapura e rebocado ao Porto do Rio Grande (RS) em 2007, onde a montagem prosseguiu, liderada pelo consórcio Queiroz Galvão, Ultratec e Lesa (QUIP), com entrega prevista para 2008, lembra Júlio Bernardes ao portal *Usp Notícias*¹⁸.

Em 2007, o Governo fez aquilo que prometeu. Mandou suspender a licitação nacional de duas plataformas gigantes que atuariam na Bacia de Santos: Petrobras 55 (P-55) e Petrobras 57 (P-57), revelou a jornalista Kelly Lima (2007)¹⁹.

Certo. O Brasil deve melhorar a sua Marinha Mercante para satisfazer as novas exigências do transporte marítimo. Entretanto, se enraizar a desnacionalização da frota, a proposta reduzirá drasticamente as suas chances de vida. O estrago poderá ser minimizado com investimento em pesquisas e em treinamento de pessoal.

A desistência de construir plataformas no Brasil implicará a transferência direta de empregos à Ásia, a menos que o programa de auto-suficiência da Petrobras vise à construção naval e ao apoio logístico²⁰, sugere a jornalista. A carência dos técnicos da estatal está apenas na construção de alguns tipos de casco e para montagem de alguns aparelhos. A Petrobras Transportes S.A. (Transpetro, ex-Fronape, Frota Nacional de Petroleiros, 1949) demonstrou possuir recursos de sobra para supri-los, pois expandiu enormemente aquela pequena frota de 22 navios, a partir do ano da aquisição da Brasoil Shipping (1998).

Em 2005, a estatal registrou lucro de R\$ 23,7 bilhões. O valor de suas ações na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) registrou R\$ 430 bilhões (2006). Também deu um salto tecnológico. Incorporou novos campos às Reservas Provadas em águas brasileiras (*Revista Petrobras*, 2004b). A Petrobras possui vocação natural para o crescimento.

Em 2006 a frota era de 57 navios-tanque²¹ petroleiros, de acordo com o Relatório Anual da empresa. O Sistema Petrobras (BR, Petrobras Energia e Participações, Petroquisa, Gaspetro, Transpetro, Downstream, Petrobras International Finance Company) não pára de crescer. Reúne no Brasil numerosos e variados itens de grande porte, diz FLEISCHHAUER (2004), além de centros de pesquisa e subsidiárias no exterior. A decisão da empresa é impulsionar a aquisição de navios, revela a revista *Isto É*. Foram investidos R\$ 4,15 bilhões no projeto de reaparelhamento da empresa. O objetivo da Transpetro é repor e ampliar grande parte da frota mundial de navios mercantes da empresa, com praça de máquinas com sistema eletrônico de manobra (hélice contra-rotativo), de baixo consumo de combustível, mínimos grau de ruído e índice de derramamento de óleo, sistema combinado de carena-propulsão-manobra, inclusive o uso de alguns sistemas desenvolvidos pela suíça Wartsilä, fabricante de motores diesel marítimos exclusivos para a Royal Navy, como é o caso do sistema de eixo motrix lubrificado a água (Portos e Navios, 2006).

¹⁸ BERNARDES, Júlio. 2007. Computador simula presença de plataforma no porto do Rio Grande. Notícias USP. São Paulo. São Paulo, 14 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.usp.br/noticias>. Acesso em: 11.05.07.

¹⁹ LIMA, Kelly. 2007. Petrobras ameaça licitar no exterior construção de megaplataformas. O Estado de São Paulo. São Paulo, Economia & Negócios, B-1, p.1. 20 de fev.

²⁰ O Brasil atingiu a marca de nacionalização dos navios em 60% na década de 1970.

²¹ Uma descrição detalhada das empresas de transporte marítimo pode ser obtida no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em: <http://www.antaq.gov.br>.

A partir de 2005, na primeira fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota, começaram a ser investidos cerca de US\$ 1,1 bilhão na construção de 22 petroleiros, para dar continuidade à exploração dos poços. Na segunda, mais um enorme investimento de US\$ 800 milhões de 20 petroleiros, com recursos de 90% do BNDES e do FMM, a 4% ao ano, carência de 20 anos para o pagamento. A expectativa dos técnicos da estatal é que o ciclo se complete até 2015, informa a presidência da empresa.

O ramo *offshore* supera, aqui, o transporte marítimo de carga. Registrou US\$ 95 bilhões somente em 2002, diz o Almirante Tiudorico Leite Barboza (2004). Vê-se claramente que a construção naval civil brasileira migrou definitivamente para o setor, de olho nos contratos de valor altíssimo de exploração de poços de petróleo e/ou de gás natural, localizados na Bacia de Campos (20°S-23°S, RJ), como é o caso de Papa Terra, Maromba, Carapicu, Carataí, Barracuda, Namorado, Garoupa, Marlim (1985), Marlim Sul (1987), Carapeba 1 e 3, Pargo 1 e 2, Albacora (1981), Roncador (1996), Pirambu, Caxaréu, Catua, Mangangá, Parque das Baleias, Espadarte (1994) e Parque das Ostras, entre a faixa batimétrica de 1.400-2.400mm, sendo os poços mais importantes em águas profundas, e bem como no campo de Guamaré (RN).

O Conselho Administrativo do Sistema Petrobras está eufórico, pois, depois de a BR adquirir a Brasoil Shipping (1998) e de a Assessoria de Imprensa da Transpetro anunciar à imprensa a operação do Campo de Jubarte (2006), a Petrobras Distribuidora S.A. novamente realizou outro enorme investimento (2007), desta vez para reposicionar o Sistema no setor petroquímico: a compra do grupo gaúcho Petróleo Ipiranga²² por US\$ 4 bilhões, graças à parceria estratégica com o consórcio de investidores Braskem (Suzano Papel e Ce-

lulose e Unipar S.A.). A avaliação é de que os ativos da Ipiranga reforcem a participação da BR na venda de combustíveis, de 32% para 50%, informaram à jornalista Janaína Lage.

É vital a participação de empresas de capital nacional na navegação de longo curso. Mas se o Governo desejar realmente que o país cresça comercialmente no cenário internacional, precisa elevar o percentual de participação dos navios brasileiros no comércio internacional de 5% para 20%, de acordo com estimativas do MT.

Hoje os investimentos particulares restringem-se a poucos estaleiros fluminenses. A maior parte desse setor está associada à *joint venture* com empresas italianas, norte-americanas, chinesas e japonesas, interessadíssimas no promissor setor *offshore* brasileiro.

Em 1993, a Emaq uniu-se ao antigo IVI, isto é, Velrome-Ishibrás (atual Fels-Settal). A seguir, à Mercosul Line, subsidiária da P&O Nedlloyd no Brasil. O seu projeto é ampliar as instalações da Rionave (ex-Indústrias Reunidas Caneco & Cia.), localizada na Ponta do Caju (RJ), e reativar o espaço ocioso para permitir a construção de porta-contêiner, diz a revista *Portos e Navios* (2006).

O Almirante Vidigal elenca alguns itens para explicar a monumental crise em que mergulhou o Poder Marítimo brasileiro, entre eles: a) Resolução 3.268/90, que revoga a reserva de carga (café, açúcar e algodão) para os navios de bandeira nacional; b) Lei nº 8.032/90, que altera a regra do adicional de fretes de 50% para 25%; c) Portaria nº 007/91, que determina a abertura da operação de companhias estrangeiras nas linhas operadas por empresas brasileiras; d) Decreto nº 2.204/95 do Conselho Monetário Nacional (CMN), que estabelece a redução do prazo de carência de 15 para 12 anos; e) o MT baixou a Medida Provisória 1.109/95, que reduziu o limite de financiamento do FMM às Empresas Brasileiras de Nave-

²² Em 2005, a Petróleo Ipiranga registrou lucro significativo de R\$ 533,8 milhões.

gação (EBN) de 90% para 80%; e f) o BC eleva a taxa de juros em 2% ao ano, de 4% para 6%.

O Brasil está em desvantagem em navios porta-contêineres. Em vista disso, a Diretoria-Geral de Operações da Mercosul operara com uma taxa maior de arrendamento de navios estrangeiros para atender ao aumento da frequência de movimentação de contêineres, diz a revista *Portos e Navios* (2006).

Pagamos bilhões de dólares em fretes a empresas estrangeiras, alertou o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Sindarma). Enquanto isso, a construção naval chinesa cresce rapidamente e continua. A RPC é uma das três maiores exportadoras mundiais de navios e está entre as dez maiores no *ranking* mundial da navegação de longo curso (BARBOZA, 2004).

A estratégia da Assembléia do Povo Chinês (Parlamento) é diversificar as exportações. A China lidera a produção mundial de pescado de 130 x 10³ ton, com 49,6 x 10³ t produzidas em 2001, afirma a Divisão da ONU para a Agricultura e a Alimentação (FAO)²³. Também alcançou lugar de destaque no *ranking* mundial da navegação de longo curso, sendo que em 2000 ultrapassou o PIB do Japão, diz o Banco Mundial. A Marinha do Exército da Libertação do Povo (Marinha chinesa) está entre as dez maiores Marinhas do mundo (BARBOZA, 2004). Por isso existem algumas representações contra eles [chineses] na Organização Mundial do Comércio (OMC), devido às irregularidades. Os sul-coreanos acusam-nos de redirecionar os empréstimos do Fundo Monetário Internacional (FMI) para subsidiar a construção naval e o setor *offshore* (BARBOZA, 2004).

É importante destacar que um projeto de lei equiparou lá os impostos incidentes sobre os investidores estrangeiros aos dos empresários nacionais, visando não só à melhora educacional, mas à saúde dos mais pobres (jornal *O Estado de S. Paulo*, 2007). Dizem os economistas, a elevação da carga tributária diminuirá o *input* de capital estrangeiro no país (BATSON, 2007), sendo aplicados cerca de US\$ 70 bilhões em subsídios no ano de 2006.

A economia de Cingapura segue praticamente no mesmo ritmo. A média de crescimento anual do PIB de Cingapura é alta. Foi construída com a exportação de produtos eletrônicos baratos para a Austrália e os EUA. É uma ex-colônia da Grã-Bretanha, localizada no extremo sul da Península da Malásia, Sudeste asiático.

Cingapura proclamou sua independência em 1957, numa revolução apoiada pelo Partido Comunista chinês. Em 1963 formou uma união com dois vizinhos (Sabah e Sarawak), a Federação Malaia. Ganhou influência econômica no Oceano Índico, particularmente no Mar de Java, Golfo da Tailândia e Mar do Sul da China.

O grupo malaio multiplicou seus lucros depois que expandiu a sua área de atuação além do horizonte do Oceano Pacífico. A Keppel Fels vai de vento em popa. Já luta de igual para igual com investidores sul-coreanos e a Shipbuilding Association of Japan (SAJ)²⁴, e aqui no Brasil impulsiona vários empreendimentos na construção naval por meio de uma *joint-inventure*: a companhia BrasFels Settal. O objetivo é liderar o mercado mundial. A matriz²⁵ quer disputar com os estaleiros brasileiros os contratos internacionais, especialmente as enco-

²³ FAO é um órgão da ONU destinador de ajuda à Alimentação e Agricultura Mundial.

²⁴ Grupo das grandes empresas japonesas da construção naval. Reúne estaleiros, siderúrgicas, empresas de automação industrial e de sistemas de navegação, entre elas: Mitsubishi Heavy Industries, Ishikawagima Harima Heavy Industries, Hitachi Zosen Corporation, Kawasaki Heavy Industries, Sumimoto Heavy Industries, Mitsui Engineering & Shipbuilding e NKK Corporation. Cf. BARBOZA, 2004, p. 81.

²⁵ O custo médio unitário de uma plataforma petrolífera equivale a US\$ 20 milhões.

mendas da Petrobras²⁶ relacionadas ao Programa de Substituição e Construção de Navios Offshore e de navios de apoio e recolhimento de óleo (*supply-vessels*). O plano é cessar o arrendamento do IVI para realizar a compra definitiva do estaleiro²⁷ e da área alugada para armazém de contêineres à Semetal, que é uma empresa carioca do segmento de reparos navais; daí, projetar e construir petroleiros de alta *performance* em Angra dos Reis, e, numa segunda etapa, dominar o mercado *offshore* na América Latina, a partir desse antigo construtor de corvetas para a Marinha do Brasil, antes vinculado a Rhine-Schelde Verolme Holand, localizada ao sul do Rio de Janeiro. Foram investidos mais de US\$ 10 milhões no projeto, sobretudo na revitalização das instalações parcialmente desativadas do estaleiro.

Os números mostram que o arrendamento aliviou a sua crise financeira²⁸. Modernizado²⁹, o IVI retornou rápido à ativa com a montagem da P-52, que é uma unidade *offshore* fixa, ítalo-anglo-sino-brasileira, gigantesca, de 127 x 85 x 54³⁰, avaliada em US\$ 900 milhões, direcionada à produção de petróleo e gás em águas profundas (1.795m). Tem módulos italianos de compressão de gás, Nuovo Pignone Spa; geradores ingleses Rolls Royce, casco (*made in Singapore*) (*Revista Petrobras*, 2004a, 2006b).

**Muitos acadêmicos
brasileiros da nova
geração têm preterido o
estudo do valor estratégico
do Poder Marítimo
brasileiro em alguns cursos
universitários**

Os brasileiros vivem este momento importantíssimo na história do seu Poder Marítimo: o reaparecimento da Marinha Mercante, dado com o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Petrobras. Também devemos destacar a ampliação dos limites marítimos brasileiros.

No dia 17 de junho de 2004, decorrido o prazo de dez anos estabelecido pela ONU para os estados costeiros encaminharem as suas propostas de revisão dos limites da PCM, lembrou o senador amapaense Papaléo Paes, a delegação brasileira entregou requerimento à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU.

Na contramão, muitos acadêmicos brasileiros da nova geração têm preterido o estudo do valor estratégico do Poder Marítimo brasileiro em alguns cursos universitários; pois,

interpretam outras questões substantivas ao crescimento econômico (CASTRO, 1984). Vêem o Atlântico Sul como um corpo d'água excêntrico, senão invisível, cuja massa líquida é de aproximadamente $81.657 \times 10^3 \text{ km}^2$, contido na área de $108.318 \times 10^3 \text{ km}^2$ pertencente ao Oceano Atlântico, isto é, cerca de 24,13%, cuja subdivisão de área dá ao Atlântico Sul-Occidental cerca de $17.616 \times 10^3 \text{ km}^2$. Tal argumento apresenta um excelente atenuante: estarmos longe de conflitos milita-

²⁶ Medida de classificação da profundidade. A palavra *offshore* expressa lâmina d'água maior do que 25m, e a palavra *nearshore*, profundidades entre 8 e 20m. Cf. Lab. de Tecnologia da COPPE/UFRJ.

²⁷ O grupo seguiria os passos da Hamburger-Stüd, a qual realizou, em 1998, a compra da Aliança Transportes Marítimos, há muito tempo levada ao colapso devido às restrições de financiamentos do BNDES às empresas de transporte marítimo.

²⁸ Era considerado o maior estaleiro brasileiro na década de 1970.

²⁹ A outra parte está arrendada ao Estaleiro Niterói S.A. Cf. TELLES, 1999.

³⁰ Comprimento x largura x altura.

res diretos desde a Guerra do Paraguai (1864-1870) (MORAES, 2000).

Identifica-se outro erro de contraste no relacionamento Estado-território quando o quesito é a nossa política da MB em relação à de outros países, especialmente o Reino Unido, onde o Parlamento britânico mantém o Institute of Oceanographic Sciences (1945). Também na União Européia o assunto Recursos do Mar é importantíssimo, pois cerca de 60% da produção mundial de pescado é desembarcada irregularmente no arquipélago das Canárias, informa o Comissariado de Pesca e Assuntos Marítimos. Os contrabandistas detêm uma participação de até 50% no comércio de algumas espécies no Mar Báltico, como é o caso do bacalhau da Noruega vendido no porto de Londres, diz a agência *France Press*.

O planejamento marítimo é um dos pontos críticos para a soberania marítima do Estado ribeirinho. Por outro bordo, o Governo brasileiro extinguiu o Instituto Nacional de Estudos do Mar (Inem), após a saída do Almirante Maximiniano da Pasta da Marinha (1986). Resta-nos apenas o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), localizado em Cabo Frio (RJ), como um dos poucos órgãos de oxigenação da Oceanografia do Brasil, alerta o oceanopolítico brasileiro Vice-Almirante Mucio Piragibe Ribeiro BAKKER (2004). Tal idéia de “peso morto”, quem sabe, proveio da ignorância e/ou da desvinculação (ou redução) das ideologias geográficas como práticas condutoras do Poder Nacional.

Ainda sobre a questão dos extremos dos nossos horizontes marítimos, mentalidade e desenvolvimento, dizemos: a superfície da Terra é coberta por 3/4 de água, isto é, 70,8% ou 361.060 x 10³ km²; porém, o retrato demonstra que apenas geógrafos e navalistas sabem disso. A reordenação do mapa político-admi-

nistrativo brasileiro depende de o Governo melhorar a articulação entre os projetos de conservação ambiental e os projetos de apropriação econômica das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), diz o Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal. O papel da Cim é essencial na emersão do Brasil.

Em busca de diminuir os conflitos de interesse na área da PCM sobre o petróleo e a atividade pesqueira, o Brasil tenta assegurar a posse dos recursos econômicos da ZEE nesta era de competição por mercados. Temos a indústria petrolífera e a indústria pesqueira.

Estudos sobre a dinâmica da frota pesqueira mostram que o expoente de aperfeiçoamento da cadeia produtiva é a alta tecnologia. As pescarias foram otimizadas com o uso de novos métodos e técnicas³¹, inclusive de equipamentos militares, como é o caso das técnicas de sensoriamento remoto (SR) acústico, dentre elas o sonar e a ecossonda.

O sonar é um sensor submerso que, mergulhado na água, irradia pulsos sonoros a vante, na direção horizontal e em frequência predeterminada. O som é basicamente energia mecânica. A onda acústica atinge o alvo. Nisso, uma parte da energia é dissipada e a outra parte retorna. O feixe é captado pelo transdutor e decodificado pelo registrador (SR) a bordo. O registro de imagem (aspecto do eco) no sensor identifica o alvo, outras vezes o marulho (som) indica o tamanho, a distribuição, a quantidade e o tipo do contato-sonar.

Um aparelho de sonar é mais barato que uma ecossonda. Foi aplicado o sonar largamente ao recobrimento de pequena e média escala para subsidiar o conhecimento da meteorologia e os estudos oceanográficos, à vista de explorar os recursos pesqueiros marinhos (MIRANDA-EGLER, 2000; MADRUGA, 1994).

³¹ A pesca industrial utiliza embarcações de maior raio de ação. A característica marcante é a mecanização da produção, vista nos navios-fábrica.

A qualidade do sinal é importantíssima. Todavia, a detecção de sinal pode apresentar alguma variação, como demonstraram as experiências sobre resolução de imagem realizadas na guerra naval, pois a hidrosfera é dinâmica. No oceano, os processos são interativos, inclusive com outros componentes da ecosfera (CONTI, 1984).

As variações meteorológicas nas águas superficiais causadas pelos ventos e vagas produzem o espalhamento natural do sinal. Também o ruído do deslocamento e do balanço do navio, mesmo na calmaria, agita a coluna d'água, perturbando a propagação do sinal. O assoalho oceânico ajuda a alterar as características normais do pulso de energia, além das correntes litorâneas e a descarga dos rios, pois, nestes últimos, a variação da temperatura, bem como a mudança de salinidade e de densidade da água, alteram a velocidade da propagação do som na água, prejudicando o sinal (MADRUGA, 1994; LIMA, 1994).

O crescimento da indústria pesqueira se deve muitíssimo aos avanços técnicos da área militar que se difundiram para o ramo comercial nos anos consecutivos à Segunda Guerra Mundial. A partir daí, as Marinhas oceânicas perceberam que as informações táticas (dinâmicas) e estratégicas (fixas) do meio ambiente marinho são essenciais para o comando das operações navais iniciar o planejamento e, depois, alterá-lo, caso preciso, diz o Comandante Reinaldo Antonio Ferreira de Lima.

CONCLUSÃO

O Poder Naval é indispensável na manutenção da paz. Junto a ele, segue, então, o diplomata, na esperança de resolver o impasse criado nas Relações Internacio-

nais (RI), posto que, lembra o Professor Paul Claval (1979), “os direitos de posse e uso dos territórios proporcionam repercussões imediatas”.

O território e o poder têm amplo significado na órbita política do Estado. O governo expressa ação quando lança um programa. O ato incorre no sentido de controle ou domínio. A política assume a condição de arte, na utilização do conhecimento para governar os homens. Esta palavra designa a maneira como o poder se exterioriza dentro e para fora do seu território. A gestão política do território marinho remete à compreensão dos paradigmas internacionais, ao Estado que dispõe de litoral e/ou interesses no mar.

O mar é um fator de influência imediata sobre o Brasil. Reafirmar a nossa vocação marítima é vital no ramo dos negócios, como demonstrava a saudosa professora Therezinha de Castro. Lembramos, a propósito disso, a magnificação da expansão da Plataforma Con-

tinental Marítima brasileira, por meio da Teoria da Zona de Contato.

Às vezes, a política externa leva a assimetrias entre os Estados (CLAVALL, 1979). Muitas vezes isso envolve condicionantes geopolíticas que influenciam o modo do governante pensar e agir no cenário internacional, disse o professor Shigenoli Miyamoto.

A Geografia influenciou a economia-mundo capitalista e o pensamento geopolítico. Vimos isso, principalmente, na Marinha Mercante, quando o capitalismo monárquico pressionou a redefinição das fronteiras marítimas. Ou seja, muito cedo serviu como base de uma Teoria da Dominação (MIYAMOTO, 1981). O sonho imperialista do Estado motivou o crescimento do Poder Militar.

O Poder Naval é indispensável na manutenção da paz

A característica principal da Geopolítica é de seus fundamentos servirem de guia à teoria de poder do Estado sobre o espaço terrestre. Amiga, arte, teoria, a *Geopolitik* é um instrumento de ação política orientada para o exterior, diziam Haushofer e Kjellén, representantes do Instituto de Munique.

A Geopolítica valoriza o potencial da História e, principalmente, ressalta os fatores geográficos na vida política dos Estados; portanto, como dizia Clausewitz, “a Geopolítica é a continuação da ação política por outros meios” (*apud* MIYAMOTO, 1981: 4). Foi e é, ainda, moda permanente do planejamento estatal. Nos dias atuais, o alvo da apropriação econômica é desencadeado por grandes grupos ainda sobre objetivos estratégicos: o uso e exploração dos recursos vivos e não-vivos do mar. Territorializar é um imperativo de sobrevivência. Auxilia o controle do espaço pelo ser humano. Repito, algo extremamente útil para desenhar limites espaciais e, a seguir, ignorá-los na ânsia de o grupo alargar o território.

A Oceanopolítica (*Oceanopolitic* em inglês) é vizinha dela. Está ancorada em princípios idênticos, mas, sobretudo, na interpretação do relevo e substrato submarino. Nas Marinhas modernas, porém, a visão clássica de “domínio” deu lugar à palavra “controle”; visto serem impossíveis ações operativas simultâneas em todos os lugares na imensidão do mar. O “domínio” do mar (conceito clássico) demonstrou-se impossível a qualquer força naval.

A questão do direito de uso do espaço marítimo implica saber o que a norma jurídica diz a respeito. Também a Oceanopolítica pode ajudar a expressar um ciclo de crescimento e de oportunidades para o Brasil, além do estudo sobre as relações entre Estados e da política com o espaço, isto é, do Estado com o seu território. O objetivo da Oceanopolítica é ampliar as potencialidades do território.

As instituições financeiras dos Estados mais poderosos aumentaram a imposição de metas sobre os países em vias de desenvolvimento. Nem por isso BENKO (1996) acredita no enfraquecimento do Estado nacional por influência do capital global, mesmo a transnacionalização do ambiente econômico diminuindo a autonomia do Estado, realizando o casamento da política espacial com os interesses do capital.

Também o Itamaraty viu a oportunidade de expandir a participação do País na globalização. A nova territorialidade no Brasil, no sentido de reivindicação marítima, remete-nos à análise prospectiva sobre o planejamento estatal brasileiro.

A preservação da estabilidade é essencial no jogo oceanopolítico brasileiro. A regulação das questões políticas envolve o uso equilibrado do Poder Militar, seja no mar ou na terra, na paz ou na guerra (MOREIRA, 1998; VIDIGAL, 2002).

O direito internacional procura regular a violência entre os Estados. Faz saber que este deve limitar o uso da força na competição pelo espaço territorial. Ações políticas integradas levaram avante o zoneamento da fronteira marítima brasileira, por meio de alianças para o desenvolvimento técnico-científico e novas tecnologias de pesquisa do ambiente marinho. Mas, noutras vezes, juízes internacionais aliam-se às forças econômicas e vão imprimir limites à soberania nacional, realimentando os conflitos internacionais, diz CLAVAL (1984, 202-204): “As relações internacionais nem sempre se revestem de formas pacíficas [...] O uso da força é um dos elementos da vida internacional... [...] O sistema internacional repousa sobre um consenso que leva a maior parte dos países a se conformar a regras comuns; existem mecanismos que permitem resolver os conflitos e as tensões. Quando os procedimentos pacíficos são insuficientes, ou

quando os povos têm mais confiança no poder das armas do que na sabedoria dos diplomatas, a guerra é um recurso supremo. Para que as relações sejam fáceis, as primeiras condições são de ordem jurídica e econômica [...] A ordem internacional repousa na definição de regras de direito internacional privado.”

O geógrafo francês Paul Claval alerta: “A guerra se segue à paz”. Assim sendo, o custo/benefício do uso da Força Naval nunca será descartado. A propósito disso, completa Artur Luiz S. Moreira (1998: 196), “qualquer país que pretenda implementar uma reforma do Estado realmente abrangente e adequada aos novos tempos não poderá ignorar a área militar, sob pena de perder a efetividade estratégica de um importante recurso de poder, que é o uso organizado e controlado da violência”.

O Poder Naval (Poder Militar) é um dos braços do Poder Nacional. Também é um dos instrumentos de pressão às mãos do Estado e, sobretudo, como parceiro da diplomacia na preservação da estabilidade.

O Congresso brasileiro, democraticamente eleito, deve apoiá-lo no exercício do dever patriótico de garantir a segurança na navegação, a salvaguarda da vida no mar, a defesa da lei e da Pátria, a manutenção da ordem e a proteção dos interesses nacionais, dentro ou fora da ZEE, pois a globalização ignora os mapas. O direito natural que remete à posse do território não pode ser mais garantido, porque os interesses hegemônicos dos atores transnacionais – estes sempre favoráveis à tese de *mare liberum*³² – constituíram parcerias para obtenção de poder.

A Marinha deve ser utilizada para garantir os interesses da Pátria nas ques-

tões de ordem internacional (apesar de não ser exatamente uma medida unânime, sem dúvida é legítima), mas precisa aumentar a sua presença no Atlântico Sul-Occidental para retirar definitivamente as ilhas oceânicas do isolamento geográfico (PAES, 2007), por intermédio de uma manobra de integração nacional e de projeção continental. Eis o paradigma da segurança nacional.

O encontro de um ponto de equilíbrio nos leva a pensar a fustigante questão da fronteira marítima brasileira no mundo globalizado, cujo grau de complexidade enseja a revisão do significado do Oceano Atlântico Sul, sobretudo, a seção Sul-Occidental, para emersão do Brasil no circuito capitalista internacional. A ZEE é uma área estratégica e deve ser interpretada como tal. É tida, portanto, como área de interesse prioritário nas relações internacionais. Aqui sugerimos, para a resolução da crise do Poder Marítimo brasileiro, interpretar-se a Oceanopolítica, então, como prática do planejamento territorial. O objetivo é medir a capacidade do Estado de analisar os paradigmas atuais ao (do) Poder Marítimo brasileiro, como é o caso da longa redução da ocupação das carreiras de construção, dentro do plano marítimo de reivindicação territorial.

A propósito disto, servem-nos de aviso e lição os modelos teóricos dos navalistas de Annapolis, cuja manobra, àquela época, apoiou a expansão do Poder Nacional norte-americano, que, então, incluiu a Oceanopolítica da U.S. Navy como assessora do planejamento político do governo dos EUA no Mar do Caribe. Por isso, vamos meditar a consecução dos desafios aos Objetivos Nacionais atuais.

³² Trata-se da liberdade do espaço oceânico, a fim do uso progressivo e sem restrições dos imensos recursos nele contidos pelos Estados, formulada pelo jurista holandês Hugo Grotius (1609). Cf. BEGUERY, 1979, p.119-20.

Eis que a Geografia revela-se uma área importante na gerência do presente e do que está por vir, lembra o geógrafo Wagner da Costa Ribeiro, da USP, e, assim sendo,

a Geopolítica dos recursos naturais como um instrumento de preparação político-militar.

Bons ventos e boa caça!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Poder Marítimo; Política; Geopolítica; Marinha Mercante; Construção Naval; Transporte marítimo;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Humberto Teixeira de. 1988. “A importância do transporte marítimo para o comércio exterior brasileiro”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 108, n. 4/6, p. 45-51, abr./jun.
- ALBUQUERQUE, Alexandre Tagore Medeiros de. 2004. “Uma Nova CIRM”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 7/9, p. 139-146, jul./set.
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. 2004. “A guerra como fenômeno sociopolítico”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 1/3, p. 191-225, jan./mar.
- BAKKER, Múcio Piragibe Ribeiro de. 2004. “O I plano setorial para os recursos do mar: um desafio e uma esperança”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 102, n. 4/6, p. 71-88, abr./jun.
- BARBEDO JUNIOR, Luciano. 1983. “A evolução da estratégia naval”. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, RJ, n. 268, ano 93, p. 20-26.
- BARBOZA, Tiudorico Leite. 2004. “O atual cenário da construção naval civil e militar no mundo, incluindo o subcenário brasileiro”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 1/3, p. 67-96, jan./mar.
- BECKER, Bertha K; EGLER, Cláudio A. G. (orgs.). 1994. *Brasil: Uma Nova Potência Regional na Economia-Mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- BEGUERY, Michel. 1979. *A Exploração dos Oceanos. A Economia de Amanhã*. Trad. Américo Bandeira. São Paulo: Difel.
- BENKO, Georges. 1996. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. Trad. Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec.
- BITENCOURT, Luiz Edmundo Brígido et al. 1984. “Ensaio de avaliação da mentalidade marítima brasileira”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 104, n. 7/9, p. 13-35, jul./set.
- CAMINHA, J. C. G. “O Atlântico Sul e a Marinha do Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 106, n. 1/3, p. 9-19, jan./mar.
- CARVALHO, Roberto de Guimarães. 2004. “A Amazônia Azul”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 4/6, p. 19-21, abr./jun.
- CASTRO, Therezinha de. 1994. *Nossa América: geopolítica comparada*. Rio de Janeiro: Bibliex (Col. General Benício, vol. 301, publ. 611).
- _____. 1984. “O Atlântico Sul: contexto regional”. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: Ministério do Exército, n. 714, p. 91-108, jul.-ago.
- _____. 1983. “O mar: enfoque geopolítico”. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: Ministério do Exército, n. 708, p. 31-46, jul.-ago.
- _____. 1968. “O mundo Atlântico e seus imperativos estratégicos”. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: Ministério do Exército, n. 622, p. 61-65, nov.-dez.

- CHILD, John. 1980. "Pensamento Geopolítico Latino-Americano". *Defesa Nacional*. Trad. Cel. Luiz Paulo Macedo Carvalho. Brasília: Ministério do Exército, n. 690, p. 55-79, jul.-ago.
- CLAUSEWITZ, Carl Von. 2000. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes.
- CLAVAL, Paul. 1979. *Espaço e Poder*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar.
- COHEN, José Maria. 1988. "Segurança da área estratégica do Atlântico Sul. Idéias sobre as formas de implementação e participação comum". *Política e Estratégia*. Rio de Janeiro: Bibliex, vol. 6, n. 3, p. 391-421, jul.-set.
- CONTI, José Bueno. 1984. "A Antártica e o interesse brasileiro". *Orientação*. São Paulo: Instituto de Geografia/USP, n. 5, p. 61-67, out.
- COSTA, Gerson da. 1994. "Uma filosofia de guerra: a de manobras". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 114, n. 4/6, p. 129-140, abr.-jun.
- COUTO e SILVA, Golbery do. 1981. *Conjuntura Política Nacional. O Poder Executivo & Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio (Col. Documentos Brasileiros, vol. 190).
- CUNHA, Marcílio Boavista da. 1988. "O conceito de Zona Econômica Exclusiva na Convenção sobre o Direito do Mar: Perspectiva e novas responsabilidades para os estados do Terceiro Mundo". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 108, n. 4/6, p. 99-107, abr./jun.
- DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO. 1961. Rio de Janeiro: Clube Naval.
- DOUMENGE, François. 1967. *Geografia dos Mares*. Trad. Octávio Mendes Cajado. São Paulo: Difel.
- FLEISCHHAUER, Gerson. 2004. "Petrobras, 50 anos depois". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 1/3, p. 155-158, jan./mar.
- FLORES, Mário César. 1972. *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex.
- FOLHA DE SÃO PAULO. 2008. "Localização das reservas preocupa presidente da ANP". *Folha de São Paulo*. São Paulo, Dinheiro, B1, 15 de maio.
- _____. 1995. *ATLAS DA HISTÓRIA DO MUNDO*. São Paulo: Melhoramentos.
- FREIRE, Roberto. 1997. *O descalabro com a Marinha Mercante*. Discurso. 25/09/1997. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA); FUNDAÇÃO DE AMPARO A PEQUISA DE RECURSOS VIVOS NA ZONA ECONOMICAMENTE EXCLUSIVA (FUNDAÇÃO PROZEE); SECRETARIA ESPECIAL DE PESCA E AQUICULTURA DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (SEAP/PR). 2006. *Relatório final do projeto de monitoramento da atividade pesqueira no litoral do Brasil – Projeto ESTATPESCA*. Brasília: DF.
- GALLO, Jaques e VERRONE, Luiz Vicente. 1977. *O que é Oceanografia*. São Paulo: Brasiliense (Col. Primeiros Passos).
- GONÇALVES, Charles Pereira. 2004. "A História do CIAGA". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 124, n. 7/9, p. 11-24, jul./set.
- LAGE, Janaina. 2007. "Petrobras acerta a compra da Ipiranga". *Folha de São Paulo*. São Paulo, Dinheiro, B1, p.1. 19 de mar.
- LATTY, Jean Michel Marie Etienne. 1951. *Traité d'économie maritime*. Paris: Imprimerie nationale.
- LIMA, Reinaldo Antonio Ferreira de. 1994. "A importância da meteorologia nas ações navais". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 114, n. 10/12, p. 179-182, out./dez.
- LOBÃO, Edson. 2007. *Desafio para as Forças Armadas*. Discurso. 21/09/2007. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- LOPES, Murilo Ribeiro. S.d. *Rui Barbosa e a Marinha*. Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa.
- MACIEL, Marco. 2007. *O uso do mar: a expansão marítima da soberania da zona de exploração econômica*. Discurso. 27/08/2007. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.

- MADRUGA, Jaqueline Leal. 1994. *Sensoriamento Remoto aplicado à pesca*. São José dos Campos: INPE.
- MAHAN, Alfred Thayer. 1895. "Blockade in Relation to Naval Strategy". *Proceedings*. U.S. Naval Institute, vol. 21, nº 4.
- _____. 1880. *The influence of Sea Power Upon of History (1660-1783)*. New York, NY, D. Appleton.
- MAIA JUNIOR, Francisco de Sousa. 1954. *Influência do Poder Marítimo na Grandeza e no Declínio de Impérios*. Rio de Janeiro.
- MARINHO, Josaphat. 1997. *Liquidação do Lloyd*. Discurso. 04/04/1997. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- MARTIN, André Roberto. 1998. *Fronteiras e nações*. São Paulo: Contexto (Col. Repensando a Geografia).
- _____. 1992. "Como se constituir no Brasil a rede de fronteiras internas". *Revista do Departamento de Geografia*. Universidade de São Paulo, São Paulo, vol. 5.
- MATTOS, Carlos de Meira. 1980. "Atlântico Sul. Sua importância estratégica". *Defesa Nacional*. Brasília: Ministério do Exército, n. 688, p. 73-90, mar.-abr.
- _____. 1979. *Brasil: Geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- _____. 1977. *A geopolítica e as projeções do poder*. Rio de Janeiro: Bibliex (Col. Gal. Benício, n. 472).
- MÁXIMO, Antonio. 1986. *O espaço nacional: conquista, ocupação e organização*. São Paulo: Leopoldianum.
- MIRANDA, Gilberto. 1995. *A transição do intervencionismo e do domínio econômico para a vigência da economia de mercado*. Discurso. 17/05/1995. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- MIYAMOTO, Shiguenoli. 1995. *Geopolítica e Poder no Brasil*. São Paulo: Papirus.
- _____. 1990. *Militares, diplomatas e política externa no Brasil pós-64*. São Paulo: IFCH.
- _____. 1987. *Aspectos da geopolítica do Brasil: considerações sobre os "grandes temas"*. Marília: Unesp (Séries Monográficas, Política, n. 4).
- _____. 1985. *Do discurso triunfalista ao pragmatismo ecumênico (geopolítica e política externa do Brasil pós-64)*. Tomo I. Tese (Doutorado em Ciências Política) – Departamento de Ciências Sociais. FFLCH. São Paulo: USP.
- _____. 1981. *O pensamento geopolítico brasileiro (1920-1980)*. Dissertação (Mestrado em Ciências Política) – Departamento de Ciências Sociais. FFLCH. São Paulo: USP.
- MONTEIRO, Tânia. 2007. Nacional. "Amazônia Azul. ONU autoriza Brasil a ampliar limites de sua frota marítima". *O Estado de São Paulo*. São Paulo. São Paulo, p.1. 8 de maio, A8.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. 1999. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil. Elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: HUCITEC / EDUSP.
- MOTTA, Sérgio Barreto. 1980. Informe Especial. "Evolução da Construção Naval no Brasil". *Portos e Navios*. Rio de Janeiro, mar, vol. XXII, n. 245, p. 1-3.
- MUEHE, Dieter. 2000. "A definição das novas fronteiras marítimas do Brasil". In: MIRANDA, Iná Elias de Castro Mariana; EGLER, Cláudio A. G. (orgs.). *Redescobrimdo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro: FAPERJ, p. 149-159.
- NADER, Ricardo Saleimen. 2003. *Brasil: Geoestratégia e Defesa*. Trabalho de Graduação Individual. Departamento de Geografia. São Paulo: USP.
- PAES, Papaléo. 2007. *O futuro gerenciamento da Zona Econômica Exclusiva*. Discurso. 22/08/2007. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- PETROBRAS. 2004a. "O desafio do crescimento: Novas descobertas de óleo e gás, aumento da reserva provada e a instalação de 12 novas plataformas até 2007 pavimentam o caminho rumo à auto-suficiência". *Revista Petrobras*. Rio de Janeiro, RJ. Ano 10, n. 97, p. 10-14, fev.

- PETROBRAS. 2004b. “Produtividade e Crescimento: Petrobras começa 2003 batendo sucessivos recordes”. *Revista Petrobras*. Rio de Janeiro, RJ. Ano 10, n. 97, p. 15-16, fev.
- PORTOS e NAVIOS. 2006. “Marinha Mercante. Cabotagem no Limite”. *Portos e Navios*. Rio de Janeiro, jul, ed. 546, ano 48, p. 42-45.
- RIBEIRO, Wagner Costa. 1994. *Os militares e a defesa no Brasil: a indústria de armamentos*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia. FFLCH. São Paulo: USP.
- SILVEIRA, Maria L. 2005. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.
- SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). 2006. *O mar no espaço geográfico brasileiro*. Brasília: Ministerio da Educação, Secretaria de Educação Básica (Col. explorando o ensino, vol. 8), p. 209-238.
- SILVA, Antonio Ruy de Almeida. 1994. “Mahan e a política externa norte-americana no Caribe. *Revista Marítima Brasileira*”, Rio de Janeiro, RJ, SDGM, vol. 114, n. 10/12, p. 135-141, out./dez.
- SILVA, Benedita. 1997. *A liquidação do Lloyd Brasileiro*. Discurso. 17/01/1997. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- SOUZA, Laura de Mello (org.). 1997. *O Novo Mapa do Mundo. Globalização e Espaço latino-americano*. São Paulo: HUCITEC (Geografia: Teoria e Realidade, vol. 22).
- SUASSUNA, Ney. 2005. *A faixa brasileira da Plataforma Continental*. Discurso. 14/12/2005. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- _____. 2003. *Sucateamento da nossa Marinha Mercante*. Discurso. 25/06/2003. Brasília: Senado Federal. Disponível em: www.senado.gov.br/sf/atividade/pronunciamento. Acesso em: 17.05.2007.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. 2000. *A Construção Naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Monitor Mercantil.
- _____. 1998. “A fábrica da Ponta d’areia do Visconde de Mauá”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 118, n. 1/3, p. 235, jan.-mar.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. 2002. “Apontamentos sobre Geopolítica”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, RJ, SGDM, vol. 122, n. 7/9, p. 49-68, jul.-set.

UM PORTA-AVIÕES CONVENIENTE PARA BRASIL, RÚSSIA, ÍNDIA E CHINA

SÉRGIO LIMA YPIRANGA DOS GUARANYs
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Nenhuma das tentativas de Brasil, Rússia, Índia e China (Bric), de operar a contento um porta-aviões encorajou a idéia de repeti-la. Nenhuma resultou de projeto nacional deles, nenhuma habilitou algum em operações aeronavais. Nem poderiam, dada a distância entre os conceitos originais e qualquer conceito atual. Copiar componentes do conceito original para juntá-los a componentes de conceito atual revela desacertos. Tentemos apontar apenas requisitos igualmente convenientes aos quatro países, compondo um conceito cujo produto seja desde logo satisfatório para operarem e ficarem aptos em operações aeronavais.

Qualquer dos quatro países desejaria ter acesso módio a um porta-aviões do porte dos americanos, mas há dificuldades financeiras e tecnológicas. Fica unânime o re-

quisito de ser menor que os americanos, que também já desejaram menores, rejeitados ao fim do projeto porque um estudo da IBM condenou o custo muito maior de cada avião posto no ar a partir de um menor. Livres de comparação idêntica, os Bric estabelecem menor porte, mas que tenham a maior ala embarcada possível. O requisito capaz de compensar a inferioridade de ala é o tempo consumido para pôr no ar uma unidade de ação, seja uma patrulha ou vaga de ataque. Esse tempo é função do movimento entre o estacionamento e a partida da catapulta, acrescido para aviões do hangar de ingresso e subida nos elevadores. O tempo menor é obtido alternando os do convés com os do hangar, estes elevados em duplas. Os aviões são municiados e abastecidos em duas estações por trás das catapultas. Convém aos Bric instalar

carris hidráulicos nos dois conveses e instalar em cada bordo um elevador para dois aviões. Os carris substituem tratores e movem vários aviões ao mesmo tempo.

O tamanho da ala é a soma dos estacionamentos no convôo e no hangar. Todo o espaço do hangar se destina a aviões, nada sobrando para veículos horizontais nem verticais. No convôo é inevitável um espaço para a ilha de antenas, mínima caso não tenha compartimentos habitáveis. Não sobra espaço para outra edificação, devendo as salas de comando e controle situarem-se cobertas abaixo. As catapultas arremessam no sentido da popa a fim de permitir o máximo estacionamento na parte de vante do convôo, assim aumentando a ala. O parâmetro deslocamento pesado/avião muda das tradicionais 1.000t/avião para 570t/avião, atenuando muito a inferioridade de porte. Não há porque estacionar algum helicóptero a bordo do navio-aeródromo (NAe), pois contam com os navios do grupo, onde não cabe pouso para aviões. Não convém pista oblíqua de pouso porque o pouso na linha-de-fé pode coincidir com decolagens. Cabe prover com dois aparelhos de parada o espaço central entre as catapultas, pois permitem ritmo mais veloz de pouso sucessivo, mediante bordo alternado.

As reduções seguintes no porte dos porta-aviões decorrem da destinação dos espaços internos, da energia primária consumida nas catapultas, nos aparelhos de parada e na propulsão. Há decisão pela fissil, pois a fóssil implica massas e volumes internos para armazenar e manejar combustível líquido, desnecessários na fissil, não contribuindo para desperdiçar o porte. A instalação deve ter vários reatores, seja para excluir fontes alternativas, seja para obter manejo pouco exigente de força e interrupção, cada um provido de reposição fracionária de combustível. Entre usar o vapor produzido para energia elétrica ou

para mecânica, ele deve acionar apenas geradores. Isto economiza material, pessoal e proteções contra impactos.

Catapultas e aparelhos de parada elétricos são projeto privado de empresa brasileira, não eram cogitados na cópia de componentes americanos. Não causam redução de velocidade do NAe durante uma sortida grande como os a vapor.

O arranjo de convôo deve ter duas catapultas e dois aparelhos de parada. O motivo de situar dois postos de abastecimento junto a cada catapulta é aproveitar o tempo de decolagem, o menor da sequência aproximação, abastecimento e decolagem, com deslocamento parêlo de um avião no convôo e outro no hangar, dobrando assim a velocidade de abastecimento. Tanto para poupar porte como dissipação de acionamento, a propulsão deve ser do tipo Siemens-Schottel, que não tem linha de eixo e favorece estabilidade longitudinal. Fugindo ao conceito de empregar parâmetros máximos admitidos por cada tecnologia, convém prover o NAe com mais de dois propulsores, tendo em vista vantagens de erosão hidráulica, segregação mecânica e manobra de pesos em desmontagens.

A tabela-mestra de tipo empresarial conjuga a parte da tripulação que cumpre serviço revezado com a que cumpre turnos complementares (preparação, execução e continuação). Ela atende à operação de intensidade cíclica, à demanda variada de artífices e às tarefas horárias, aumentando a produção de cada grupo, com redução global numérica de 30 a 40 %.

Consolidação dos requisitos: há estacionamento na totalidade do convôo a vante das catapultas; estas são elétricas, voltadas para a popa, por projeto de empresa daqui, bem como os aparelhos elétricos de parada; todo o trajeto de aviões pousados é feito por carris hidráulicos independentes entre si; cada elevador comporta dois avi-

ões; há no convôo apenas uma edificação, destinada às antenas; salas de comando e controle são situadas cobertas abaixo; o pouso é central na parte de ré do convôo, alternado em dois pontos, cada um com um aparelho de parada; a energia é elétrica, produzida por vários geradores a vapor, proveniente de dois ou mais reatores nucleares; a propulsão é por três ou quatro motores elétricos embutidos em azípodes; até que surja carena mais estável que a do NAe *São Pau-*

lo, a dele é a elegível, porque não balança, não caturra e é mais docável que outras maiores; a distribuição funcional da tabela-mestra, ao reduzir a tripulação, diminui a demanda por hotelaria e produz folgas de tempo e espaço.

Esses requisitos compõem um acesso módico dos Bric a um porta-aviões de bom porte, graças principalmente ao uso de energia elétrica em vez de vapor e à inversão do sentido das decolagens.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Navio-aeródromo;



Liga dos Amigos do Museu Naval

Ajude a manter viva a nossa História!

Um Museu tem vida. Muitas vidas, contidas em um espaço que resgata a sensação de imortalidade. Muito mais que exposições, registro de fatos e de seus personagens, um museu traz para nosso cotidiano a alma daqueles que traçaram os rumos do País.

E para que uma parte importante da História do Brasil se mantenha preservada, o Serviço de Documentação da Marinha está revitalizando o Museu Naval.

Seja sócio da Liga dos Amigos do Museu Naval. A Liga tem o objetivo de apoiar o Museu Naval e de contribuir para ampliar a ação do Espaço Cultural da Marinha e dos navios-museus.

Associe o seu nome ou o de sua empresa à Liga dos Amigos do Museu Naval. Mais informações pelo telefone: (21) 2104-5480/6926 ou na Internet: <http://www.sdm.mar.mil.br>. O nosso e-mail é ligadosamigosdomuseunaval@oi.com.br

A MARINHA DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

RAIMUNDO LENILTON DE ARAÚJO
Capitão-Tenente (AA)

SUMÁRIO

A Marinha do Brasil na Amazônia Ocidental do presente
Manaus: ponto de partida para a ampliação da presença da Marinha
Longe de Manaus: perto da Marinha
Marinha é destaque nas operações da Amazônia
Apoio ao pessoal da Marinha na Amazônia Ocidental

A região amazônica se intensificou como assunto corrente na mídia nacional, nos últimos anos, em decorrência de questionamentos feitos por diferentes instâncias da Justiça acerca de assuntos que a envolvam, ou mesmo por todos aqueles que emitem opinião do senso comum, defendendo posições individuais acerca das questões coletivas.

Há vários temas recorrentes na mídia e nos Centros de Estudos Estratégicos de instituições acadêmicas do Brasil que colocam a região no centro das discussões. São cotidianos, em alguns órgãos da im-

prensa, temas como demarcação de terras indígenas, a exemplo da discussão Raposa Serra do Sol (em Roraima), presença de estrangeiros disfarçados em organizações não-governamentais (ONG), ou tráfico de drogas que entram no Brasil nas fronteiras da Colômbia, Peru e Bolívia.

E outros temas econômicos também são manifestados, como o financiamento energético para os grandes centros (hidrelétricas do Rio Madeira) ou o transporte de produtos pela região, colocando o foco na revitalização de terminais portuários e construção de hidrovias.

Nessa verdadeira mistura de temas, a cultura dos marinheiros da Amazônia Azul, que ainda não tiveram a oportunidade de conhecer as cidades da Amazônia Verde, também é influenciada pelo senso comum e, muitas vezes, tem a região do norte do Brasil como terra de pessoas exóticas que vivem em conflito por terras. Contudo, nossos militares, por vezes, acalentam a vontade de serem movimentados para Manaus ou Belém, contando com um bom retorno financeiro, esperando um resultado produtivo da terra dos fartos rios enchidos pelas cuias de Kananciuê.

É comum o homem do mar ir para a Amazônia sem saber o que é a Marinha do Brasil, o que ela faz e como está estruturada nessa região. Digo-lhes, pois, que há também uma bela Marinha do Brasil na Amazônia.

Falo especificamente da Amazônia Ocidental, também um dos conceitos desconhecidos para muitos daqueles que se situam abaixo da latitude 10°S (Guajará-Mirim – RO) e a leste da longitude 056°44'W (Parintins – AM), e que, no organograma da Marinha do Brasil, engloba os estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima, sob a tutela do Comando do 9º Distrito Naval, o mais recente, ainda com três anos nesse *status*, porém o mais extenso em área territorial.

É exatamente por ser o mais recente que também passa por mudanças em todas as suas Organizações Militares subordinadas, que visam sedimentar a presença do Poder Naval na região e oferecer uma estrutura adequada de trabalho e moradia para os militares e seus dependentes.

A MARINHA DO BRASIL NA AMAZÔNIA OCIDENTAL DO PRESENTE

A Marinha do Brasil na Amazônia Ocidental está representada pelo Comando do

9º Distrito Naval. Apesar de se ter o conhecimento de meios navais na Amazônia desde 1728, e que a Guerra do Paraguai fomentou a criação da Flotilha do Amazonas há 140 anos, cuja sede passou por alternâncias entre Manaus e Belém, e, ainda, a criação da Capitania dos Portos do Amazonas, há 136 anos, fato é que a intensificação da presença da Marinha na Amazônia Ocidental data da segunda metade do século XX. E hoje a Marinha trabalha para que essa presença ganhe maior porte.

Incluindo todas as organizações sediadas na Amazônia Ocidental, a Marinha do Brasil tem hoje 23 Organizações Militares (OM) na região, com cerca de 2.400 militares. Em Manaus, a cidade mais importante da Amazônia Ocidental, com uma população estimada em 1,8 milhão de habitantes, está a maior parte da Marinha local. É a cidade que oferece a estrutura mais apropriada para que os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais possam atender satisfatoriamente às suas demandas de emprego.

MANAUS: PONTO DE PARTIDA PARA A AMPLIAÇÃO DA PRESENÇA DA MARINHA

O 9º Distrito Naval representa a Marinha em 25,7% do território brasileiro, cobrindo 2.194.599 km², com uma população de 5.726.804 habitantes (estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em 1º de abril de 2007), distribuída em 151 municípios, em uma região onde o Brasil faz fronteira com Bolívia, Colômbia, Peru, República da Guiana e Venezuela.

Na capital do estado do Amazonas estão o Comando do 9º Distrito Naval, o Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAm), a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), o Batalhão de Operações Ribeirinhas, a Estação Naval do

Rio Negro (ENRN), o Depósito Naval de Manaus e o 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, cada um com suas especificidades e suas características intrínsecas. Também estão sediados em Manaus os oito navios subordinados ao Comando da Flotilha do Amazonas, aos quais voltaremos mais tarde.

O Comando da Flotilha do Amazonas é a representação da força pronta da Marinha na região. Seu lado operativo tem sido ampliado por meio de exercícios de porto e durante o trânsito das patrulhas fluviais. Os exercícios operativos feitos com os colombianos e peruanos no mês de julho de 2008 e as ações coordenadas com o Exército Brasileiro e com a Força Aérea Brasileira renderam novas experiências às tripulações dos navios participantes.

A Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, com mais de 26 mil embarcações registradas, se prepara para ganhar uma nova sede. Está chegando à reta final a construção de um novo prédio, com espaço apropriado, desapertando a CFAOC do local onde ela funciona há 56 anos.

O Batalhão de Operações Ribeirinhas ativou, em 5 de novembro último, com a presença do comandante da Marinha, a sua 3ª Companhia de Fuzileiros Navais e já é o maior Batalhão de Fuzileiros Navais do Brasil. Para isso, a OM já modificou instalações, como os alojamentos destinados ao recomplemento de pessoal, construiu espaços de treinamento, como o novo tanque tático, e ampliou a sua segurança orgânica com a construção de mais de mil metros de muro na delimitação de seu terreno.

A Estação Naval do Rio Negro, base de apoio para os oito navios da Flotilha do Amazonas, ampliou seu cais flutuante para 180 metros, aumentando em 110 metros a atual capacidade de atracação dos meios. A ampliação se deu pelo recebimento de dois flutuantes, um de 45 metros e outro de

65 metros, cedidos pela empresa Transportes Petrobras – Transpetro, se revertendo em uma economia superior a 8 milhões de reais para os cofres da Marinha do Brasil, caso construísse uma instalação desse porte. Além disso, a ENRN reduziu a zero a sua conta de água, por meio da reativação de poços artesianos, para abastecer os navios do ComFlotAm, resultando em uma economia superior a 1 milhão de reais ao ano.

O Depósito Naval realizou, em 2007, mais de cem processos licitatórios, dobrando a quantidade em relação ao ano anterior, mostrando o seu alto índice administrativo. Para sua guarnição, acaba de inaugurar novos alojamentos construídos em área adjacente à sua administração principal e realocou espaços para novas funções da OM.

O Esquadrão de Helicópteros da Amazônia, que cobre toda a Região Norte, apoiando também o Comando do 4º Distrito Naval (Belém), está operando com suas seis aeronaves, demonstrando seu elevado nível de manutenção operativa, não tendo havido solução de continuidade nas ações de seus meios. No primeiro semestre de 2008, já foram construídos novos alojamentos para a tripulação daquela OM e reformada a praça-d'armas. Porém, a mais importante obra realizada foi a construção do novo hangarete, com capacidade para duas aeronaves, ampliando o espaço de acomodação dos helicópteros, que dispunham de um hangar apenas para proteger os seis meios aéreos do Esquadrão Tucano.

LONGE DE MANAUS: PERTO DA MARINHA

Fora da sede de Manaus, a Marinha do Brasil também está presente na Amazônia Ocidental, por meio das Organizações Militares do Sistema de Segurança do Tráfego

go Aquaviário (SSTA), que cobrem os mais de 21 mil km de vias navegáveis dos rios amazônicos, onde trafegam cerca de 2,8 milhões de passageiros/mês.

Em Tabatinga, a Capitania Fluvial diretamente subordinada ao Comando do 9º Distrito Naval já recebeu o seu flutuante para as embarcações que atuam na área brasileira, junto à tríplice fronteira com a Colômbia e o Peru. Também foi reativado o Destacamento de Fuzileiros Navais, com 36 militares, substituídos a cada 45 dias, que dão segurança às inspeções navais realizadas pela Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT). Para adestramento desses militares, foi criado um circuito formado por uma pista de aparelhos, que possibilita a manutenção da higidez física dos fuzileiros navais ausentes de seu Batalhão. Foi também duplicada a capacidade de abastecimento de aguada para os navios da Marinha que transitam naquela cidade. Ainda este ano, a Capitania Fluvial de Tabatinga inaugurará um Espaço Cultural em suas dependências, que ajudará a difundir a mentalidade marítima na população local. Encontra-se também em construção, na Vila Naval de Tabatinga, com previsão de prontificação até março de 2009, um prédio que abrigará 18 apartamentos e sanará o déficit de Próprios Nacionais Residências (PNR) da Marinha do Brasil naquela cidade.

As Organizações Militares subordinadas à Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental também exercem importante papel de presença da Marinha na região. A Delegacia Fluvial de Porto Velho (RO) executa as atividades de Inspeção Naval e Ensino Profissional Marítimo na calha do Rio Madeira e seus afluentes, e a Agência Fluvial de Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia, exerce atividade semelhante no Rio Mamoré e em toda a área sul do estado de Rondônia.

No estado do Amazonas, as outras cinco Agências Fluviais cobrem a maior parte da Amazônia Ocidental. A partir de Boca do Acre, a Agência Fluvial daquela cidade, banhada pelo Rio Purus, também atua no Rio Acre. Em 2008, foi construído um acesso no barranco degradado pela ação do Rio Purus, colocando as embarcações daquela Agência em atracadouro seguro para o acesso das tripulações e para o abrigo do rio.

A Agência Fluvial de Eirunepé (AM) exerce as atividades do SSTA no Rio Juruá, indo até a cidade de Cruzeiro do Sul, no Acre, área cuja importância já foi comprovada pela Marinha. A Agência de Eirunepé já atende ao limite ocidental do estado do Acre com cursos de qualificação e registro de embarcações. Dada a importância para a navegação fluvial nessa região, a cidade de Cruzeiro do Sul, com o apoio do governo do estado do Acre, poderá ser a sede de uma Agência Fluvial em um futuro próximo.

Em Tefé, no Rio Solimões, a Agência Fluvial já instalou, em 2007, a capacidade de pleno abastecimento de aguada para os navios de guerra, acabando com limitações antes existentes, e construiu uma sala de aula para o Ensino Profissional Marítimo (EPM), fato que garante maior facilidade na formação de aquaviários daquela cidade.

Em Itacoatiara e Parintins, no Rio Amazonas, as ações da Marinha para a Segurança do Tráfego Aquaviário são notadas pela população. As ações das Agências, em conjunto com os meios de Manaus, mereceram destaque nas operações de apoio aos navios ou embarcações que sofrem algum tipo de sinistro e nas ações que resultaram em índice zero de acidentes, como nos festivais folclóricos locais, onde o rio é por excelência a via de acesso disponível, a exemplo de Parintins e Manacapuru, locais onde ações da Marinha contribuem sobremaneira para a salvaguarda da vida humana.

Em todas essas organizações militares também há novo mobiliário para as atividades administrativas, assim como em todas as suas jurisdições ocorreram reformas ou aquisições de PNR.

MARINHA É DESTAQUE NAS OPERAÇÕES DA AMAZÔNIA

Os navios da Flotilha do Amazonas, em suas atividades de patrulha fluvial ou em atividades de assistência hospitalar, se destacam pela grande operacionalidade registrada. No ano de 2007, os oito navios registraram um total de 1.081 dias navegados nos rios, o que dá uma média de 135 dias por navio, sem considerar os períodos de afastamento para manutenção.

Os três navios de assistência hospitalar (*Oswaldo Cruz*, *Carlos Chagas* e *Doutor Montenegro*) também se destacaram em

2007 pelos mais de 213 mil atendimentos médico-odontológicos e farmacêuticos realizados nas comunidades do interior da Amazônia Ocidental, o que é equivalente, por exemplo, a toda a população residente de Presidente Prudente (SP), sem mencionar as limitações de acesso à informação e ao deslocamento geográfico que diferenciam a população daquele município das populações do interior da Região Norte. Tal fato foi enaltecido pelo ministro da Saúde, José Gomes Temporão, que, em 4 de julho do ano passado, assinou convênio entre aquele Ministério e a Marinha do Brasil, representada pelo comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, para o repasse de mais de 6 milhões de reais para as atividades de ASSHOP (assistência hospitalar) na Amazônia, onde os navios receberam a bela denominação de “Navios da Esperança”.





Os navios-patrolha fluviais (NPaFlu) se destacam quando atuam em operações combinadas com outras forças, a exemplo da realizada em agosto de 2007, denominada Solimões, e a de 2008, ampliada sob o nome de Poraquê, em que a Marinha esteve presente com grande capacidade operativa, sobressaindo para o ministro da Defesa, Nélson Jobim, por sua capacidade de apoio logístico móvel, ao deslocamento da Balsa-Oficina *Alecrim* e do Dique Flutuante *Almirante Jerônimo Gonçalves*, para realização de docagem fora de Manaus. Naquela ocasião, o Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira*, com seus 64 metros de comprimento, foi docado no município de Novo Airão (AM). Esse fato mostrou publicamente a capacidade logística móvel da Estação Naval do Rio Negro, que já docara o Navio de Assistência Hospitalar (NasH) *Oswaldo Cruz*, no ano anterior, na cidade de Coari (AM).

Essa demonstração de amplo poder logístico foi a afirmação da capacidade de

apoio aos meios navais em Manaus, onde já foram realizados, desde 2007, os Períodos de Manutenção Geral (PMG) dos NPaFlu *Rondônia* e *Pedro Teixeira*, sem a necessidade de deslocamento dos navios para a Base Naval de Val-de-Cães, como acontecia anteriormente. Dessa capacidade resultam a ampliação da operacionalidade do meio e a economia nos direitos pecuniários dos militares, reduzindo também o período de ausência do seio de suas famílias.

Concomitante a esses períodos de manutenção e visando à ampliação de suas vidas úteis até o ano de 2020, também passaram por plena remotorização os navios-patrolha *Amapá*, *Roraima* e *Rondônia*, e as perspectivas agora são de remotorização dos NPaFlu *Pedro Teixeira* e *Raposo Tavares*.

APOIO AO PESSOAL DA MARINHA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

As atividades da Marinha do Brasil na Amazônia Ocidental não poderiam ser le-



vadas à frente sem cada militar e cada funcionário civil que se surpreende ao ver na aproximação de seu vôo de chegada a Manaus um amplo espaço preenchido apenas pelo verde-escuro da mata fechada e pelos tons acinzentados da água refletindo as nuvens que muitas vezes intermedeiam o espaço entre o céu e o espelho d'água amazônico.

Visando atender à demanda de saúde desses militares, foi inaugurada, em 29 de agosto de 2008, a nova Divisão de Odontologia, com um prédio totalmente novo dispondo de dez consultórios, sala de prevenção da saúde bucal e sala de próteses, além dos compartimentos administrativos. A nova Divisão de Odontologia também conta com 23 cirurgiões-dentistas, sendo oito especializados, que atendem à família naval e guarnecem os navios da Flotilha do Amazonas.

A nova construção se abrigou no segundo andar do Ambulatório Naval de Manaus, que também já teve seus consul-

tórios reformados e encontra-se atualmente com 33 médicos em seu efetivo, destacando-se especialidades com grande demanda, como ginecologia, oftalmologia, ortopedia, cardiologia e pediatria.

Nas vilas navais, foram construídos no último ano dois prédios de 12 apartamentos, na Vila de Praças, e reformados mais 64 imóveis. Em 2008, será iniciada a construção de mais três prédios de 12 apartamentos na Vila Buriti e de um prédio de 18 apartamentos na cidade de Tabatinga, com previsão de conclusão em março de 2009. Foi reformado o prédio residencial da Vila Humaitá, com impermeabilização das estruturas, revestimento em cerâmica das escadas e corredores. Também se concluiu a pintura de todos os prédios de apartamentos da Vila Buriti, aproveitando o período de verão local.

Ainda em Manaus, foi criado o Centro de Facilidades na Vila Buriti, onde serviços terceirizados foram postos à disposição de moradores, como lavanderia, conserto de

roupas, hortifrúti, armarinho, sorveteria, lavanderia e cabeleireiro.

O Núcleo de Assistência Integrada do Pessoal da Marinha (N-SAIPM) realizou diversos convênios com entidades locais que oferecem facilidades e cursos para os dependentes de militares, como culinária, informática e música.

Os clubes de oficiais e praças tiveram os respectivos parques aquáticos reformados, e foram adquiridos novos equipamentos para as salas de ginástica. O Clube Cisne Branco também passou por troca geral de seu piso e inauguração de quatro churrasqueiras em alvenaria e dois fornos, sendo criado, assim, um espaço mais amplo e apropriado para que os militares e seus familiares se confraternizem. Da mesma forma, a Casa do Marinheiro de Tabatinga (Camata) também passou por ampla reforma, oferecendo maior conforto aos seus usuários.

Todas as ações da Marinha na Amazônia Ocidental são respaldadas por um bom relacionamento social entre a Marinha e a sociedade local, cuja parceria, mormente com a Soamar-Amazonas, tem ajudado no atendimento às demandas da Marinha, como, por exemplo, apoio à realização da Operação Parintins ou a doação de material para distribuição aos ribeirinhos.

O que a Marinha faz na Amazônia não é diferente do que é feito no resto do Brasil. Entretanto, as dificuldades de deslocamento e de acesso aos produtos, já que a forma mais rápida de chegada de bens em Manaus é por via aérea, provocam um encarecimento do custo de vida. Assim as distâncias amazônicas são prementes no planejamento da Marinha na região. Observa-se que a distância entre a cidade de Manaus (sede do Comando do 9º Distrito Naval) e Tabatinga, onde está situada uma Capitania Fluvial diretamente subordinada, é de



1.100 km em linha reta, ou seja, quase a mesma distância entre o Rio de Janeiro e Florianópolis ou entre o Rio e Brasília. Em termos amazônicos, isso corresponde a seis dias de navegação, subindo o Rio Solimões.

Este é, portanto, um pouco da Marinha do Brasil na Amazônia Ocidental, região da qual há muito mais para se escrever, mas que é lembrada apenas pelo lado exótico ou pelas disputas deflagradas entre grileiros e índios.

Mas a Amazônia também é uma região de marinheiros, que exercem papel fundamental para a proteção dos rios e se confi-

guram em importante presença do Estado brasileiro, cuja bandeira, hasteada nos mastros de combate dos nossos navios de guerra, chega aos mais distantes recantos. E

A Amazônia também é uma região de marinheiros, que exercem papel fundamental para a proteção dos rios e se configuram em importante presença do Estado brasileiro

nossos marinheiros passam a conhecer novos brasileiros, a exemplo das comunidades situadas ao longo do Rio Curuçá, acessadas pela primeira vez pelo Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*, durante operação no Vale do Rio Javari.

Esse é o retrato do Estado brasileiro, chegando, por meio da Marinha do Brasil, a todos os seus cidadãos da Amazônia Ocidental.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Amazônia; Navio-patrolha;

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Pertencente ao Espaço Cultural da Marinha, há um setor dedicado à evolução do domínio humano sobre as águas, desde os mais usados meios primitivos até os gigantescos petroleiros modernos.

Há também uma exposição sobre a técnica da ciência náutica, mostrando o progressivo aperfeiçoamento dos métodos utilizados para obter-se a posição das embarcações no mar, dando ênfase especial à ação dos navegadores portugueses. Estimulados e dirigidos pelo Infante Dom Henrique, criaram novos tipos de embarcações, tábuas e instrumentos para o cálculo da latitude no mar e cartas náuticas posicionando, o mais corretamente possível, os acidentes descobertos e o desenho das costas avistadas.

Todo esse conhecimento pode ser obtido visitando o Espaço Cultural da Marinha, aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45, localizado à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV.



O FUTURO LÍDER PELO OLHAR DO ASPIRANTE DA ESCOLA NAVAL: CARACTERÍSTICAS E DIFICULDADES NO CONTEXTO CONTEMPORÂNEO

“Se for sábio, um comandante será capaz de reconhecer as circunstâncias em mutação e agir com rapidez. Se for sincero, seus homens não terão dúvidas quanto à certeza de recompensas e de castigos. Se for humano, ele ama a humanidade, tem compaixão pelos outros e reconhece sua diligência e labuta. Se for corajoso, obtém a vitória ao aproveitar a oportunidade sem hesitação. Se rigoroso, seus soldados são disciplinados porque têm por ele um medo respeitoso e temem o castigo.”

(Tu Mu, A arte da guerra)

VINICIUS **SAMPAIO** CORRÊA
Guarda-Marinha

SUMÁRIO

Um breve histórico sobre liderança
O contexto contemporâneo
As características do líder moderno e os novos paradigmas de liderança
 Empowerment
 Liderança transformacional
 Inteligência emocional
Construção da cultura organizacional
Os líderes do passado, do presente e do futuro: algumas características imutáveis
O olhar do aspirante: experiência e aprendizado na Escola Naval
Conclusão

UM BREVE HISTÓRICO SOBRE LIDERANÇA

O fragmento de texto acima, escrito há mais de 2.500 anos, prova que o fenômeno da liderança é tão antigo quanto as sociedades humanas. Desde o surgimento das aglomerações mais primitivas, existe a necessidade de uma figura central, de papel destacado

entre os demais indivíduos e capaz de conduzir aquele grupo na busca do objetivo comum, muito embora sendo um deles.

Considerando os mais diversos aspectos, que variam desde a luta pela subsistência até a defesa da vida e do ideal em um conflito armado, a história tem deixado registros singulares da importância de saber liderar homens: dos chefes de tribos primi-



tivas aos empresários, dos faraós egípcios aos chefes de Estado modernos, dos generais romanos aos atuais chefes militares, de Alexandre a Hitler, Stálin, Bolívar e outros tantos, das concepções clássicas de Sun Tzu ao efervescente fascínio por James Hunter, passando por Clausewitz e Mahan, para citar poucos exemplos.

Embora situadas em diferentes momentos históricos, envolvidas em contextos diversificados e caracterizadas por interesses específicos, existe um elo entre todas as figuras acima lembradas: a necessidade e o fascínio por conduzir homens de forma a cumprir, voluntariamente, a sua vontade. É essa a mola que impulsiona o estudo de uma das mais complexas e fascinantes ciências sociais, considerada desta forma por ser antropológica e situacional.

Nas últimas décadas, o exercício da liderança tem encontrado maiores desafios, especialmente no que se refere à liderança militar. Estes desafios são impostos pelos novos valores que emergiram em nossa

sociedade e que vão de encontro a princípios fundamentais desta ciência. Sendo assim, surge a questão: como o líder do futuro deve estar preparado, técnica e psicologicamente, para adequar os conceitos de liderança aos desafios impostos pela contemporaneidade a fim de alcançar seus objetivos e conduzir seus homens?

O CONTEXTO CONTEMPORÂNEO

O século XX assistiu ao avanço acelerado do fenômeno da globalização. O encurtamento de distâncias entre diferentes partes do globo, proporcionado, literalmente, pelo progresso nos meios de transporte e, subjetivamente, pelo desenvolvimento de uma rede global de comunicações e disseminação de informações, fez surgir uma concepção de “aldeia global”.

Nessa “aldeia”, é possível saber, em tempo real, sobre um acontecimento do outro lado do mundo. É possível conversar com uma pessoa em outro continente por meio



O mundo globalizado impõe aos líderes militares do presente e do futuro que saibam como lidar com todas estas variáveis, aprendendo as novas teorias, a fim de adequar conceitos clássicos de liderança aos cenários modernos, aos combatentes modernos

de um clique ou da simplicidade espantosa dos cada vez mais multifacetados telefones celulares. Nesse novo mundo, a mistura e a assimilação de diferentes culturas, hábitos e costumes deram origens a novos grupos humanos, derrubaram antigos paradigmas e consolidaram o modo de pensar da sociedade contemporânea.

Antigos valores e conceitos éticos foram substituídos por novos. As sociedades atuais caracterizam-se, em sua devastadora maioria, pelo consumismo, imediatismo, egocentrismo e isolacionismo, entre outros fatores.

O desafio para a liderança militar: como transformar conceitos tradicionais, tornando-os compatíveis com as necessidades humanas modernas?

Inseridos nesta nova sociedade globalizada estão os indivíduos que compõem um grupo especial: os militares. A profissão militar, tradicionalmente, prega e cultiva alguns valores fundamentais à sua existência que vão de encontro àqueles que a nossa sociedade valoriza atualmente. Surge daí o questionamento sobre como

lidar para se adaptar ao contexto global, conservando seus pilares ideológicos.

Como desenvolver em seus homens o espírito de corpo, responsável pela unidade das forças, sendo eles acostumados, em seu dia-a-dia, a valorizar cada vez mais o egocentrismo, permitindo-se apenas à preocupação consigo mesmos? Como ensinar e inculcar os basilares valores de hierarquia e disciplina

em jovens cada vez mais acostumados à liberdade e ao descomprometimento? De onde buscar a abnegação e o espírito de sacrifício, pregando até mesmo a doação da vida em prol do objetivo, em uma sociedade consumis-

Como ensinar e inculcar os basilares valores de hierarquia e disciplina em jovens cada vez mais acostumados à liberdade e ao descomprometimento?

ta e gananciosa?

Some-se a isto o fato comprovado de que o grau de instrução dos subordinados de hoje é, comparativamente, muito superior ao dos subordinados de três, quatro décadas atrás, fazendo com que os métodos autocráticos comuns já não sejam os mais adequados para aplicação na rotina do dia-a-dia, embora ainda eficazes em situações extremas.

Definitivamente, o mundo globalizado impõe aos líderes militares do presente e do futuro que saibam como lidar com todas estas variáveis, aprendendo as novas teorias, a fim de adequar conceitos clássicos de liderança aos cenários modernos, aos combatentes modernos. Torna-se primordial um conhecimento sobre os aspectos psicológicos e práticos, relacionados aos novos paradigmas de liderança, aplicando-os à condução dos subordinados.

AS CARACTERÍSTICAS DO LÍDER MODERNO E OS NOVOS PARADIGMAS DE LIDERANÇA

Dentro do contexto de adequação às características das sociedades modernas na formação do líder e na forma como este age sobre seus subordinados, surgem diversas teorias que propõem métodos – inovadores ou pura revisão de conceitos clássicos – que possam servir de instrumento para o desempenho do papel de liderança. Sobre alguns destes instrumentos, tratados como novos paradigmas, comentaremos a seguir.

Empowerment

“A tarefa da liderança não mais seria a de instalar grandeza na humanidade, mas tão-somente liberá-la, porque a grandeza já se encontra lá instalada.” (J. Buchan)

No passado, os líderes costumavam concentrar todo o poder decisório em suas mãos, até mesmo no que se referia a tarefas básicas do cotidiano. Essa aglutinação do poder, embora válida em alguns casos, mostrou-se ineficaz em algumas situações, de conflito ou não, em que, na falta do líder e concomitante necessidade de uma mudança de atitude, o subordinado não sabia como agir, visto que não era estimulado para tal.

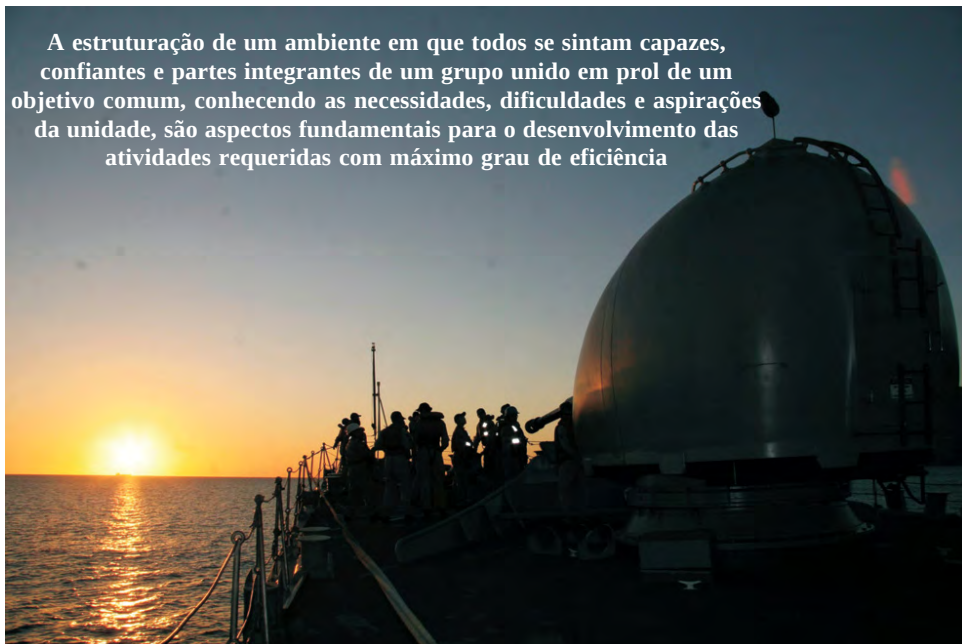
Por esse motivo, a tendência moderna de comando está cada vez mais baseada

no *empowerment*, na delegação de competências. Embora envolva um certo risco e tome algum tempo para qualificação do militar, a delegação é válida na medida em que desenvolve o subordinado, tornando-o mais capaz e confiante e, por consequência, fortalece todo o grupo em que está inserido. Além disso, libera o líder para preocupar-se de forma integral com outras atividades que requeiram, impreterivelmente, sua coordenação direta.

Em seu livro *Sun Tzu e arte da guerra moderna*, Mark McNeilly fala sobre o assunto: “A meta eventual a ser atingida ao longo do tempo é os subordinados conhecerem tão bem o pensamento do comandante que o tempo gasto nas comunicações é reduzido, enquanto aumenta a compreensão partilhada das lideranças (...) isso é chamado de compreender a intenção do comandante”. E continua, dando um exemplo da Primeira Guerra Mundial que, embora situado num contexto passado, ilustra perfeitamente o que se quer mostrar aqui: “Na Primeira Guerra Mundial, o exército alemão tinha um conceito muito parecido com o da intenção do comandante, chamado *Weisungshrung*, traduzido como ‘orientação da liderança’. Este conceito materializou-se em paralelo com a criação do conceito de membro da tropa de assalto, surgido na tentativa de se livrar da guerra de trincheiras (...) o exército alemão formou as unidades de elite *Sturmtruppen*, que eram altamente treinadas, altamente motivadas, que eram capazes de agir com independência (...) Naquela situação, altamente dinâmica e fluida, quando seria impossível manter-se em contato com o líder, não fazia sentido seguir as ordens exatas de um comandante, daí o conceito de orientação da liderança.”

Cabe, contudo, ressaltar que existem maneiras corretas de se alcançar a efetiva delegação. Antes de tudo, é preciso definir a quem delegar e como fazê-lo, devendo ser feito de forma clara e específica. É im-

A estruturação de um ambiente em que todos se sintam capazes, confiantes e partes integrantes de um grupo unido em prol de um objetivo comum, conhecendo as necessidades, dificuldades e aspirações da unidade, são aspectos fundamentais para o desenvolvimento das atividades requeridas com máximo grau de eficiência



portante que sejam priorizados os resultados que devem ser alcançados e não os procedimentos a serem seguidos, de forma a possibilitar o desenvolvimento da criatividade do subordinado; embora procedimentos relativos à segurança devam ser, sim, destacados. Apesar de tudo, a delegação da autoridade não exclui a responsabilidade do superior.

Os líderes são cada vez mais maestros e não mestres, devendo, portanto, ser capazes de liberar o talento em seus subordinados e conduzi-los ao sucesso, à correta execução da missão.

Liderança Transformacional

“Os chefes contam as sementes da maçã. Os líderes imaginam quantas maçãs existem em uma semente” (Ian Percy)

O conceito de liderança transformacional tem se mostrado bastante adequado para a grande maioria das situações com as quais os líderes se deparam atualmente. Diferentemen-

te da liderança autocrática e da liderança transacional, baseadas, a primeira, no poder do líder e submissão dos subordinados e, a segunda, em um sistema de recompensas; a liderança transformacional se assegura no estímulo e atenção pessoal, buscando criar liderados comprometidos, leais e participativos.

Segundo esse conceito, o líder do futuro terá o papel de educador, responsável por dar condições para o autodesenvolvimento de seus subordinados, por meio da demanda crescente da participação destes no processo.

Obviamente, este conceito, bastante comum no meio empresarial, deve ser detalhadamente analisado para ser aplicado ao âmbito militar, de modo a não prejudicar os pilares de hierarquia e disciplina sobre os quais nossas Forças Armadas se apóiam.

Inteligência Emocional

“Inteligência emocional é, por exemplo, a capacidade de criar motivações para si próprio e de persistir num objetivo apesar

dos percalços; de controlar impulsos e saber aguardar pela satisfação de seus desejos; de se manter em bom estado de espírito e de impedir que a ansiedade interfira na capacidade de raciocinar; de ser empático e autoconfiante.” (Daniel Goleman)

Ultimamente, os testes de QI vêm perdendo sua importância, na medida em que o conceito do desenvolvimento de múltiplas inteligências se dissemina. Tão importante quanto fazer cálculos matemáticos e atuar com destreza nos aspectos acadêmicos é saber lidar com as diversas situações que fazem parte do dia-a-dia.

Nesse contexto, surge como destaque a aptidão da inteligência emocional. Segundo esse conceito, o líder deve ter moldadas em sua personalidade as cinco dimensões da inteligência emocional e suas competências:

– Na área intrapessoal: autopercepção e autoconsciência; auto-regulação e controle de emoções; e automotivação;

– Na área interpessoal: empatia; aptidões sociais para o relacionamento.

O conjunto dessas características, quando encontradas em um indivíduo que exerça papel de liderança, permite uma análise do papel desempenhado pelo mesmo, no intuito de examinar suas avaliações e decisões; tomar consciência de suas intenções; controlar suas emoções, considerando que a atitude do líder afeta toda a disposição dos subordinados; trabalhar seus graus de percepção e seu modo de comunicação, ouvindo e recebendo *feedback*; e trabalhar sua empatia para com os subordinados, fortalecendo seu poder de influenciar os demais.

Desse modo, podemos concluir que o desenvolvimento da inteligência emocional, que

se relaciona com a imprevisibilidade do dia-a-dia, ganha importância para o exercício da liderança, devendo ser trabalhada em conjunto com as habilidades técnicas e intelectuais.

CONSTRUÇÃO DA CULTURA ORGANIZACIONAL

“Sabe qual é o melhor navio da Marinha? O seu.”

Enquanto exercendo uma função de liderança, o indivíduo deve estar preocupado em trabalhar os aspectos inerentes ao espírito de grupo entre seus liderados, possibilitando, verdadeiramente, a formação de uma “família”. Este aspecto prova sua relevância, uma vez que, envolvidos em uma

situação de combate, cada membro deve confiar plenamente nos outros, sendo necessário para tal o estabelecimento prévio de vínculos que permitam tal confiança. A fortificação desses vínculos está intimamente relacionada à existência de uma cul-

Uma vez identificado com o grupo, o indivíduo dará o máximo de si para o sucesso coletivo. Criar este ambiente favorável é função do líder!

tura organizacional, fortemente agregada ao inconsciente de cada membro do grupo.

A identificação com as crenças da instituição, o aprendizado das práticas, costumes e jargões e a difusão da idéia do “seu navio” ou do “seu batalhão”, aliados ao incentivo à participação nas decisões que agreguem força a este sentimento de “fazer parte do todo”, compõem um conjunto de características inerentes ao espírito de grupo, as quais devem ser trabalhadas pelo líder, ajudando a formar o capital social da unidade, do navio, da tropa e, em última análise, da instituição militar.

A estruturação de um ambiente em que todos se sintam capazes, confiantes e par-

tes integrantes de um grupo unido em prol de um objetivo comum, conhecendo as necessidades, dificuldades e aspirações da unidade, é aspecto fundamental para o desenvolvimento das atividades requeridas com máximo grau de eficiência. Isso porque, uma vez identificado com o grupo, o indivíduo dará o máximo de si para o sucesso coletivo. Criar este ambiente favorável é função do líder!

OS LÍDERES DO PASSADO, DO PRESENTE E DO FUTURO: ALGUMAS CARACTERÍSTICAS IMUTÁVEIS

Embora a ascensão de novos valores e a mudança de determinados paradigmas tenham gerado novos desafios para o desempenho da liderança militar, impondo uma adequação dos métodos e práticas dos líderes modernos, existem algumas características que, devido à força de sua essência, permaneceram inabaláveis como inerentes àqueles que se propõem a liderar homens.

Tais características referem-se ao caráter e à personalidade do líder e são, desde os primórdios das sociedades, relacionadas como fundamentais para o desempenho da liderança. Isso tanto é verdade que muitos escritores, teóricos e, principalmente, grandes líderes, ao longo dos séculos, já falaram sobre tal assunto.

Entre outros traços, os líderes do futuro, assim como os do passado e do presente, devem apresentar:

– **Honra** – “A honra é a virtude que exalta vontade e não permite a capitulação, a indignidade, a covardia, a renúncia à luta, o abandono dos estandartes, das armas e dos camaradas.” (Sérgio A. de A. Coutinho, *A chefia e a liderança militares*)

– **Exemplo** – “Dar o exemplo não é a melhor maneira de influenciar os outros. É a única.” (Albert Schweitzer)

– **Coragem** – “Se um general não for corajoso, será incapaz de vencer dúvidas ou criar grandes planos.” (Shen Pao-hsu)

– **Decisão** – “O chefe não pode ficar muito tempo indeciso entre duas soluções. Deve fixar com rapidez a sua opinião e encerrar toda a discussão.” (Comandante Lebaud)

– **Clareza** – “Aquele cujas fileiras estiverem unidas quanto ao propósito será victorioso.” (Sun Tzu, *A arte da guerra*)

– **Motivação** – “A força moral do soldado aumenta quando é bem comandado.” (General Osório)

– **Justiça** – “Quando se trata as pessoas com benevolência, justiça e correção se deposita confiança nelas, o exército estará unido num só ponto de vista e todos estarão contentes por servir a seus líderes.” (Chang Yü, *A arte da guerra*)

O OLHAR DO ASPIRANTE: EXPERIÊNCIA E APRENDIZADO NA ESCOLA NAVAL

A análise aqui construída sobre o papel da contemporaneidade na formação dos líderes é resultado da visão de um aspirante da Escola Naval, baseado nas experiências vivenciadas durante sua formação e no aprendizado teórico, componente do currículo escolar.

Quanto à construção dessa visão, grande parte dela provém do contato com os oficiais do Comando do Corpo de Aspirantes, que, por meio de suas experiências próprias, contadas aos aspirantes, oferecem casos para análise e estudo de situações que, em breve, farão parte do *nosso* cotidiano (permito-me aqui usar a primeira pessoa).

Do mesmo modo, a observação das atitudes e decisões dos seus superiores permite aos aspirantes, por meio do resultado obtido em cada caso, avaliar o tipo de liderança que está sendo utilizada e sua efetiva aplicabilidade e eficácia. Isto tudo contribui para a formação do futuro líder, uma



Assimilação os diversos conceitos relacionados ao tema liderança... permite interligar os ensinamentos teóricos às experiências rotineiras

vez que a assimilação das práticas eficazes e a correção das inconsistentes para cada situação permitem ao aspirante familiarizar-se com o caráter situacional da liderança, ao mesmo tempo em que molda sua personalidade como líder.

Outro componente de extrema importância é o aprendizado dos aspectos teóricos, abordados em sala de aula. A assimilação dos diversos conceitos relacionados ao tema liderança, como percepção, tipos de liderança, bases de poder, liderança em combate, perfil do líder militar, contemporaneidade, processos grupais, entre outros, todos exemplificados por estudos de caso, permite interligar os ensinamentos teóricos às experiências rotineiras.

Some-se, ainda, a oportunidade de liderança efetiva oferecida aos aspirantes do quarto ano escolar a fim de que possam praticar os conceitos assimilados para a condução do Corpo de Aspirantes. Esta tarefa permite o desenvolvimento da capacidade de decisão e condução dos aspirantes, uma vez que os conflitos, problemas e desafios dos demais são trazidos até eles, colocando-os face a face com situações reais de liderança e inculcando-lhes grande nível de responsabilidade.

Enfim, todos estes aspectos concorrem para a formação do líder militar-naval do futuro, enquanto aspirante da Escola Naval.

CONCLUSÃO

A partir do que foi exposto, pode-se concluir que a emergência de novos valores, construindo um novo cenário global, efetivamente alterou as relações entre líderes e seguidores.

A assimilação de novos conceitos relacionados à liderança militar em tempos de paz torna-se fundamental, uma vez que os subordinados são diferentes, a sociedade é diferente e até a instituição, em nosso caso, a Marinha do Brasil, vem adotando novas posturas. Apon-tando para a preocupação da instituição em manter elevado o interesse pela permanência e ingresso de pessoal, com a existência de um ambiente de trabalho produtivo, saudável e prazeroso, mantendo o elevado grau de profissionalismo, foi concebida e difundida a Doutrina de Liderança da Marinha (EMA-137), que compila alguns dos tópicos abordados neste trabalho, entre outros modelos e ferramentas para a liderança.

Em consonância com estes fatores – as novas características do líder militar e as preocupações da Marinha do Brasil – está a formação dos aspirantes: os futuros líderes da nossa instituição. É fato que a base teórica e prática, no que concerne ao tema da liderança, se bem aproveitada, permitirá ao então aspirante a construção da personalidade requerida para liderar, superando os desafios impostos pelo contexto contemporâneo, os quais já foram aqui mencionados.

Uma vez que saiba agir, considerando os conceitos clássicos e basilares da liderança militar e adequando-os, quando necessário, às situações diárias, o futuro lí-

der obterá êxito no exercício de seu dever: conduzir homens.

“A liderança implica persuadir outras pessoas no sentido que deixem de lado por

um certo período seus interesses pessoais em benefício de um objetivo comum, que esteja associado às responsabilidades e ao bem-estar do grupo.” (Hogan et al, 1994)

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VALORES>; Liderança; Autoridade; Comando; Escola Naval; Ética; Exemplo;

BIBLIOGRAFIA

- BENNIS, Warren. Líderes. *Estratégias para assumir a verdadeira liderança*. Editora Harbra, 1988.
- BERGAMINI, Cecília W. *O líder eficaz*. Editora Atlas, 2002.
- COUTINHO, Sérgio Augusto de Avelar. *A chefia e a liderança militares*. Bibliex, 1997.
- DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA. *Manual de Liderança*. 1996.
- HESELBEIN, Francês. *O líder do futuro: visões, estratégias e práticas para uma nova era*. Editora Futura, 2000.
- MCNEILLY, Mark. *Sun Tzu e arte da guerra moderna*. Editora Record, 2004.
- NOBRE, Érica Barreto. *Crenças de superiores e subordinados sobre o perfil do líder militar-naval brasileiro neste final de século*. Tese de Mestrado em Psicologia, UFRJ, 1998.
- PASSARINHO, Jarbas Gonçalves. *Liderança Militar*. Bibliex, 1987.



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.

DOAÇÕES À DPHDM – 1º TRIMESTRE DE 2009

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Fundação Casa de Rui Barbosa
Prefeitura Municipal de Santos
Universidade Estadual de Londrina
Capitão-de-Mar-e-Guerra Alexandre Soviero
Suboficial Reginaldo Leandro da Silva
Primeiro-Sargento (SI-SB) Cléber Machado Pinheiro
Julio M. Heilbron
Wesley O. Collyer

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Tecnologia Militar – v. 30 nº 4/2008

CUBA

Revista Bimestre Cubana – v. 104 nº 29 jul./dec. 2008

ESPANHA

Revista de História Naval – v. 116

Revista General de Marina – v. 225 ago./set. 2008; supl. 8 ago./set. 2008

ESTADOS UNIDOS

Activites – jan./2009

IAI news – nº 26 set./2008

Jane's International Defence Review – v. 41 dez./2008; v. 42 jan./2009; v. 42 fev./2009

New's – v. 51 nº 30 especial/2008

Politics & Policy – v. 36 nº 4 ago./2008

Proceedings – v. 134 nº 12 dez./2008; v. 135 nº 1 jan./2009

Sea History – nº 15 winter 2008/2009

SEMINA – 21 nº 3 set./2000

Surveyor – winter 2008

TSJ Training Simulation Journal – v. 9 nº 6 dez./2008, jan./2009

Via Inmarsat – out./dez. 2008; jan./mar. 2009

ITÁLIA

Rivista Marittima – v. 141 ago./set. 2008

Rivista Militare – v. 5 set./out. 2008

PORTUGAL

Revista da Armada – v. 38 nº 426/2008; v. 38 nº 425/2008

BRASIL

O Anfíbio – v. 27 ed. especial/2008

Boletim do Clube Naval – jan./2009

Círculo Militar de São Paulo (CMSP) – v. 29 nº 344 jan./2009

CNT Transporte Atual – v. 14 nº 162 fev./2009

O Convão – v. 15 nº 3 especial/2008

A Defesa Nacional – v. 94 nº 811 mai./jun./jul./ago. 2008

A Macega – v. 2 nº 8 ago./set. 2008; v. 7 nº 37 jul./set. 2008

Navigator – v. 5 nº 8 dez./2008

Pesquisa Fapesp – nº 154 dez. 2008; nº 155 jan./2009; nº 156 fev./2009

Portos e Navios – v. 50 nº 575 dez./2008; v. 50 nº 576 jan./2009; v. 50 nº 577 fev./2009

Relatório Anual do Zoológico de São Paulo – 2007

Relatório de Atividades FCRB – 2007

Revista de História da Biblioteca Nacional – v. 4 nº 38 nov./2008; v. 4 nº 39 dez./2008;
v. 4 nº 40 jan./2009

Revista do Exército Brasileiro – v. 145 2º quadrimestre 2008

Revista de Instituto Histórico Geográfico Brasileiro – v. 169 nº 438 jan./mar. 2008

Revista Militar e Ciência e Tecnologia (C&T) – v. 25 2º quadrimestre 2008

RTI – Redes, Telecom e Instalações – v. 9 nº 105 fev./2009

Sindario – v. 3 nº 43 dez./2008

O Veterano – v. 13 nº 4 out./nov./dez. 2008

NECROLÓGIO

- † VA Nayrthom Amazonas Coelho
- † CMG Antônio Carlos de Oliveira e Silva
- † CMG José Jayme Moraes
- † CMG Joaquim Arinê Bacelar Rego
- † CF (IM) Paulo Costa Vieira



NAYRTHOM AMAZONAS COELHO

★ 21/08/1927

† 12/11/2008

Nasceu no Rio de Janeiro, filho de Thomas Coelho Filho e de Nayr Amazonas Coelho. Promoções: a segundo-tenente em 29/12/1950, a primeiro-tenente em 29/06/1952, a capitão-tenente em 13/07/1955, a capitão-de-corveta em 18/07/1960, a capitão-de-fragata em 19/12/1965, a capitão-de-mar-e-guerra em 19/12/1969. Alcançou o almirantado em 31/03/1977, sendo promovido a vice-almirante em 31/07/1981. Transferido para a reserva remunerada em 30/08/1984.

Em sua carreira comandou quatro vezes: Contratorpedeiro *Mariz e Barros*; Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Força de Apoio Logístico e o 6º Distrito Naval. Exerceu duas direções: Portos e Costas; e Higrografia e Navegação.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Contratorpedeiro *Bertioga*; Cen-

tro de Instrução Almirante Wandenkolk; Cruzador *Tamandaré*; Comissão Naval Brasileira em Washington; Fábrica de Torpedos da Marinha; Escola de Torpedos, Minas e Bombas; Delegacia da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul em Pelotas (delegado); Aviso-Oceânico *Bocaina*; Capitania dos Portos dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro; Escola de Guerra Naval; Estado-Maior da Armada; Gabinete do Ministro da Marinha; Escola Superior de Guerra; adido das Forças Armadas no Peru (adido Naval); Escola Naval (vice-diretor); Comissão de Desportos da Marinha (presidente); Comando-em-Chefe da Esquadra (chefe do Estado-Maior); Comando de Operações Navais (chefe do Estado-Maior).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com as seguintes medalhas: Ordem do Mérito Naval (grau Grande

Oficial); Ordem do Mérito Militar (grau Oficial); Ordem do Mérito Aeronáutico (grau Comendador); Ordem de Rio Branco (grau Comendador); Medalha Militar de Ouro com Passador de Platina; Medalha de Serviços de Guerra sem estrela; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro com 1 âncora; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; Ordem da Cruz Peruana do Mérito Naval (grau Comendador); Ordem Nacional El Sol Del Peru, da República do Peru; Grande Estrela do Mérito Militar, da República do Peru; Ordem do Mérito Militar, da República do Paraguai (grau Grande Oficial); Medalha Mérito Mauá (grau Cruz de Mauá); e Grão-Mestre da Ordem do Mérito de Mato Grosso (grau Grande Oficial).

À família do Almirante Naylorthom Amazonas Coelho, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

AMIGO NAYRTHOM

***“Perde-se muito ao perder um bem
Perde-se mais ao perder um amigo”***

Naylorthom, companheiro de inúmeras e inesquecíveis passagens da minha vida!

Nossa camaradagem, por sermos da mesma turma de 1944 da Escola Naval, do mesmo segundo time de basquete da turma de calouros e namorarmos moças da mesma área da cidade, transformou-se em amizade na viagem de guardas-marinha, a qual permaneceu viva até seus últimos dias. Deixou saudades...

Corria o verão europeu de 1950, o *Saldanha* encontrava-se em grandes reparos em Barrow-in-Furness, na costa leste da Inglaterra. Eram tão grandes que, praticamente, impediam a vida normal de bordo, e por isso nos foi concedida uma vintena de dias de férias.

Na minha memória está gravado que um bom número de colegas decidiram gozá-la em Paris e talvez em um único certo bairro especial, mas eu, Naylorthom, Fernando Gonçalves, Walter Oliveira e Passos preferimos excursionar pela Inglaterra de ônibus fazendo base em Londres. Fomos uns turistas típicos visitando os pontos obrigatórios.

Por conta do destino, elegemos um restaurante para nossas refeições, e o nosso jovem grupo se mostrou tão simpático que conquistamos a amizade do dono do restaurante a ponto de terminarmos em um muito agradável jantar à luz do dia** no seu quintal coberto de uma grama lindíssima como sói às inglesas.

Ainda primeiros-tenentes, compartilhamos os bancos escolares do então Curso de

* N.A.: Colaboração do nosso chefe da classe, hoje Almirante-de-Esquadra (Ref^o) Bernard David Blower.

** N.A.: Não é demais lembrar que no verão, em Londres, o sol se põe lá pelas 21 horas. Em Barrow, quase às 24 horas!



Irene (noiva) em visita num domingo de serviço no *Saldanha* (3/1950)



No jantar na casa do dono do restaurante, em Londres (1950)

Especialização de Armamento para Oficiais, o Ceao, no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, na Ilha das Enxadas. Ambos seriamente interessados no que ficava à retaguarda de um tiro certo, nos colocamos bem na turma com as nossas médias bastante boas, mas muito atrás da 9,8 do Saboia.*

Após o curso, tornamo-nos “inimigos”, eu no *Barroso* e ele no *Tamandaré*, mas nem por isso deixamos de continuar a ser amigos.

Como “inimigos”, a Marinha, em 1957, nos mandou fazer um pequeno curso de oito semanas de Administração de Departamento de Armamento, no grande centro de adestramento da Marinha norte-americana em Great Lakes, logo ao sul de Chicago.

Era janeiro e fazia muito frio. Neve, muito presente.

Foi outro período em que nossas vidas se cruzaram e seguiram juntas um bom tempo.

Após o curso, como previsto, fomos embarcar por outras oito semanas em cruzador norte-americano – o *Albany* – que se encontrava no final do período de treinamento em Guantánamo, Cuba, já quase inteiramente de Fidel. Em seguida Boston, no continente americano – base do *Albany* –, onde se encontravam inúmeros colegas de turma cursando engenharia no MIT.

Foi uma confraternização muito agradável.

Como almirantes, eu segui a linha do ensino; ele, da DPC, com o Ciaga como ponto de contato funcional.

Dávamo-nos muito bem, apesar de que o Nayrthom era conhecido na turma, entre outras muitas qualidades, como um excepcional “xingador”! À vítima, só restava sentir-se sumindo pela terra adentro!... Mas, no normal, Nayrthom era cavalheiro, atencioso e, sobretudo, amigo.

Um episódio, muito conhecido de todos os seus contemporâneos, mostra bem a coragem moral e a personalidade forte do Nayrthom.

Éramos almirantes e fomos convocados, como de rotina, a comparecer às homenagens anuais aos brasileiros mortos durante a Segunda Guerra Mundial** no monumento do Aterro do Flamengo. As autoridades que iam chegando cumprimentavam-nos com um aperto de mão. Nelas, estava incluído Brizola, governador do Estado.

Mesmo passados mais de 20 anos, Nayrthom nunca pôde esquecer a voz do Brizola, então governador do Rio Grande do Sul, no rádio de Porto Alegre, durante a crise política devido à renúncia de Jânio Quadros e à posse do vice-presidente, João

* N.A.: Henrique Saboia foi ministro da Marinha de 1985 a 1990.

** N.A.: Não me lembro de ter comparecido à cerimônia.



A turma de Great Lakes durante um *coffee brake* (2/1957)



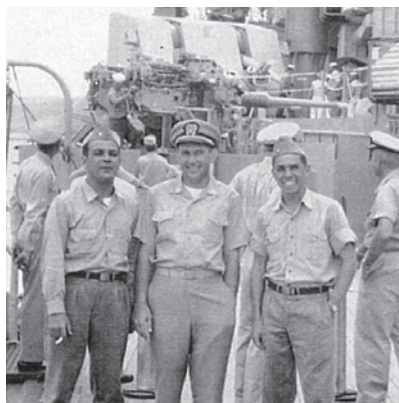
Naylor e Brígido na casa do colega de turma Nelson Xavier, em Boston (3/1957)

Goulart, nos idos de 1961, conclamando os sargentos dos navios que se dirigiam para o sul para debelar o princípio de revolta, com o brado “Sargentos, matem seus oficiais”!

Assim, quando Brizola chegou ao Naylor e estendeu-lhe a mão, ficou o governador de mão vazia, pois Naylor, olhando para o infinito, mão à pala, cumpriu estritamente o regulamento.

Quando a mocidade estava nos deixando, passamos a nos encontrar com alguma frequência na sala vip do Hospital Naval Marcílio Dias, ambos muito bem dispostos, exalando alegria por estarmos vencendo as falsetas que a saúde nos pregava, e principalmente demonstrando uma alegria de quem está vivendo, e muito bem, a vida.

É com esse Naylor que continuamos percorrendo a estrada da vida, cheios de esperança e agradecidos por tudo que o



A bordo do Cruzador *Albany*, em Guantánamo (4/1957)

bom “amigo lá de cima” nos permite, sim, permite (presente do indicativo), pois, para mim, Naylor não nos deixou...

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^o)

A RMB expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos assinantes:

CMG 52.0048.13 – Antônio Carlos de Oliveira e Silva

CMG 58.1022.13 – José Jayme Moraes

CMG 73.0081.17 – Joaquim Arinê Bacelar Rego

CF (IM) 78.1007.12 – Paulo Costa Vieira

★ 23/04/1936 † 17/12/2008

★ 15/02/1939 † 18/01/2009

★ 07/03/1957 † 20/12/2008

★ 25/01/1957 † 30/12/2008

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres das praças-d'armas e dos convéses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verdadeiras e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por e-mail (rmbmateria@dphdm.mar.mil.br).

O SAFISMO DA CABO AUXILIAR

Este caso se passou em uma determinada Organização Militar (OM) que, como muitas outras, andava muito carente de pessoal. Por esse motivo, houve autorização dos escalões superiores para a admissão de militares temporários na Marinha.

Os candidatos eram escolhidos após rigoroso processo seletivo, e então faziam um curso de cerca de um mês, tempo no qual deveriam absorver uma vasta gama de conhecimentos necessários para que se tornassem militares.

Já durante o processo seletivo, uma certa candidata se destacou. Seu currículo era invejável, muito superior aos dos demais. Ao longo do curso, aquela futura militar demonstrou grande aptidão para a carreira naval, sobressaindo-se nos diversos testes e completando o curso em primeiro lu-

gar. Sua única deficiência foi nos poucos adestramentos de apito. Mas achava que não era motivo para preocupação, uma vez que sua especialidade era informática, e ela certamente não precisaria saber apitar.

A jovem era só orgulho e alegria ao embarcar em sua primeira OM. Mas teve uma grande decepção ao se apresentar ao sargenteante-geral, um “primeiro-cão velha-guarda” e ranzinza:

– Bom dia, sargento!

Sem responder à saudação, o sargenteante disse:

– Militar, a partir de hoje você vai ser adestrada para dar serviço de cabo auxiliar. Pode se dirigir à sala de estado. Dispensada!

– Mas, sargento, eu achei que daria serviço no CPD. O que exatamente eu terei que fazer?

– Cabo, eu tenho muito o que fazer. Vá ler o Regimento Interno!

Com essa calorosa recepção, a recém-embarcada foi para o seu posto acompanhar o serviço. Tão logo chegou ao local, apresentou-se ao cabo auxiliar do horário:

– Bom dia, “seu” cabo. O sargenteante mandou que eu viesse acompanhar o seu serviço para que eu possa me adestrar.

O “cabo-velho”, com má vontade, respondeu:

– Olha só, é o seguinte: a faina aqui é controlar a saída de chaves do claviculário, preencher o Livro de Licenciados e cumprir a rotina. E me dá licença, que tá na hora de “tocar parada”. Fique aí observando.

O cabo auxiliar executou então o toque de apito correspondente à rotina. Naquele momento, a jovem percebeu que ficaria “na onça”:

– E agora? Como vou me safar?

Foi então que teve uma brilhante idéia, mas nada contou a ninguém. Durante aquela semana, acompanhou o número mínimo de serviços exigido para a sua qualificação, e então passou a fazer parte efetivamente da escala.

Na semana seguinte, o sargenteante-geral foi dar o pronto do adestramento da recém-embarcada ao imediato:

– Chefe, a cabo já está qualificada.

– Muito bem, e quando é que ela vai dar serviço?

– Hoje mesmo, senhor. Ela entra às 12 horas.

O imediato, que era um oficial exigente e sempre preocupado com o adestramento da tripulação, ficaria atento aos toques de rotina naquele dia. Queria checar se real-

mente aquela promissora jovem se adaptaria à OM.

Surpreendentemente, a cabo não deu nenhum lance durante o seu quarto de serviço. Ao contrário, os toques de rotina foram executados nos horários, e o apito soava tal qual os dos mestres mais antigos.

Satisfeito com o desempenho da jovem, o imediato mandou chamá-la em sua sala. Queria parabenizá-la pessoalmente.

A cabo, orgulhosa, adentrou na sala:

– Cabo, você está de parabéns. Há tempos não vejo alguém apitar tão bem. Me lembrou do apito do mestre do saudoso *Mariz e Barros*. Quem afinou seu apito foi você mesma?

A cabo gaguejou e não conseguiu responder.

– E então, eu lhe fiz uma pergunta. O mestre te ajudou?

A jovem começou a suar frio e nada respondeu.

– Minha prezada, você está passando bem? Deixe-me ver o seu apito.

Sem ter mais como se esquivar, a jovem pegou seu segredo no bolso e entregou nas mãos do imediato. Tratava-se de um aparelho reproduzidor de arquivos em formato MP3, no qual ela havia gravado todos os toques de rotina durante a semana de adestramento.

A militar saiu direto dali para o bailéu, onde teve tempo suficiente para aprender a apitar...

Colaboração de:

Igor de Assis Sanderson de Queiroz
Capitão-Tenente

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 idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

Recebemos, em 2 de março último, correspondência do Vice-Almirante (Ref^o) Ruy Barcellos Capetti sobre a Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear (Cogesn) e sobre o Processo de Obtenção de Sistemas Navais de Defesa. Abaixo a matéria do Almirante Capetti:

UM PRECIOSO TEMPO... A RECUPERAR

“É insano pensar que, fazendo sempre as mesmas coisas, iremos obter resultados diferentes.”

Albert Einstein

A interessante notícia da criação da Coordenadoria Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear veiculada na *RMB* (4^o trim./2008 p. 13) leva-nos a duas importantes reflexões.

A primeira delas, que diz respeito à justificativa, no ambiente naval, do valor desse tipo de arma, repetindo esclarecimentos

encontrados em vários textos e discussões já publicados, teve validade antes da decisão do governo de incluir o submarino com propulsão nuclear no contexto do Plano Estratégico de Defesa. Para disseminação na sociedade, lembramo-nos de um artigo do Almirante Flores, que foi republicado na internet, em *site* sobre submarinos.¹

¹ *RMB* 2^otri/1998 e em <http://submarinosdobr.com.br/SubPropNuc.htm>.

Em princípio, parece ser fácil defender o valor da arma e sua conveniência para a defesa. Mas o que dizer das dificuldades em obtê-la? A segunda reflexão diz respeito aos conhecimentos necessários para vencê-las, com vistas a concretizar o “sonho acalenta- do pela Marinha, desde os idos de 1979”.

Considerando, como enfatizado na no- tícia, que:

“o atendimento à necessidade estratégica da ob- tenção de um submarino de propulsão nuclear passa, obrigatoriamente, pela conquista de com- petências tecnológicas que assegurem a capaci- dade tanto do projeto quanto da construção de sub- marinos convencionais...”

E mais adiante:

“se todos esses episódios apontam para um ótimo prognóstico, resta, porém, superar a meta do do- mínio da capacidade de tecnologia de projeto, re- quisito não menos essencial que todos os demais”.

E finalmente:

“Para abreviar o longo processo que envolve pro- jetar e construir convencionais para, sucessiva- mente, elaborar o projeto e construir um subma- rino nuclear, que carrega requisitos e tecnologias muito superiores, a Marinha do Brasil desenvolve tratativas internacionais visando a obter parcerias que atendam aos nossos propósitos e exigências.”

A primeira reflexão refere-se à construção de submarinos convencionais, e nos leva a conjecturar sobre o porquê de ser imediata- mente negada, na segunda citação, a capaci- dade de tecnologia de projeto. Faltou-nos ca- pacidade intelectual? Faltou-nos vontade po- lítica? Faltou-nos vocação? Não acreditamos.

A desculpa mais insistente parece que tem sido a da falta de recursos (financei- ros?). Mas, a bem da verdade, já lemos texto afirmando que somos a única nação no he- misfério sul com capacidade para construir submarinos. Por que então abandonamos a meta determinada pelo ministro da Marinha de desenvolvermos capacidade de projeto?²

A resposta a esse tipo de reflexão é exten- sa e não caberia num pequeno ensaio como este. Podemos dizer apenas que passa pelo “não fazer”, dada a abordagem, no meu en- tendimento, inadequada da Logística na MB, principalmente no que diz respeito ao prepa- ro do Poder Naval (a Marinha não tem um Sistema Logístico – não confundir com Sis- tema de Apoio Logístico); pela necessidade de aprimoramento do Sistema de Ensino (aqui considerado o conjunto do Sistema de Ensi- no Naval e o ensino da EGN); pelo vício de carreira que leva à constante confusão rei- nante entre logística e intendência; e final- mente pela “desconexão” entre os chefes- executivos que irão comandar os destinos da instituição e os demais gerentes técnicos³.

Desse modo, o texto seguinte se refere mais à segunda reflexão, quando precisa- mos resumir fundamentos para abordá-la apropriadamente.

Parece-nos básico o fato de que passou a Marinha por um período de extrema ca- rência, sem que tenha aproveitado a oca- sião para aperfeiçoar os conhecimentos dos

² Consulte “A Importância do Processo de Obtenção de Sistemas Navais de Defesa na Marinha do Brasil”, na *RMB* 2º trim./2007 p. 124.

³ A “desconexão”, como definida por Wang. Embora tratando da relação entre objetivos de administra- dores executivos e técnicos, em especial da administração e da Tecnologia da Informação (TI), entendemos que a concepção de Wang pode ser aplicada à MB da atualidade (ressalvada a disciplina TI, quando em seu lugar consideramos a Logística) – “Desconexão (definição original): conflito, penetrante, não natural, que desalinha os objetivos de administradores executivos e técnicos, e que prejudica ou impede empresas de obterem um eficaz retorno sobre os custos do investimento em tecnologia da informação. (Techno Vision II – um guia para profissionais e executivos dominarem a tecnologia e a Internet – Wang, Charles B. São Paulo. Makron Books, 1998)”. Sobre tema correlato, consulte também correspondência sobre o artigo “Lições da gestão de um almirante – Rickover”, na seção Cartas dos Leitores, in *RMB* 4º trim./2008, p. 271. A crônica “A buchada de bode”, em <http://submarinosdobr.com.br/Exemplares/Exemplar28.htm>, versa sobre a mesma idéia.

oficiais, na medida das informações disponíveis em várias instituições e veículos de disseminação, mundialmente.

Estamos nos referindo aos conhecimentos relativos ao processo de obtenção de sistemas navais de defesa, no âmbito da Logística de Obtenção, a seguir abordados.

O PROCESSO DE OBTENÇÃO DE SISTEMAS NAVAIS DE DEFESA

O processo de obtenção de sistemas ou equipamentos navais de defesa (ou quaisquer outros materiais de emprego militar que apresentem relativa complexidade tecnológica e elevados custos de obtenção) é, realmente, uma das mais complicadas tarefas que incumbe ao provedor naval.

Desde o levantamento de uma necessidade militar naval até o momento em que é selecionado um sistema ou equipamento para satisfazê-la, a ser construído, manufaturado ou fabricado, muitas são as atividades que requerem decisões, por que não dizer, que precisam ser felizes, para não resultar em produtos insatisfatórios.

Nos primeiros passos do processo de obtenção, o desenvolvimento do produto que se deseja obter irá resultar do desenvolvimento do seu projeto, desprovido de suas partes gerenciais e materiais. É o que na língua inglesa se chama *design*⁴. Trata-se, basicamente, de definir **funções** e sobre elas trabalhar, no sentido de que venham a qualificar um sistema ou equipamento.

Exemplificando o que sejam funções, imaginemos a necessidade de destruir car-

ros de combate inimigos, num ambiente de combate terrestre. Se essa necessidade puder ser resolvida pelas funções de mover, atirar e comunicar-se, possivelmente ela será sintetizada como um veículo terrestre, um tanque de guerra, talvez. É claro que há várias alternativas candidatas, mas uma, da mesma forma exequível, será a selecionada.

Logo no início do processo, pois, ainda não há definição do que se vai produzir ou construir, mas muitas atividades devem ser desenvolvidas sobre a concepção que se está formulando. Já devemos estabelecer características para nortear a obtenção, tais como confiabilidade, manutenibilidade e disponibilidade, de modo a garantir desempenho com qualidade do produto a ser obtido.

Essas primeiras características irão ser quantificadas como parâmetros básicos de obtenção, e, por não se referirem às funções necessárias para cumprir a missão, são referidas como requisitos não funcionais.

Tais requisitos têm natureza genérica, aplicando-se a quaisquer sistemas complexos, inclusive aos de defesa. Enfatizamos o fato de eles serem referidos como não funcionais, tendo em vista sua natureza genérica, independentemente das funções que o sistema ou equipamento terá que realizar. São, em outras palavras, características do sistema, e não características daquilo que o sistema deve fazer (sendo referidas na literatura corrente como as *-ilities* ou Quality of Service QoS).⁵

Essa é uma das razões para a existência de programa formal de confiabilidade, disponibilidade e manutenibilidade (Programa

⁴ *Design* é sinônimo geral de desenho industrial (curso de bacharelato em várias universidades, inclusive PUC) – “atividade especializada de caráter técnico e artístico que se ocupa da concepção da forma de objetos tridimensionais (desenho-de-produto) e bidimensionais ((programação visual) a partir de critérios de funcionalidade e estéticos, com vistas à produção industrial ou em série”. Portanto, segundo Aurélio, “desenho-de-produto – é parte do desenho industrial que se ocupa da concepção de sistemas e produtos tridimensionais (postos de trabalho, mobiliário, utensílios, máquinas, ferramentas, exposições etc.); é *design*” (*Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*).

⁵ Quando se consideram em conjunto vários desses requisitos, além da confiabilidade e da manutenibilidade, se está tratando da dependabilidade (do inglês *dependability*).

de CDM) em qualquer instituição que obtenha sistemas complexos.⁶

Projeta-se, nas fases de *design*, com vistas à confiabilidade e à manutenibilidade, disso decorrendo a disponibilidade do produto a ser obtido. Outros focos do *design* nessas fases são: o *design* para fatores humanos e segurança individual; o *design* para producibilidade; o *design* para manutenção e apoio logístico; o *design* para custos; o *design* para a retirada de serviço (eliminação) do produto; o *design* para a exequibilidade econômica; o *design* para o meio ambiente, e muitos outros mais.

É nos primeiros instantes das fases de *design* que consideramos o conceito de manutenção, quando então se tomam várias decisões para execução do apoio logístico (segundo o processo do Apoio Logístico Integrado). Concomitantemente, são registrados muitos e muitos dados formando bases

que serão úteis no futuro para compor bancos de dados de apoio logístico, segundo o princípio de registrar uma vez e utilizar muitas; serão criadas as condições para o apoio continuado, auxiliado por computador, do apoio logístico (CALS de *continuous acquisition logistics support*); serão estabelecidas as base para a criação do ambiente de compartilhamento de dados, visando à troca de informações tanto a montante como a juzante, e, entre essas posições, na Cadeia de Suprimentos formada.

Na fase conceptual, considerações sobre funções para resolver determinada necessidade são muito importantes. Delas derivam os grupos funcionais, que irão re-

sultar na Estrutura Analítica de Decomposição do sistema ou equipamento. No serviço naval, lembremo-nos das publicações americanas, embora do passado, o Index (listagem e descrição dos grupos funcionais) e os SWBS (*ship work breakdown structures*) (atualmente referidos à estrutura do Naval Sea Systems Command, Navsea, desde 1974).

A Estrutura Analítica de Decomposição do produto é ferramenta imprescindível para a elaboração de contratos.

Dentro de uma estratégia de obtenção, segundo uns poucos tipos de obtenção conhecidos e praticados, essas fases do

design são mais características quando se trata de uma obtenção por desenvolvimento (as outras sendo, normalmente, por alteração de um sistema já existente, pela compra de um produto já desenvolvido para outras agências governamentais (*military off*

the shelf ou *mots*, ou *ndi*), ou por um produto obtido no mercado (*comercial off the shelf*, ou *cots*)).

O *design* a que viemos nos referindo (*design process*), típico do processo de obtenção por desenvolvimento, se compõe das fases conceptual, preliminar, detalhada e de desenvolvimento. Tal processo chega a um resultado final na forma de especificações de construção, conhecidas como especificações do tipo A, na Engenharia de Sistemas.

A concretização dos sistemas navais de defesa da MB, segundo esses tipos de obtenção, tem se concentrado com maior frequência na construção (semelhante a um

Pelo exposto, tem razão o articulista em dizer que se tem muito a aprender. E temos muito capital intelectual, na Marinha e fora dela, para realizá-lo

⁶ Consulte artigos em <http://submarinosdobr.com.br/Exemplares/Exemplar23.htm> e [/Exemplar24.htm](http://submarinosdobr.com.br/Exemplares/Exemplar24.htm).

mots), mas tem ocorrido, também, na forma de obtenção de oportunidade (semelhante a um *cots*) e, em raras oportunidades, na forma de alteração de sistemas já existentes.

As fases do *design* são os estágios em que um conceito é transformado, pela síntese, num *hardware*, ou produto, que, uma vez testado e avaliado, demonstra o conceito e valida o *design* e permite prosseguir para as fases de materialização (construção, fabricação e outras).

Essas fases do processo de obtenção são muito engenhosas, dependem de muita criatividade, são abertas no início, mas convergentes à medida que caminham, e seu sucesso só será alcançado se for seguida uma metodologia, testada exaustivamente e aprovada, conhecida como Engenharia de Sistemas. Simplificadamente, é como a culinária. Não importa quantos bolos são feitos por ano, um ou mil, o que importa é que, para qualquer confecção, deve-se seguir a metodologia proposta.

Aliás, só pelo bom senso já se pode perceber que quanto menor a quantidade, mais importante é seguir a receita, pois se perde em prática e atualizações. Logo, quem confecciona uma unidade esporadicamente tem a maior responsabilidade em seguir procedimentos aprovados.

Pelo exposto, tem razão o articulista em dizer que se tem muito a aprender. E temos muito capital intelectual, na Marinha e fora dela, para realizá-lo.

Chegamos, nesse ponto, à segunda reflexão. Já poderiam ter sido tomadas medidas para começar a aprofundar os conhecimentos acima expostos, úteis para quaisquer estratégias ou tipos de obtenção, mas só agora vamos começar a fazê-lo, em função da contratação de assessoria estrangeira. Não teria sido perdido precioso tempo?

Há, de fato, muito trabalho a ser feito, mas a confiança na Marinha ainda é muito grande. Porém, lembramos que só aprender não basta. É preciso fazer!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Submarino nuclear; Aquisição; Obtenção; COGESN; Sistema Naval; Apoio logístico;



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.

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.

SUBMARINO NACIONAL

(*RM*B, jan 1909, p. 1229-1255, Emílio Hess)

Rapidamente e a despeito dos incredulos, cresce a importancia dos submarinos nas marinhas europeas, no Japão e nos Estados Unidos.

O numero dessa classe de navios em serviço nas principaes marinhas de guerra, já se eleva a 164 unidades, com a tonelagem total de 30000 toneladas.

São possuidoras de submarinos (deve-se comprehender – submarino – no sentido generico, independentemente da especie da embarcação), as seguintes marinhas militares, classificadas segundo o numero de suas unidades: franceza, ingleza, americana, russa, austriaca, italiana, allemã, sueca, hollandeza, norueguesa e dinamarqueza.

Esta simples recordação de factos indiscutíveis, basta para convencer aos mais

incredulos – de boa fe – ou aos ignorantes do assumptos de marinha que, já hoje, é o submarino, principalmente o submersível, uma arma poderosa, com grandes elementos de successo. E se assim não fosse, não se comprehenderia a iniciativa energica da Inglaterra, quando, ha dez annos, reconhecendo na esquadilha franceza serio perigo á sua supremacia naval, encetou – ella por longo tempo a diplomata incredula na efficacia de outra arma que não fosse o encouraçado – com persistência e actividade proprias da raça, a construcção dos seus primeiros submarinos, então do typo Holland.

Hoje, dez annos depois, já possui a Inglaterra a mais poderosa flotilha submarina, com tonelagem total superior à

da esquadriilha similar de sua rival do continente, embora esta ainda mantenha a vantagem do numero de unidades.

Tambem na Allemanha, reconhecido o valor pratico da nova arma, não se perde tempo em discussões e rivalidades estereis. Annualmente consigna o respectivo orçamento a verba de muitos milhões para a construcção de novos submarinos. Prevê-se mesmo que, a permanecerem de pé os actuaes programmas das principaes marinhas, em 1915 a Allemanha possuirá a mais poderosa flotilha submarina, representada por 85 unidades homogeneas.

(N.R.: segue extensa análise técnica)

Do que fica acima exposto conclue-se logicamente o seguinte:

1º Que o meu projecto de um submersivel, aceito em 1905 pela Comissão de submarinos nacionaes e por esta indicado ao Governo, como devendo ser construido por conta da verba especialmente consignada no orçamento da marinha, representa um poderoso elemento de defesa nacional, estudado e projectado para as circumstancias especiaes do Brazil e da defesa do seu extenso littoral;

2º Esse projecto submettido por ordem do Exmo. Sr. Ministro da Marinha a tres casas de mundial conceito, mereceu destas plena approvação, resultando dahi o projecto *Hess-Fairfield*, que crea novo typo de navio de guerra e que garante ao governo, pela respeitabilidade e competencia da firma *Fairfield*, a construcção do submarino nacional, em condições as mais vantajosas e sem risco de perda de avultadas sommas;

3º Conhecido esse projecto na Europa pela ordem acima indicada, deve elle ser executado quanto antes, afim de ficar bem claro caber ao Brazil a propriedade da

creação do novo typo de navio de guerra assim definido;

Um submersivel possuindo: na navegação á superficie, a velocidade de um torpedeiro ou destroyer e, conjunctamente, o extenso raio de acção de 2000 a 3000 milhas; a par disto, excellentes condições marinheiras, permittindo navegar em todas as condições de tempo e mar.

Na navegação submarina, consideravel augmento de velocidade, de raio de acção e melhoria de estabilidade.

A par destes caracteristicos um formidavel armamento offensivo.

4º Do quadro acima verifica-se a superioridade do meu projecto sobre 79 submarinos construidos, ou actualmente em construcção, quando se comparam os diversos elementos militares dos typos ahi indicados com a respectiva tonelagem, pelas relações:

(...)

6º A ultima columna do nosso quadro mostra porque affirmo ser possivel a effectiva defesa do nosso littoral com o gasto relativamente pequeno indicado no correr desta exposição.

NOTA — Este artigo achava-se já escripto quando tive conhecimento de que o Conselho do Almirantado, em consequencia de uma conferencia por mim realisada em seu recinto, e no exercicio de suas funcções e attribuições, tomou a espontanea iniciativa de indicar ao Governo a conveniencia da construcção do meu projecto.

Não tendo eu tido, até o presente, auxilio algum por parte do Governo, para pôr em pratica estudos de longos annos, prestigiados por uma Comissão de distinctos technicos e tres casas europeas de universal conceito, e já agora indicados

como sendo de utilidade publica pelos chefes da Armada Nacional, reunidos em Conselho do Almirantado, não parecerá a construcção do projecto Hess-Fairfield

uma aventura descabida, despendendo-se impensadamente os recursos do Thesouro Nacional.

Emílio Hess.

MARÇO DE 1909

TABOAS PARA ACHAR ALTURAS E AZIMUTHS FACILITANDO A DETERMINAÇÃO DE RECTAS DE POSIÇÃO E O PONTO OBSERVADO NO MAR – AS MAIS SIMPLES E AS MAIS RAPIDAS

(RMB, mar 1909, p. 1577-1592, Capitão-Tenente Radler de Aquino, Addido Naval á Embaixada Brasileira em Washington)

Pouco tempo depois da publicação do meu artigo "Nomograms for Deducing Altitude and Azimuth, etc." no numero de junho ultimo destes *Proceedings*, e durante a minha estada no Rio de Janeiro, consegui fazer com que fossem evitados certos inconvenientes que apresentavam as minhas taboas numericas, publicadas especialmente para achar alturas e azimuths dos corpos celestes necessarios quando se determinam rectas de posição e o ponto observado no mar pelo methodo de Marcq Saint Hilaire.

Os principaes desses inconvenientes consistiam nas multiplas interpola-

ções e correcções que tinham de ser feitas antes de ter-se a altura e o azimuth.

(N.R.: segue a demonstração das vantagens do método)

O autor espera publicar breve as taboas com todos os aperfeiçoamentos indicados. Elle espera tambem que o leitor tenha apreciado as grandes vantagens que as taboas apresentam. De facto, podemos dizer com segurança que: *Ellas são as mais simples e as mais rapidas de todas.*

Washington, 4 de outubro de 1908.

MARINHA DE GUERRA DO BRASIL AS ARMAS DO NOVO REINO – MORTE DA RAINHA – SEGUNDA INTERVENÇÃO ARMADA NA BANDA ORIENTAL – VARIOS COMBATES

(RMB, mar. 1909, p. 1593, Primeiro-Tenente Lucas A. Boiteux)

Como vimos no capitulo anterior, o Brazil fôra elevado á categoria de reino unido.

Para completar o seu acto, deu-lhe D. João a 13 de maio de 1816 novas armas, como reza a carta regia seguinte: "D. João, etc. Faço saber aos que a presente carta de lei

virem, que tendo sido servido unir os meus reinos de Portugal, Brazil e Algarves, para que juntos constituissem, como effectivamente constituem, um só e mesmo reino, é regular e consequente incorporar em um só escudo as armas de todos os tres reinos, assim e da mesma forma que o Sr. Rei D. Affonso

III de gloriosa memoria, unindo outr'ora o reino de Algarves ao de Portugal, unio também as suas armas respectivas: e ocorrendo que para este effeito o meu reino do Brazil ainda não tem armas, que caracterisem a bem merecida proeminencia, a que me aprouve eleval-o; hei por bem, e me aprez ordenar o seguinte: 1º, que o reino do Brazil tenha por armas uma esphera armilar de ouro em campo azul; 2º, que o escudo real portuguez inscripto na dita esphera armilar de ouro em campo azul com uma corôa sobreposta, fique sendo de hoje em diante as armas do reino unido de Portugal, do Brazil e dos Algarves, e das mais partes integrantes da minha monarchia; 3º, que estas novas armas sejam por consequente as que uniformemente se hajam de empregar em todos os estandartes, bandeiras, sellos reaes e cunhos de moedas, assim como em tudo mais, em que agora se tenha feito uso das armas precedentes. E esta se cumprirá como nella se contém. Pelo que mando etc.”

Dois mezes antes deste decreto, fallecera a rainha D. Maria I, cabendo, pois, ao então principe regente D. João o throno portuguez. Pouco depois foi mandada aprestar a fragata S. Sebastião para levar á Europa as filhas do novo rei, que se iam casar. Acompanhou aquelle navio a fragata hespanhola *Soledad*. Cito este facto apenas para mostrar o movimento da esquadra portugueza. Os navios apodreciam no Poço, em criminoso abandono, nada de movimentação, nada, nada...

Era uma novidade a partida de um navio. Os officiaes habituaados já áquelle estado de cousas preferiam a terra com suas commissões. Outros, mais praticos, pediam reforma e procuravam na lavoura, no commercio ou mesmo na marinha mercante uma vida mais rendosa.

Nada de construcções novas, nem reparos.

As guarnições iam pouco e pouco se desfalcando e o governo não procurava completal-as. E é por esta razão que veremos em todas as occasiões precisas o governo portuguez lançando mão de na-

vios mercantes, sem qualidades nauticas e sem a fortaleza precisa para transformal-os em navios de guerra. Pilotos mercantes e marinheiros do commercio eram empregados sem criterio em guarnecel-os. E ahi está porque Portugal veio a perder a sua grande e rica colonia.

Desprezando a mari-

nha deixou fugir a sua preciosa escrava. Emquanto as suas naus possantes mostravam a todos os mares o pavilhão das quinas, Portugal teve o commercio do mundo nas mãos. Depois, abandonada a marinha, nós todos conhecemos...

E' necessario que todo o brasileiro se compenetre de que do mar depende o destino da patria. Sem marinha, nunca o Brazil alcançará o lugar proeminente que lhe foi fadado pelo destino, no concerto das nações'.

Temos na vida da mãe-patria este frisante e terrível exemplo.



Mas prosigamos. O irrequieto e astuto caudilho oriental José Artigas continuava nas suas fataes correrias, que tinham por alvo sempre as nossas indefesas fronteiras, rapinando e depredando florescentes fazendas e assassinando seus inermes habitantes. O príncipe regente, diante das reclamações de seus súditos por tal estado de cousas, mandou vir de Portugal uma divisão do exercito denominada “Voluntarios Reaes”, com o effectivo de 4831 praças e commandada pelo brigadeiro Carlos Frederico Lecór, posteriormente elevado ao titulo de visconde de Laguna, afim de obrigar o importuno e insolente visinho ao bom caminho.

(N.R.: segue descrição de alguns episódios da campanha em terra e no mar.)

Estava terminada a campanha.

E o caudilho temeroso, inquebrantavel e infeliz, D. José Gervasio Artigas, repellido pelas suas proprias creaturas, abandonou o solo da patria e foi pedir um abrigo a Francia, o feroz dictador do Paraguay. Lá, isolado e miserrimo, o foi encontrar um dia, pouco tempo antes de sua morte, o general brasileiro Beaurepaire Rohan, que lhe evocou seus passados tempos. Aquella figura alquebrada, triste e resignada transmudou-se num instante, para mostrar-se na verdadeira incarnação do guerreiro antigo, cheio de bravura e de lances heroicos.

Seus olhos de aguia carniceira brilharam com extraordinario fulgor e disse com um sorriso: — *Entonces mi nombre suena todavia em su pais? E depois de um momento de scisma e de saudade: “Es lo que resta de tantos trabajos; hoy vivo de limosnas.”*

Lucas A. Boiteux

Primeiro-Tenente

REVISTA DE REVISTAS

JANEIRO DE 1909

ESTADOS UNIDOS

PALAVRAS DO ALMIRANTE EVANS — Tiramos do “The Navy” de setembro os trechos abaixo, de um discurso proferido pelo contra-almirante Robley D. Evans, por ocasião de um jantar que lhe foi offerecido em Lake Mohonk, no dia de sua reforma, 18 de agosto:

“Pelo menos, debaixo de um dado ponto de vista, os officiaes de marinha são exactamente a mesma cousa que quaesquer outros empregados uteis — elles estão

satisfeitos quando agradam seus patrões. Pelo que tenho ouvido e visto esta noute, parece-me que durante meus 48 annos de serviço activo vos dei real satisfação, e pôde-se dizer que neste momento representaes o povo dos Estados-Unidos — meus patrões. Não tenho palavras para significar-vos o que por mim fizestes esta noute. Acceitae meus sinceros agradecimentos pela bella taça, que será carinhosamente guardada por aquelles de minha familia que me sobreviverem. Pôde não estar fóra de proposito o dizer que, durante meus 48 annos de serviço, fiz tudo a meu alcance para sustentar a honra e a

dignidade de meu paiz e que amei a cara bandeira mais do que tudo neste mundo.

Que soffri muito debaixo desta bandeira, é evidente para qualquer que me olhe; mas, se eu tivesse de recommençar a minha vida, meu procedimento seria o mesmo, ainda que tivesse a certeza que os soffrimentos seriam mil vezes maiores.

Entro na lista dos reformados com a convicção de que ella é uma recompensa de longos e honrados serviços, e espero gozar do repouso e conforto que isto me trará, a menos que alguma emergencia não me chame de novo ao serviço activo, quando então darei tudo o que me restar de forças á minha patria, tão gostosamente como dei os melhores annos de minha existencia.”

Uma lei de reforma, sobretudo quando ella é comprehendida como pelo almirante Evans, uma recompensa de serviços prestados á patria, deve garantir ao official que é por ella attingido todo o conforto, todas as facilidades de vida calma a que tem direito um velhior servidor da nação. Mas isto não basta. O mundo é de vaidades, e quem não as tem é porque não tem ambições; mas não ter ambições, revela por sua vez — pouca energia. Assim sendo, a reforma de um contra-almirante velhio servidor, carregado de uteis e honrados serviços á patria, no mesmo posto apenas, quando em todas as outras marinhas seria nos postos immediatos, não compensa plenamente o sacrificio de uma existencia quase toda consagrada ao arduo cumprimento do dever militar. Este facto e mais outros que tem repercutido nas altas rodas administrativas dos Estados-Unidos levarão por certo o governo a cogitar da instituição dos postos de vice-almirante e de almirante na marinha americana.

Como commandar uma esquadra, como essa que por aqui passou, no posto de contra-almirante, quando em sua longa travessia seria commum encontrar officiaes de patente superior á sua, exercendo funcções de menos responsabilidade, e aos quaes esse commandante de esquadra tinha, por obrigação do cerimonial maritimo, dever de cortezia que delle deveriam partir?

Uma outra razão interessante é o caso que bem pôde ter logar. Imaginemos que uma guerra continental leve á alliança as esquadras chilena, norte-americana, argentina e brasileira, ou mesmo a norte-americana com qualquer das outras isolada. Será porventura comprehensivel que o commando em chefe da norte-americana deva ficar sob as ordens do commando de uma qualquer das outras, só pelo simples facto de ter este graduação superior, o que provavelmente acontecerá? Só este argumento será o bastante para que o governo dos Estados-Unidos pense em instituir, como já é preciso para attender a seu serviço, os postos de vice-almirante e de almirante.

★
★ ★

P. S. — Estavam feitas estas linhas quando, ao continuar a leitura do “The Navy” de setembro deparei com um longo, bem argumentado e valoroso artigo demonstrando a necessidade do posto de vice-almirante na marinha dos Estados-Unidos, em vista de situações embaraçosas e, ás vezes, humilhantes por que teve de passar o contra-almirante Sperry. Mas são modestos em excesso, porque apenas pedem o estabelecimento do posto de vice-almirante, quando a esquadra americana

actual precisa, dentro dos moldes de uma boa organização, não de um, mas de alguns *full admirals*.

FEVEREIRO DE 1909

ESTADOS UNIDOS

O PETRÓLEO COMO COMBUSTÍVEL – Diz-nos “The Navy” de outubro que o monitor *Wyoming* passou por uma alteração, de fôrma a adequar-o a queimar petróleo como combustível.

Um dos problemas a resolver é sobre si o petróleo pôde ser armazenado em depósitos próximos às caldeiras, ou se é preciso, a título de segurança, armazenar-o no duplo fundo.

Ha ainda outros problemas que as experiencias a fazer-se com o navio virão demonstrar totalmente ou em parte. Algumas das desvantagens conhecidas a que se terá de fazer face no uso do petróleo como combustível, diz “The Navy”, são:

1º O peso a maior que acarreta;

2º A complexidade adicional devida às necessarias tubulações;

3º O perigo possivel da presença de um combustível altamente inflammavel.

Em numeros anteriores desta Revista temos feito referencias ás vantagens e desvantagens do emprego do petróleo como combustível, e essas vantagens e desvantagens já devem ser hoje do pleno dominio das nações que possuem navios que empregam esse combustível.

Na Inglaterra, por exemplo, é grande o numero de destroyers que usam simultaneamente carvão e petróleo. O proprio *Dreadnought* armazena 1.500 toneladas deste combustível e todos os navios do typo *all-big-gun* (um só grosso calibre) serão providos de paiões ou compartimentos para essa mesma quantidade.

Uma das questões a estudar com relação a este problema é ainda a insufficiencia de depósitos, nas estações navaes, apropriados ao serviço de abastecimento.

O carvão fica bem armazenado em baixo de telheiros. Para o petróleo, porém, são precisos grandes depósitos, tubulações de carga e descarga, além de uma providente protecção contra possiveis incendios.

Como tenham sido resolvidos outros problemas de mais complicada solução, é de espe-

rar que este bem como outros que vão ser estudados a bordo do *Wyoming*, encontrem attenuantes e talvez dissolventes das difficuldades apresentadas.

INGLATERRA

GYROSCOPIO CONTRA O ENJOIO

– *Le Yacht* de 31 de outubro diz:

“O aparelho gyroscopico do dr. Schlick contra o jogo dos navios acaba de dar uma nova prova de sua efficacia a bordo do vapor *Lochiel*, construido nos estaleiros Swan, Hunter e Wigham Richardson, de Newcastle, para os srs. David e Brayne de Glasgow.

Durante estes ultimos dias o aparelho foi experimentado no trajecto ordinario do

Póde-se pois entrever em breve tempo a supressão do jogo dos navios de passageiros, empregados nas pequenas travessias

Lochiel, entre Oban, Tírec e Bunessan, e deu os melhores resultados. Jogando o navio 16° para cada bordo ou seja um ângulo total de 32°, uma vez posto em movimento o giroscópio, este ângulo total passou a ser de 2° a 4°, o que é um jogo quase imperceptível para os passageiros.

Este giroscópio, movido pela electricidade, pôde ser posto em movimento ou parado com extraordinária facilidade e não exige grande cuidado; sua machina, muito compacta, occupa a bordo pouco espaço. Póde-se pois entrever em breve tempo a supressão do jogo dos navios de passageiros, empregados nas pequenas travessias.”

Para gaudío dos *touristes*, que se adiante a nova invenção afim de ser empregada também nos grandes transatlânticos.

MARÇO DE 1909

AUSTRIA-HUNGRIA

CASAMENTO DOS OFFICIAES – Na *Rivista Marittima* de dezembro ultimo encontramos interessantes informações a respeito do casamento dos officiaes da marinha austriaca, o qual é regulado por normas especiaes.

“Nem todos os officiaes se podem casar, mesmo que estejam nas condições prescriptas, porque o numero de casamentos permittidos é limitado, até o posto de capitão de fragata, nas seguintes proporções:

Para os officiaes combatentes até 1/3 do quadro

Para os officiaes medicos até 2/3 do quadro

Para os officiaes machinistas até 2/3 do quadro

Para os officiaes commissarios até 2/3 do quadro

Para os demais postos e classes não há limitação alguma.

Os guardas-marinha não podem se casar.

No cálculo para estabelecer a possibilidade do casamento, segundo o que ficou acima dito, consideram-se os noivos como já sendo casados e como solteiros os viuvos.

O dote estabelecido é o seguinte (em corôas):

COMBATENTES – Primeiros tenentes e capitães-tenentes 60000

COMBATENTES – Capitães de corveta, de fragata e de mar e guerra 50000

MEDICOS – Primeiros tenentes, e capitães-tenentes e capitães de corveta 50000

ENGENHEIROS – Primeiros tenentes 25000

ENGENHEIROS – Capitães-tenentes 20000

ENGENHEIROS – Capitães de corveta 15000

MACHINISTAS – Primeiros tenentes 15000

COMMISSARIOS – Primeiros tenentes 30000

COMMISSARIOS – Capitães-tenentes 25000

COMMISSARIOS – Capitães de corveta 15000

Para os officiaes que ainda não tenham completado 30 annos de idade o dote relativo ao posto é augmentado de 50%.”

Ahi está uma medida que deveria ser adoptada entre nós ao instar do que ha muito se pratica não só na marinha austriaca como em outras, nas quaes assumptos dessa ordem são tomados pelos poderes públicos na devida

consideração, também com referencia aos officiaes do exercito.

Entre nós, si não estamos em erro, já houve um ministro da guerra que quis adoptar identico alvitre, do qual se vio forçado a desistir por forte opposição dos proprios officiaes do exercito. Entretanto seria isso uma providencia de grande beneficio para os nossos officiaes, quer do exercito, quer da armada, que assim se veriam livres de contrahirem compromissos (ás vezes, até, ainda como simples estudantes), que só terão como consequencia forçosa tornal-os desde logo inaptos para o devido cumprimento dos seus deveres militares.

Que se pôde esperar, com effeito, em regra geral, do futuro de um official que, em vez de se dedicar exclusivamente a aperfeiçoar os poucos conhecimentos theoricos e praticos adquiridos nas academias, conhecimentos que cada vez mais necessarios se tornam nos dias que correm, a primeira cousa de que cuidam, mal conseguem o seu primeiro galão, é de casar-se? Que attenção, que cuidados podem dedicar á sua nobre profissão quando teem mais em

quem concentrar todos os seus pensamentos e affectos? E logo que os filhos appareçam, que a prole cresça e na mesma proporção escasseiem os seus limitados recursos, não é de esperar, por naturalissimo, que esses officiaes vão dia a dia perdendo o amor á sua profissão, que muitos chegarão até a aborrecer por não lhes poder proporcionar o futuro e os recursos com que contavam e já não lhes ser mais possivel procura-los em outra carreira?

E tudo isso é o que se dá de longa data entre nós, onde ainda se não cuidou seriamente, sob este ponto de vista, de resguardar o futuro de nossos officiaes e garantir o seu aperfeiçoamento profissional, só se lhes permittindo o casamento quando por si mesmos ou por suas futuras consortes dispuzerem de recursos sufficientes para assegurar o seu futuro e o de suas familias; libertando-os assim systematicamente das preoccupações que, a não ser isso, os hão de acompanhar infallivelmente durante toda a sua morosa e longa carreira, com grande detrimento também para o serviço publico, que é a nossa principal preocupação ao traçarmos estas despretenciosas notas.

NOTICIARIO MARITIMO

JANEIRO DE 1909

MARINHA NACIONAL

O "BENJAMIN CONSTANT" – De regresso da sua importante e trabalhiosa viagem de instrucção á volta do mundo, fundeou no porto do Rio de Janeiro, no dia 16 de dezembro, o navio-escola *Benjamin Constant*, commandado pelo Sr. capitão de fragata Antonio Coutinho Gomes Pereira.

Do brilhantismo, criterio e intelligencia com que foi desempenhada essa commissão, em tão boa hora confiada a um dos mais illustres officiaes da moderna geração, dão um eloquente testemunho a ordem do dia do chefe do Estado-Maior da Armada, Sr. almirante Cordovil Maurity e o aviso que lhe dirigio o Sr. almirante Ministro da Marinha, após a chegada daquellê navio e as visitas que ao mesmo foram feitas por aquellas autoridades.

Reproduzimos, em seguida, com o máximo prazer, esses dous valiosos documentos, que constituem por certo um justo galardão aos esforços empregados pelo commandante Gomes Pereira no desempenho da honrosa commissão que lhe foi confiada.

O Sr. Ministro da Marinha enviou o seguinte aviso ao Sr. almirante chefe do Estado Maior da Armada:

“Apreciando com viva satisfação o brilhante desempenho dado á commissão que acaba de effectuar o navio-escola Benjamin Constant e a inexcédível competencia que revelou no commando do referido navio o capitão de fragata Antonio Coutinho Gomes Pereira, conseguindo com rara habilidade levar a effeito sua ardua commissão, com os mais felizes resultados, conduzindo-se com firmeza e prudencia, cuidando zelosamente da instrucção de seus officiaes e da disciplina, conforto, hygiene e educação das praças, revelando apreciaveis qualidades de administrador na prudente distribuição dos creditos que lhe foram confiados, effectuando com summa habilidade o salvamento dos naufragos encontrados na ilha Wake, e representando condignamente o paiz nos portos estrangeiros visitados, me é grato mandar louvar o referido official pelo modo condigno com que se houve, e igualmente ao capitão de corveta Henrique de Albuquerque Feijó, immediato, e, nominalmente, aos officiaes, instructores, machinistas, inferiores e praças do mesmo navio, pelo zelo, dedicação e disciplina com que se conduziram na referida commissão.”

Eis a ordem do dia do Estado-Maior da Armada, datada de 18 de dezembro de 1908:

“Durante a minuciosa revista em acto de mostra geral que hontem realizei a bordo do

navio-escola Benjamin Constant, tive ensejo de apreciar o rigoroso asseio, boa disciplina, cautelosa hygiene e perfeito pé de guerra em que se encontra este vaso da nossa Armada, apenas recém-chegado de longa e laboriosa viagem de circum-navegação. Taes apreciações, aliás de restricto character militar, bem como o modo brilhante por que acaba de ser desempenhada a importante commissão acima alludida, além de notoria economia para o erario publico durante ella verificada, me induzem sem demora a cumprir o grato dever de louvar o Sr. capitão de fragata Antonio Coutinho Gomes Pereira, commandante do dito navio, bem assim a sua digna officialidade e briosá guarnição, — J. Maurity.”

Completoando a noticia do feliz regresso do *Benjamin Constant*, somos irresistivelmente levados a trasladar para estas columnas o que brilhantemente publicou a respeito o Sr. Dr. Affonso Celso, primoroso cultor das letras patrias, cabendo-nos o dever de agradecer-lhe os elogiosos e lisongeiros conceitos expendidos sobre a Marinha Brasileira:

“Opulenta de nobilissimas tradições é a marinha brasileira descendente da portugueza, — a de Bartholomeu Dias, Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral, descobridora do caminho das índias e do proprio Brazil.

Em 1650, manda uma carta régia construir-se annualmente no Brazil um galeão de 700 a 800 toneladas; em 1659, inicia-se no Rio a construcção de uma não de mil toneladas, equal ás maiores da época; em 1666, cria-se uma fabrica de fragatas no mesmo Rio de Janeiro, a qual breve rivalisa com os estaleiros já existentes na Bahia.

Já em 1648, Salvador Corrêa de Sá, capitaneando uma armada de 15 vélas,

toda aparelhada ainda no Rio de Janeiro, principalmente por meio de subscrição popular, vae á Angola, retoma-a aos hollandezes, batendo-os denodadamente.

Na expedição triumphal contra a Guyana Franceza, sobressae a marinha, cujas repartições haviam sido transplata-
tadas para o Rio pelo Principe Regente, depois D. João VI.

Commandada por Lord Cochrane, contribue poderosamente a marinha para a independencia e integridade nacionaes, perseguindo Taylor até o Tejo as embarcações lusitanas.

Na campanha da Cisplatina, inflige a marinha consideraveis derrotas aos argentinos, chegando a lhes destruir todos os navios, resgatando Ituzaingo, si de desforra precisasse essa mal julgada batalha, favoravel em ultima analyse ás armas brasileiras.

Distingue-se igualmente a marinha na guerra contra Rosas, cobre-se de gloria na do Paraguay, praticando façanhas equiparaveis ás mais famosas da historia.

A par disso fazem-se diques de primeira ordem no Rio de Janeiro; realisam-se todos os annos, no correr de extenso periodo, longas viagens de instrucção, impondo-se as nossas guarnições á sympathia e ao respeito dos estrangeiros; servem officiaes nossos em esquadras europeas merecendo honrosas distincções; recebem outros, por acções humanitarias, agradecimentos e presentes do

Almirantado inglez; funcçionam arsenaes e estaleiros no Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Paranaguá, Santa Catarina, Matto Grosso, Rio de Janeiro, construindo este ultimo, em poucos mezes, varios monitores utilissimos na luta com Solano Lopez; adquire-se o nosso primeiro couraçado mediante recursos fornecidos por subscrição publica; possuímos couraçados tidos no seu tempo como modelos; fomos os primeiros na America do Sul a effectuar viagens de circum-navegação, numa das quaes um de nossos vasos de combate transportou á China, como plenipotenciario, um official que aos 26 annos attingira por

merecimento o posto de capitão de mar e guerra — navegando, em a nossa segunda excursão á roda do planeta, em cruzador todo de construcção brasileira, inclusive as machinas; ostentavamos, há 40 annos, 75 unidades com 290 canhões, tripuladas por 7000 homens peritos na manobra e no manejo das armas.

Provam esses factos que sempre, desde a quadra colonial, mereceu a marinha especiaes cuidados do governo, prestando em compensação, valiosos serviços ao Brazil.

Ah! Saudosa, brilhante phase aquella em que estacionava em Montevideo galharda divisão naval, arvorando o pavilhão auri-verde; ou, quando, commandada por Saldanha da Gama, a Parnahyba deslumbra-
va, em Buenos Aires, os argentinos, aos quaes se afigurava inexcedivel, já no apuro do material, já no preparo e bizaria, illustre ministro

**Vieram tempos calamitosos.
Devido a multiplos e
complexos motivos, decahiu
a nossa armada,
desorganizou-se,
enfraqueceu-se em
penosissima crise.
Foi, porém, passageira,
accidental.**

chileno: — é o homem mais completo que se possa imaginar!

Então, graças, sobretudo, á marinha, ninguém ousava disputar-nos a supremacia na America do Sul.

*
* *

Vieram tempos calamitosos.

Devido a multiplos e complexos motivos, decahiu a nossa armada, desorganizou-se, enfraqueceu-se em penosissima crise.

Foi, porém, passageira, accidental.

Não a soffriam os brios e os viciaes interesses da nação.

Eil-a que resurge viçosa, radiante, magnifica a marinha de Monte Santiago, de Riachuelo, de Humaytá, a marinha de Tamandaré, de Inhauima, de Barroso, a marinha que constantemente armaram e de que sempre se desvaneceram os brasileiros!

Acaba o Benjamin Constant, sob a direcção do capitão de fragata Antonio Coutinho Gomes Pereira, de accrescentar uma formosa e fulgente pagina aos nossos gloriosos fastos navaes.

Atravessando longinquos e perigosos mares; ancorando em numerosos portos de varios paizes, nas mais differentes zonas e desencontrados climas; tocando em regiões das cinco partes do mundo, desde os gelos da Patagonia até a torridez do Mar Vermelho; lidando com representantes de todas as raças do globo; arrostando

temporaeas, escolhos, correntezas, as mil insidias e violencias oceanicas das quaes se queixava Camões: “No mar tanta tormenta e tanto dâmnio, tantas vezes a morte apercebida...”; no Uruguay, no Chile, no Perú, no Japão, na China, nas colonias inglezas do Extremo Oriente, no Egypto, na Italia, em França, em toda a parte e em cerca de um anno, demonstrou o capitão de fragata Gomes Pereira, á frente de 400 e tantos compatricios nossos, eximia competencia intellectual e moral, a prudencia alliada á bravura e á energia,

superiores predicados de autoridade, illuminado tudo por intemerato patriotismo, desempenhando de louvabilissima forma a arriscada, a custosa, a assustadora commissão, cujas responsabilidades em boa hora assumira, aos olhos do paiz inteiro, e em face do mundo, de que perlustrou immensa

**O official de marinha é um
enviado extraordinario, um
agente diplomatico
permanente da sua
nacionalidade, onde quer que
se apresente: dá idéa della,
exalça-a, deprime-a,
desabona-a, recommenda-a,
dignifica-a, segundo se avem**

porção.

Confiaram-se um pedaço precioso da Patria e nesse pedaço, exposto á surpresa das aguas e dos ventos, tudo em onze mezes andou irreprehensivelmente, como oxalá andasse o paiz inteiro.

O official de marinha é um enviado extraordinario, um agente diplomatico permanente da sua nacionalidade, onde quer que se apresente: dá idéa della, exalça-a, deprime-a, desabona-a, recommenda-a, dignifica-a, segundo se avem.

O procedimento do capitão de fragata Gomes Pereira e de seus subordinados foi

nobilitador do Brazil; nos multissimos pontos por elles visitados, deixaram luminosa esteira de excellentes impressões; acreditaram os nossos costumes, o nosso adeantamento, a nossa cultura, desvendando a remotas gentes os largos horizontes de nosso porvir.

E, acima de tudo, praticaram memoravel acção humanitaria que lhes angariou commovidos applausos dos corações bem formandos onde quer que chegou a noticia dos naufragos salvos na ilha de Wake.

★
★ ★

O Brazil inteiro sente-se orgulhoso e satisfeito com o resultado da recente viagem de circumnavegação.

Acrysolaram-se-lhes as sympathias pela marinha, augmentou-se-lhe a confiança nella posta.

Descoberto pela marinha, largamente banhado pelo oceano, o Brazil deve ser um paiz de grande marinha, não olhando sacrificios para a manter condigna de seu passado e de suas esperanças.

Exige marinha; precisa de marinha, mais que de exercito, pois, em summa, um exercito se improvisa: paisanos, até mulheres, — Joana d'Arc, por exemplo, — podem de momento se tornar optimos soldados, bons generaes.

Marinheiros, não; necessitam esses de largo preparo, de aptidões especiaes, cuidadosamente cultivadas.

Evidenciou o Benjamin Constant que nos sobejam excellentes elementos.

Saibam os governos conveniente, patrioticamente, aproveital-os."

ESTADOS UNIDOS

FORTIFICAÇÕES NO PACIFICO

— Acaba de ser publicado em Washington um relatorio sobre as obras emprendidas simultaneamente em diversos pontos do Pacifico.

Segundo as informações contidas no mesmo relatorio, procedeu-se a estudos hydrographicos nas ilhas Hawaii, onde deve ser creada dentro de pouco tempo uma poderosa base naval.

A ilha Oahu está sufficientemente fortificada com canhões de grosso calibre.

Nos portos de Pearl e Honolulu, que podem, pelas condições de seus ancoradouros, abrigar as maiores esquadras,

estão sendo neste momento construidos diques para os concertos e limpezas dos grandes navios, depositos de carvão e para as installações indispensaveis a uma base naval, que, como se sabe, ficará a uma distancia de 2060 milhas de S. Francisco da California, e onde acaba de ser descoberta uma bahia profunda, que depois de alguns trabalhos poderá ser utilizada como porto militar.

As tropas que teem de ser empregadas na defesa desses dois pontos estrategicos, compõem-se de 15000 homens para Hawaii e de 20000 para a California.

Diz o mesmo relatorio que nas Philippinas estão sendo levadas a effeito obras importantes para a criação de uma terceira base naval.

***Procedeu-se a estudos
hydrographicos nas ilhas
Hawaii, onde deve ser creada
dentro de pouco tempo uma
poderosa base naval***

Destas informações conclue-se facilmente que o governo da poderosa nação norte-americana não poupa esforços nem sacrificios para garantir a sua futura hegemonia nas aguas do Grande Oceano.

VANTAGENS DE UMA LONGA TRAVESSIA – O erudito escriptor naval Mahan, em um artigo publicado ultimamente no *Collier's Weekly*, salienta e elogia os resultados obtidos na longa viagem emprehendida pela esquadra americana, que esteve em nosso porto, sob as ordens do almirante Evans.

Segundo os conceitos emittidos pelo mencionado escriptor, as guarnições dos navios que compunham aquella esquadra lucraram muito na grande travessia que fizeram, adquirindo o sentimento de uma certa solidariedade e animação.

Fóra do seu paiz e afastados, portanto, das suas familias, todas as suas actividades eram empregadas no serviço de bordo.

No inicio da grande e penosa viagem, observa o escriptor, os navios em geral não primavam pela precisão e rapidez nas manobras, mas um mez depois os progressos conseguidos já permittiam reduzir a distancia entre elles quando navegavam.

Ao chegarem em Magdalena Bay os navios estavam em melhores condições do que no dia da partida.

As machinas funcionaram perfeitamente.

No dia em que sahiram de S. Francisco, de um total de 13000 homens faltavam apenas 129, dos quaes somente uma quarta parte podia ser considerada desertora.

INGLATERRA

VELHAS USANÇAS – A marinha ingleza mantém as suas tradições: pois

ainda ha pouco tempo o almirante Percy Scott fez renascer na divisão naval de seu commando a antiga cerimonia do baptismo na passagem da linha.

*Na viagem da Inglaterra ao Cabo da Boa Esperança foi permittida essa festa e o proprio almirante deu o exemplo tomando parte nella, recebendo os deuses Neptuno e Amphitrite chegados ao *Good-Hope* em automovel. O almirante Percy Scott respondeu ao discurso de Neptuno e, agradecendo a honra da sua visita, garantio que os neophitos que ainda não tinham contemplado o cruzeiro do sul, seriam, em sua honra, e para seu prazer, mettidos no banho do ritual.*

No Devonshire o commandante recebeu o rei Neptuno, vindo em carruagem, e no cruzador Carnarvon elle desceu de um dos mastros em um aereoplano.

Por tudo isto se vê quanto está modernizada essa jocosa e antiga tradição maritima.

JAPÃO

O PETROLEO COMO COMBUSTIVEL – Experimentou-se o petroleo bruto como combustivel no aviso japonês *Yoyeyama* e no torpedeiro *Kotaka*, dando resultados satisfactorios.

FEVEREIRO DE 1909

ALLEMANHA

ENCOMMENDA DE CARVÃO – Foram adquiridas na Inglaterra, por intermedio de uma casa commercial de Hamburgo, 400000 toneladas de carvão, destinadas ao supprimento dos navios da esquadra.

EMBARQUE DE CARVÃO – Nas ultimas manobras, a esquadra de alto mar realizou em Brunsbüttel um concurso de embarque de carvão, operando como se estivesse em tempo de guerra.

Para isto tinham sido adquiridos de diversas casas de Hamburgo 30 batelões cada um com 25 toneladas de carvão.

O *Yorck* alcançou, como já o tinha feito em 1907, o primeiro lugar, conseguindo embarcar 466 toneladas de carvão em uma hora com 4 batelões, e 870 em duas horas com os mesmos batelões.

Este resultado foi mais satisfatório do que o dos annos anteriores, pois, em 1906, o máximo foi de 351 toneladas, e, em 1905, de 336 toneladas.

ESTADOS UNIDOS

AEROPLANOS – Foi aberta uma concorrência para a construção de quatro aeroplanos.

De acordo com as condições estabelecidas pelo ministro da marinha, o primeiro aeroplano deve ser entregue cinco mezes depois da assignatura do contrato pelo proponente preferido, sendo concedido para a entrega dos outros um prazo de oito mezes.

Exigio-se como velocidade minima de 40 milhas por hora.

Cada uma dessas machinas deve poder voar durante quatro horas, levando um operador e um observador e uma quantidade sufficiente de combustivel para um percurso de 200 milhas, mais ou menos.

Sendo differentes as circumstancias da marinha e do exercito, está claro que o aeroplano deverá poder elevar-se sobre a superficie do mar, sem o auxilio de qualquer apparelho especial de lançamento.

NOVO MASTRO – Construiu-se um novo mastro para os navios de guerra, tendo em vista os ensinamentos colhidos nas ultimas guerras.

Este mastro é constituido de 48 tubos de aço de 62 m/m de diametro na base e 44 m/m na extremidade superior, que se elevam a 35 metros acima do convez, formando espiraes, enrolando-se metade para a direita e metade para a esquerda.

No interior, no espaço comprehendido entre as espiraes formadas pelos tubos, eleva-se uma escada que termina em uma plataforma ou mirante.

Na parte superior adapta-se um pequeno mastro com vergas para signaes.

Comprehende-se facilmente que, com este modo particular de construção, para que o mastro seja derrubado, é preciso ser attingido em todos os seus elementos, num mesmo plano horizontal.

O peso deste mastro é de 17 toneladas, a sua base abranje uma area de 9m² e a parte superior onde está a plataforma 3m²,6.

Das diversas experiencias feitas no monitor *Florida*, com varios disparos contra um mastro assim construido e installado naquella monitor, com projectis de 100 m/m e por ultimo com um projectil de 305 m/m, resultaram-lhe na verdade algumas avarias em differentes pontos, ficando, porém, de pé, apesar de ter sido levantado com uma pequena inclinação e ter na plataforma uma carga de quatro toneladas.

O couraçado *Massachussetts* receberá provavelmente um destes mastros.

INGLATERRA

DESPESAS DE REPRESENTAÇÃO E VISITAS – O almirantado, em uma recente circular, occupou-se da questão das

despesas feitas pelos officiaes obrigados a corresponderem a gentilezas e festas com que são geralmente obsequiados nos portos estrangeiros e no proprio paiz.

Quando as visitas e cumprimentos são de méra cortezia social, compete aos officiaes satisfazer-as, mas tratando-se de actos de uma maior amplitude em que essas manifestações de cortezia tomam um character politico-diplomatico, acarretando despesas, que muitas vezes podem exceder os recursos ordinarios dos officiaes, compete então ao almirantado custear todos os gastos e quando for possível, organizar e dirigir as festas e as recepções, tão communs entre as marinhas de todo o mundo. No caso, porém, em que esta intervenção não seja possível, os commandantes e os officiaes providenciarão por iniciativa propria, apresentando uma nota detalhada de todas as despesas á autoridade superior por meio do telegrapho, si for necessario.

O almirantado recommenda tambem a mais estricta economia, evitando-se inuteis ostentações de luxo e grandeza, mantendo-se apenas a maior reciprocidade nas cortezias trocadas.

PERU

VIAGEM DE UM DIQUE FLUCTUANTE – Muito se tem falado e escripto ultimamente a respeito dos diques fluctuantes, parecendo certo até que o porto desta capital verá ainda este anno em suas aguas um desses espécimens da engenharia naval.

Não deixa, portanto, de ser de toda oportunidade transcrever a minuciosa noticia, que traduzimos da Revista de Marina, do Chile, relatando as peripecias de uma arriscadissima travessia empreendida por um dique fluctuante que se destina a Callão.

“Vencendo numerosas difficuldades, vem se approximando do seu destino o grande dique fluctuante encomendado na Inglaterra pela Companhia Peruana de Vapores.

Zarpando da Inglaterra com destino a Callão teve que supportar o máo tempo do canal da Mancha e, no dia 21 de agosto, partiram-se-lhe os cabos de reboque, indo á garra, pelo que foi conduzido de novo ao Tamisa, mas com tanta infelicidade que, ao fundear, encalhiou.

Reparadas as avarias, depois de passar os estreitos de Dover, os rebocadores traçaram rumo á ilha da Madeira, onde fizeram uma escala de alguns dias, para seguirem depois com destino ás ilhas de Cabo Verde.

Dahi a viagem continuou directamente até Montevideo, onde occorreu a submersão do rebocador Rood Zee, que todavia acredita-se poder fluctuar novamente.

Em Montevideo, os conductores do dique requisitaram os serviços de um pratico bem familiarizado com os perigosissimos passos do estreito de Magalhães, por onde irá o dique, sendo a primeira construcção desta especie que atravessa esses tortuosos canaes.

Dois excellentes praticos sahiram de Valparaíso no mez passado (novembro) para encarregarem-se de pilotar o dique desde Montevideo até Coronel.

Ao norte a empreitada é mais facil. A viagem, como é de toda a prudencia, será feita sómente durante o dia, devido ás fortes correntes e outros perigos que abundam naquelles logares.

O dique terá de navegar nos canaes provavelmente durante uns dez dias.

Com a passagem pelo estreito de Magalhães evita-se um percurso de 1700 milhas e toda possibilidade de encontrar máo tempo.

Vencido que seja o estreito, fará escala em Coronel, de onde seguirá directamente para Callão. Neste ultimo trajecto, que se realizará no verão, que é a boa estação, espera-se não haver contratempos.

Trata-se de uma verdadeira almanjarra, que vae realizando uma jornada extraordinaria, a mais notavel de que ha noticia, segundo dizem os jornaes inglezes, pois o ultimo dique que atravessou o oceano foi o que os americanos mandaram de Nova York para as Philippinas e cuja viagem foi uma verdadeira odysséa.

A distancia que deverá vencer o dique até Callão é de 10,300 milhas.

Sahio de Tyne no dia 21 de agosto e foi construido nos estaleiros de Swan Hunter & Wigham Richardson, de Walsend.

E' do typo conhecido sob a denominação de "boatsectional" e está dividido em tres secções separadas.

Tem capacidade para levantar navios de 7500 toneladas, mas foi construido de modo a poder ser augmentada a sua capacidade até 9500 toneladas, accrescentando-se-lhe uma quarta secção, que eleva o seu comprimento a 510 pés e a boca 95 pés, sendo o espaço interior de 70 pés e sua altura acima da quilha sufficiente para receber navios de 22 pés de pontal.

Da difficultosa operação de reboque encarregou-se uma firma hollandeza, a casa Lussich, que destinou a este serviço os seus dois melhores rebocadores.

Calculou-se que essa arriscada viagem duraria 100 dias, si o tempo fosse favoravel, mas, como se vê, tal não tem acontecido.

MARINHA MERCANTE MUNDIAL

Da ultima estatistica da marinha mercante publicada, resulta que actualmente existem no mundo 30529 navios de mais de 100 toneladas, representando um total de 40922812 toneladas.

No anno de 1907 esse total attingia 39438917 toneladas, e em 1906-1907, 37554017, o que demonstra um augmento de quase 2000000 de toneladas em dois annos.

A tonelagem dos veleiros continúa diminuindo, pois só alcança um total de 5199737 toneladas.

Em todos os paizes do mundo as frotas mercantes augmentaram.

Em 1906-1907, a frota belga constava de 191597 toneladas, em 1907-1908 ella foi augmentada para 205035 toneladas.

O record do augmento pertence, como era de esperar, á Inglaterra; mas em 1907-1908 a França fez um consideravel esforço e a sua

marinha mercante obteve um accrescimo de 132619 toneladas, quase tanto quanto a Allemanha, cujo augmento foi de 133678.

Na classificação geral, a Inglaterra occupa o primeiro logar, com uma tonelagem de 17499542; vem em seguida a Allemanha com 3839378 toneladas; os Estados Unidos com 3549046; a França com a de 1416987; Noruega e Japão, Italia e Belgica, que occupavam o 15º logar, cederam a sua collocação ao Brazil, que augmentou a sua frota mercante de 24568 toneladas.

F.P.

MARÇO DE 1909

ESTADOS UNIDOS

O MAIOR DIQUE DO MUNDO – O Governo dos Estados Unidos, segundo

lemos na *Vie Maritime*, de 10 de janeiro, resolveu construir o maior dique do mundo em *Pearl Harbor*, nas ilhas *Hawaii*, porto em que estão tratando de estabelecer uma sólida base naval para os seus navios no Pacífico.

Este dique terá 330 metros de comprimento e poderá comportar ao mesmo tempo tres couraçados, tres cruzadores e seis canhoneiras.

Tratando-se de um commetimento *yankee*, o exaggero das dimensões desse dique colossal não nos surpreende; mas, no caso, nos parece ter havido uma certa confusão de vocabulos, pois estamos propensos a acreditar que na construcção projectada não se trata verdadeiramente de um dique para reparo dos navios, mas sim de uma dóca, para servir de abrigo á esquadra que tiver sua base de operações nas referidas ilhas *Hawaii*.

FRANÇA

SIGNAL PARA NEVOEIRO – Encontramos na *Vie Maritime* a seguinte noticia sobre um invento destinado a prestar valiosos serviços aos navios em tempo de nevoa, um dos maiores contratempos para o homem do mar:

“O nevoeiro é nas proximidades das costas o maior inimigo dos navios.

Nellas existem muitas sereias acusticas para avisar aos navios que por ahi procuram o seu caminho; ha tambem o telegrapho sem fio para o mesmo fim, mas estes dois meios são insufficientes, porque não indicam ao commandante do navio a sua posição e a distancia a que está de terra.

Um ajustador do arsenal de *Cherbourg*, *M. Deboise*, resolveu com muita felicidade o problema.

As vibrações do telegrapho sem fio são de uma propagação extremamente rapida,

ao passo que as dos signaes sonóros o são muito menos: umas correm depois das outras.

Conhecendo-se as velocidades respectivas e o tempo escoado entre duas manipulações sobre um receptor installado em terra, deduz-se a distancia.

Assim, um navio achando-se transviado em tempo de nevoeiro, sem poder retomar a sua derrota, o seu commandante faz emittir simultaneamente uma onda hertziana pelo posto do telegrapho sem fio e uma onda sonora pela sereia acustica.

O primeiro signal vai actuar sobre um aparelho especial installado na costa. Este aparelho contém uma campainha e um mostrador com agulha. Um vigia avisado pela campainha presta ouvidos ao signal sonoro da sereia, enquanto a agulha percorre as divisões do mostrador. Logo que o vigia ouve o som emittido pela sereia faz parar a agulha e sobre o mostrador fica marcado assim o intervallo de tempo decorrido na percepção dos dois signaes: electrico e acustico. Um calculo rapido feito em seguida dá a conhecer a distancia de terra ao navio, a qual é transmittida ao commandante, pelo telegrapho sem fio.

Repete-se a operação duas ou mais vezes e o navio fica em condições de marcar a sua posição e continuar a sua derrota sem perigo.”

INGLATERRA

O NAVIO MAIS VELOZ – O *destroyer Tartar*, provido de turbinas *Parsons*, considerado até hoje o navio mais veloz do mundo, tinha attingido nas suas experiencias durante seis horas uma velocidade de 37 nós; ultrapassou, porém, esse já excellentes resultado, desenvolvendo, em novas provas, uma velocidade de quase 40 nós durante uma hora.

REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

Esquadra de combate (246)

Avaliando a nova estratégia norte-americana – uma janela para o pensamento chinês (246)

NCW (Network Centric Warfare)

Confie, porém verifique (247)

GUERRAS

GUERRA DE MINAS

A Batalha Naval do Riachuelo (248)

PODER MARÍTIMO

GUARDA COSTEIRA

O papel das guardas costeiras no mundo (249)

POLÍTICA

POLÍTICA DA RÚSSIA

A Marinha da Rússia: Renasceu a Fênix (250)

ESQUADRAS DE COMBATE

(*Proceedings*, EUA, novembro/2008, pág. 92)

Eric Wertheim*



Em setembro de 2008, o *USS George Washington* (CVN-73), navio-aeródromo (NAe) norte-americano da classe *Nimitz*, chegou à base naval japonesa em Yokosuka, onde ficará estacionado em substituição ao *USS Kitty Hawk* (CV-63).

O *Kitty Hawk*, incorporado em 1961 à Marinha dos EUA, é o seu derradeiro NAe com propulsão convencional e serviu no Japão nos últimos dez anos. Sua baixa está pre-

vista para o corrente ano. O *George Washington*, que desloca 100 mil toneladas, possui propulsão nuclear e foi incorporado à Marinha dos EUA em 4 de julho de 1992. Será o maior navio norte-americano a ser estacionado no estrangeiro em todos os tempos.

O governo japonês somente concordou com essa substituição por NAe com propulsão nuclear em virtude da inexistência de um com propulsão convencional.

AVALIANDO A NOVA ESTRATÉGIA NORTE-AMERICANA – UMA JANELA PARA O PENSAMENTO CHINÊS

(*Naval War College Review*, EUA, outono/2008, volume 61, número 4, pág. 35-71)

Andrew S. Erickson**

“A nova estratégia marítima dos Estados Unidos da América (EUA) incorpora uma reavaliação histórica do sistema internacional e de como a Nação pode buscar seus interesses em harmonia com aqueles de ou-

tros Estados”, afirma o autor em sua introdução. E acrescenta: “Em virtude da nova estratégia enfocar em se estabelecer parcerias para melhor salvaguardar as áreas marítimas globais comuns, é vital para os líderes

* Autor da 15ª Edição do *Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*. É consultor de Defesa em Washington, D.C.

** Professor-assistente de estudos estratégicos no Departamento de Pesquisa Estratégica do Naval War College (NWC), dos EUA. É membro fundador do novo Instituto de Estudos Marítimos da China, daquele NWC. É PhD pela Universidade de Princeton e pesquisador, além de possuir inúmeros trabalhos publicados em jornais e livros.

americanos entenderem claramente as interpretações francas e sem véus de aliados, amigos e potenciais parceiros”. Na opinião de Erickson, as reações chinesas ao tema devem ser especialmente consideradas em virtude da importância da China como ator global com o qual os EUA dividem grande quantidade de interesses marítimos.

Assim, neste denso e interessante artigo, o autor analisa três avaliações extra-oficiais da estratégia marítima norte-americana feitas por diferentes e renomados es-

trategistas chineses: Lu Rude, Wang Baofu e Su Hao. Segundo ele, “a reação chinesa provê uma janela para uma dinâmica estratégica maior – não somente relativa ao leste asiático, onde a China já se desenvolveu como grande potência, mas, globalmente, onde ela possui potencial para desempenhar um papel ainda maior”. Ao final, em formato de ensaio, ele ainda provê as traduções completas dessas avaliações chinesas, propiciando a pesquisadores estudarem os documentos originais.

CONFIE, PORÉM VERIFIQUE

(*Proceedings*, EUA, novembro/2008, pág. 90-91)

Norman Friedman*

Pode um comandante acreditar no quadro tático apresentado em seu computador? Essa questão está ligada à integridade e à confiança da informação e nela se baseia o autor e analista Norman Friedman neste provocante artigo no qual busca estabelecer paralelo entre práticas comerciais e do mercado de ações com técnicas da guerra centrada em redes (*network-centric warfare*).

Afirma ele: “O display costuma ser muito convincente, apesar de não apresentar a realidade. É necessária uma personalidade muito forte para questionar o que é apresentado, a não ser que haja alguma suspeita muito clara”.

Friedman usa como exemplo a ocorrência de setembro de 2008 com títulos da United Airlines no mercado de ações dos Estados Unidos da América (EUA), quando a veiculação errada de notícia relativa à suposta falência da companhia levou à

perda significativa de valor daqueles títulos. Nesse caso, decisões foram baseadas em dados veiculados eletronicamente pelo Bloomberg LLC, constituindo o panorama tático dos investidores. Cita também casos conhecidos de quebra de códigos de comunicações durante a Segunda Guerra Mundial, acrescentando que, atualmente, qualquer adversário em potencial possui *hackers* com capacidade de interferir em informações veiculadas por ou concentradas em computadores, apesar dos *firewalls*.

Além disso, Friedman afirma, questionando a própria concepção do sistema *network centric warfare*: “O uso de um quadro tático comum para decisões de vida e morte significa aceitar-se a competência de numerosos analistas e outros que o comandante – o responsável pela ação a ser tomada – não conhece e, conseqüentemente, nunca avaliou”.

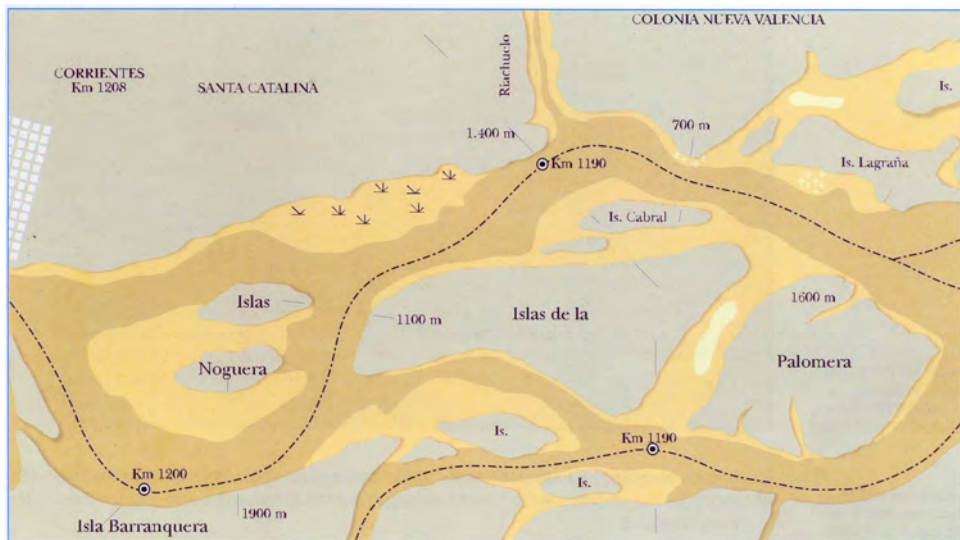
* Autor do *Naval Institute Guide to World Naval Weapons, Fifth Edition* (Guia de Sistemas de Armas Navais do Instituto Naval, Quinta Edição). Dentre muitos de seus outros livros encontram-se *The U.S. Maritime Strategy* – 1988 (A Estratégia Marítima dos EUA) e *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* – 2001 (Poder Naval como Estratégia: Marinhas e Interesses Nacionais).

“Enclausurados em uma área de 4.000 por 1.500 metros, combatiam 17 navios. O fogo de mais de cem canhões e de milhares de

Os autores finalizam o artigo identificando as conseqüências da Batalha Naval do Riachuelo na Guerra do Paraguai. Indicam que ela foi decisiva na medida em que iso-



248



“Carta-croqui” da zona do combate

lou o Paraguai e que seus navios de guerra nunca mais atacaram os brasileiros. Ademais, a vitória brasileira deu tempo para que os presidentes Bartolomeu Mitre, da Argen-

tina, e Venâncio Flores, do Uruguai, organizassem seus exércitos e que, com a Batalha de Yatay, em agosto, dessem começo à contra-ofensiva aliada em Corrientes.

O PAPEL DAS GUARDAS COSTEIRAS NO MUNDO

(Tecnologia Militar, nº 4/2008, pág. 36-42)

Joe DiRenzo III – Chris Doane*

O artigo analisa os diferentes papéis, responsabilidades e as diferenças em meios, equipamentos e pontos de vista entre autoridades e nações que possuem guardas costeiras no mundo. Os autores esboçam as condições das guardas costeiras ativas em 2008 e, após, centram sua análise em quatro guardas costeiras de países diferentes – Estados Unidos da América, Noruega, Canadá e Nova Zelândia –, apresentando-as como exemplos válidos de todas as variantes existentes.

Assim, DiRenzo e Doane identificam em uma das nações a atuação da guarda costeira como a principal força policial marítima, protegendo-a contra ameaças transnacionais e provendo a segurança e mobilidade no mar. Em outra sobressai ser composta por oficiais navais profissionais e recrutas e civis encarregados de proteger os interesses comerciais da nação. A terceira guarda costeira é integrada apenas por civis e utilizada no controle de vias aquáticas e na proteção ambiental. E a últi-

* Oficiais da reserva da Guarda Costeira dos EUA, professores-adjuntos da Universidade Norte-Central de Prescott, Arizona, EUA, e colaboradores do *Joint Forces Staff College*. Ambos são autores de artigos sobre terrorismo marítimo e assuntos de segurança portuária.

ma é uma organização de voluntários centrada, quase exclusivamente, na busca e salvamento no mar.

Portanto, tanto a missão como os equipamentos e pessoal de cada uma das guardas costeiras analisadas são diferentes e adapta-

dos às necessidades de cada país. Os autores concluem afirmando que não teria sentido que todas as guardas costeiras fossem iguais, como de fato não são, e que uma coisa é imprescindível a todas as nações: a melhor proteção possível às suas zonas costeiras.

A MARINHA DA RÚSSIA: RENASCEU A FÊNIX?

(*Canadian Naval Review*, Canadá, Volume 4, Número 3,
outono 2008, págs. 17-22)

Peter Haydon*

Nesta análise, Peter Haydon busca identificar os fatores mais importantes da política externa da Rússia, que, em sua opinião, voltou a ser enigmática, especialmente depois da intervenção na Geórgia, ocorrida em agosto de 2008, e de uma série recente de operações militares e navais.

Atualmente, na medida em que a Rússia passa por um processo de sua reinvenção como poder global, o renascimento de sua Marinha provê alguns indícios da estratégia de longo prazo de seus líderes, destaca Haydon. O autor prossegue alertando que, nesse tipo de análise, deve-se pesquisar além das quantidades de navios inventariados ou dos lugares onde serão baseados (apesar deste ser inevitavelmente o ponto de partida). Deve-se pesquisar mais profundamente e responder a questões como: Para que existe essa Marinha? Como ela é usada por seus líderes?

Haydon identifica que o ressurgimento da Marinha russa está em andamento após ela ter sido quase completamente negligenciada por cerca de uma década, depois do colapso do sistema soviético. Hoje existem verbas para modernização, mas o processo será longo e estará sujeito à correta

avaliação das reais necessidades da defesa do país e das disputas com as demais forças armadas e outros serviços, todos à busca de receitas.

Vladimir Putin (que é visto por muitos como um reformador neoleninista e seguidor de Khrushchev, Andropov e Gorbachev, em vez de um líder democrático de estilo ocidental) tem atribuído alta prioridade à modernização militar. Entretanto, para Haydon, independentemente de como se classifique Putin, ele é um nacionalista compromissado com a restauração da Rússia à posição de potência global e, para tanto, o poder militar é essencial.

A MARINHA DA RÚSSIA DE HOJE

A Marinha russa de hoje mantém uma mistura de capacidades, muitas oriundas da Guerra Fria, que provêm ao governo alguma flexibilidade estratégica para se reafirmar como poder regional e, também, como um poder global capaz de operações independentes de intervenção. Baseado em afirmativas de líderes russos, Haydon argumenta que os meios recentemente utilizados nas operações contra navios

* Editor-chefe da *Canadian Naval Review*. Estudioso da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e de sua Marinha, sobre as quais escreveu diversos artigos.

Table 1. The Russian Navy Today

SHIP TYPE	FLEET				TOTAL
	Northern	Baltic	Black/ Caspian	Pacific	
SSBN	11			4	15
Other S/M	30	3	2	18	53
Carrier	1				1
Cruiser	2		2	1	5
DD/FF	9	5	4	7	25
Patrol	14	21	17	23	75
Support	11	7	9	11	38
Total	78	36	34	64	212

georgianos nos portos de Poti e Abkhazia representam o que eles consideram como a capacidade mínima de projeção de poder.

Segundo o autor, o quantitativo de navios e a sua distribuição geográfica obedecem a orientações tradicionais tanto da época pré-soviética como da era soviética. Ele ressalta que o quadro de quantitativos apresentado contém alguma imprecisão devido à incerteza de quantos navios e submarinos estão de fato operacionais e quantos estão em reserva.

Para que esses números adquiram significado, Haydon afirma que se deve aferir primeiro a real capacidade operacional dos meios e, então, medi-la em relação ao que os russos declaram ser seus objetivos navais.

Por isso, no artigo, realiza análise qualitativa dos números apresentados, dividindo-a em tópicos separados: submarinos, navios de superfície, navios pequenos e navios de apoio. Como exemplos dessa análise, cita-se que dos 15 submarinos de mísseis balísticos (SSBN), seis sofrerão baixa até 2010 e que o navio-aeródromo

nuclear possui 25 anos de serviço, tendo sido construído em época na qual o país sofria graves problemas de controle de qualidade.

INTERESSES ESTRATÉGICOS E ATRIBUIÇÕES NAVAIS

O ministro da Defesa, Anatoly Serdyukov, vem buscando eliminar a corrupção e a incompetência burocrática que muito vêm prejudicando a reconstrução militar. Enquanto isso, os militares realizam iniciativas para estabelecer uma política de defesa que represente seus interesses. Nesse contexto, segundo Haydon, o Exército busca a prontidão para missões regionais de projeção de poder, como a da Geórgia, e para intervenções internacionais de manutenção da paz e de ajuda humanitária. A Marinha se apresenta como a única expressão de poder com credibilidade global, e a Força Aérea como a incubadora de tecnologias de nova geração para a revitalização da indústria russa.

Entretanto, resume o articulista, no nível operacional a mentalidade da Guerra Fria persiste, se vê os Estados Unidos da América (EUA) como ameaça e é mantido que o verdadeiro papel da forças armadas é o de dissuadir os americanos de operar livremente nos mares.

O Almirante Vladimir Vysotsky, comandante da Marinha da Rússia, expôs sua pretensão de longo prazo de que se obtenham de cinco a seis navios-aeródromo nos próximos 50 anos. Essa visão de novo superpoder não é realista, segundo Peter Haydon, que identifica o uso da Marinha russa em escala bem menor, como, por exemplo:

- para sustentar as pretensões do país relativas a recursos naturais existentes no fundo marinho do Ártico;
- demonstração de poder nas águas das Ilhas Svalbard, cuja Zona Econômica Exclusiva está em disputa com a Noruega;
- para realizar visitas e “mostrar bandeira” no Pacífico e no Índico, onde grupos-tarefa têm realizado exercícios com Marinhas regionais, inclusive a dos EUA; e
- demonstração de potencial de projeção de poder no Atlântico e no Mediterrâneo, como foi visto recentemente por meio do deslocamento da Esquadra do Norte para essas áreas. Há também informações de que a Marinha da Rússia estaria restabelecendo uma base na Síria para apoio a operações regionais antiterrorismo, mas que ela teria sido preterida por outros requisitos surgidos no Mar Negro.

O próprio autor ressalta que, após ter escrito este artigo, uma força-tarefa russa realizou visita à Venezuela e que os EUA, apesar de terem acompanhado com interesse o evento, não manifestaram qualquer reação.

CONCLUSÃO

Para o autor, o foco estratégico russo visto a partir da perspectiva de sua Marinha é muito semelhante àquele do passado. A prioridade presente parece ser a Esquadra do Norte, e ainda existe a mentalidade antiamericana oriunda da Guerra Fria. A política externa continua pouco clara, baseia-se em raízes nacionalistas e pode-se vislumbrar o desempenho de um papel importante pela Marinha na sua implementação. “Os líderes russos provavelmente serão mais reativos do que prescritivos nos próximos anos”, assevera Haydon.

A capacidade de intimidação e de dissuasão da Marinha russa é significativa, além de moderna, e as lideranças ocidentais devem considerá-la cuidadosamente antes de arriscar iniciativas que possam afetar interesses russos, aconselha o articulista. A segurança da pátria é, claramente, alta prioridade e, por uma questão de tradição russo-soviética, inclui o conceito de garantir a estabilidade nos estados vizinhos. O autor opina que as demonstrações de força que a Marinha da Rússia vem fazendo são, de certa forma, vazias, já que os meios de que dispõe não podem operar por longos períodos e sua capacidade operacional é questionável em alguns aspectos.

Finalizando, Peter Haydon alerta que os russos sabem de suas deficiências, que estão trabalhando para corrigi-las e identifica os fatores que limitam as soluções: a indisponibilidade de verbas adequadas e a pouca capacidade de os almirantes convencerem seus líderes políticos e os colegas do Exército e da Força Aérea da necessidade de uma Marinha de guerra poderosa e pronta. Ressalva, porém, que esse problema é comum a todas as Marinhas atuais.

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

AQUISIÇÃO

MB receberá 16 Super Cougar (256)

COMEMORAÇÃO

Bicentenário da Tomada de Caiena (257)

“Conhecendo o navio do seu pai” – Semana da Marinha (258)

Estação Radiogoniométrica da Marinha em Belém – 40 anos (259)

1º Esquadrão de Aviões de Intercepção e Ataque: 10 anos (260)

CONTRATO

MB celebra contrato de reparo de motores de jatos (260)

DPC e ANP assinam termos de cooperação (261)

CRIAÇÃO

Criação do Centro de Medicina Operativa da Marinha (262)

Criação do Depósito de Material de Saúde da Marinha no Rio de Janeiro (262)

FORMATURA

Declaração de praticantes-alunos da Efomm (263)

INCORPORAÇÃO

Incorporação do Navio Polar *Almirante Maximiano* (264)

Incorporação do Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano* (267)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO

Ativação da Inspetoria-Geral da Marinha (270)

PASSAGEM

Passagem de cargo na DPHDM (270)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (271)

PRÊMIO

Troféus da Esquadra em 2008 (271)

SOLEINIDADE

Encerramento das Atividades Culturais 2008 da DPHDM – Efemérides Navais (272)

VISITAÇÃO

Visita à Base Aérea Naval de Viña del Mar (279)

APOIO**INDÚSTRIA NAVAL**

Brasil exporta navio de guerra para a Namíbia (280)

MANUTENÇÃO

Ministro da Defesa, Comandante da FAB e Comandante da Força Aeronaval na
Rolls-Royce do Brasil (281)

MODERNIZAÇÃO

Revitalização e modernização do Dique Flutuante *Almirante Schieck* (282)

ÁREAS**ANTÁRTICA**

Previsão de marés para a Antártica (283)

ARQUIPÉLAGO S. PEDRO E S. PAULO

Atividades no Arquipélago São Pedro e São Paulo em 2008 (283)

ATIVIDADES MARINHEIRAS**BUSCA E SALVAMENTO**

Governo francês agradece à MB por resgate (283)

MB resgata tripulante de navio mercante (285)

SALVAMENTO

Esquadrão Albatroz – Asas da Marinha no sul (286)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA**CIÊNCIA DO MAR**

Apresentação do *Cruzeiro do Sul* à comunidade científica brasileira (286)

CONSTRUÇÃO NAVAL

Marinha do Brasil assina contrato de submarinos (287)

ENERGIA

Programa Nuclear da Marinha (288)

CONGRESSOS**SEMINÁRIO**

Cirm promove seminário sobre recursos minerais (294)

EDUCAÇÃO**CENTRO DE INSTRUÇÃO**

Ensino do Ciaba recebe ISO 9001:2000 (296)

ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO

Cursos promovidos pelo Ensino Profissional Marítimo (296)

ESPORTE

Corrida pela Paz Mundial (298)

RECURSO INSTRUCIONAL

Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas (298)

UNIVERSIDADE

UVA no Complexo Aeronaval (299)

FORÇAS ARMADAS**BANDA**

Catálogo de filmes e músicas de bandas militares (299)

CAPITANIA DO PORTO

CPRJ fiscaliza 1.838 embarcações na Costa Verde (300)

EXERCÍCIO MILITAR

HA-1 em exercício com submarino estrangeiro (301)

Operação Sarsub-Tikuna/2009 (301)

PODER MARÍTIMO**PLATAFORMA CONTINENTAL**

Apresentação sobre o Leplac (302)

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Programa de segurança da navegação da Amazônia Ocidental (303)

SEGURO

Mortes e acidentes durante atracações precisam ser diminuídos (304)

PSICOSSOCIAL**ASSISTÊNCIA SOCIAL**

Âncora Social (304)

Voluntárias Cisne Branco (305)

Voluntárias Cisne Branco em São Pedro da Aldeia (306)

LANÇAMENTO DE LIVRO*Documentos da Política Externa Independente* (307)*Guerra no Mar – Batalhas e campanhas navais que mudaram a história* (308)*Charles Darwin – em um futuro não tão distante* (309)*O Brasil como Império* (310)**TEATRO**

Navegando nas ondas do descobrimento (311)

O fantástico mundo da Ciência (312)

O francês voador no Museu Naval (314)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS**INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA**

Encontro de Fronteiras (315)

SISTEMAS**SISTEMA NAVAL**

Sistema de identificação e acompanhamento de navios a longa distância (315)

VALORES**PATRONO**

Patronos na Marinha (316)

MB RECEBERÁ 16 SUPER COUGAR

As Forças Armadas e a Helibras/Eurocopter assinaram, em 22 de dezembro último, contrato para aquisição de 48 aeronaves modelo EC-725, helicópteros de médio porte de emprego geral – Super Cougar.

O contrato contempla o recebimento de 16 aeronaves pela Marinha do Brasil, sendo oito com capacidade de realizar esclarecimento e ataque em missões de guerra de superfície (ASuW), missões de Combate SAR (C-SAR), Busca e salvamento (SAR),

de apoio às Operações Anfíbias, Operações Especiais e Guerra Eletrônica (EW) e oito com capacidade de realizar missões de Esclarecimento, SAR, apoio às Operações Anfíbias e Operações Especiais.

Todas as aeronaves serão equipadas com componentes de última geração, permitindo considerável incremento operacional para a Marinha do Brasil.

Os helicópteros serão entregues de 2010 a 2016. (Fonte: Bono nº 025, de 14/1/2009)



BICENTENÁRIO DA TOMADA DE CAIENA

Comemoram-se, neste ano de 2009, os 200 anos da Tomada de Caiena, episódio considerado como “batismo de fogo” dos Fuzileiros Navais. Em homenagem foi criada medalha comemorativa. O comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante-de-Esquadra (FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro, registrou assim a data histórica:

“Logo após a chegada da Família Real portuguesa ao Brasil, o príncipe regente D. João declarou guerra à França e, em 10 de junho de 1808, decretou que ‘por mar e por terra se lhes façam as possíveis hostilidades’. Sendo a Guiana Francesa uma possessão inimiga, foi determinada a invasão de Caiena, sede da administração daquela colônia.

A Guiana Francesa era território francês desde 1644, sendo estabelecido parte de seu limite territorial pelo Tratado de Utrecht, em 1713, quando foi reconhecida a soberania portuguesa sobre as terras brasileiras compreendidas entre os rios Amazonas e Oiapoque. Entretanto, esses limites não foram respeitados pelos franceses. Quando declarou guerra à França e suas possessões, D. João considerou nulos todos os tratados assinados anteriormente com aquele país.

Por ocasião da invasão à Guiana Francesa, o governo da Capitania do Pará teve participação decisiva. Mesmo com poucos recursos disponíveis, o governador organizou uma pequena Força Naval e realizou a primeira ação contra a Guiana, em outubro de 1808. Posteriormente, outros contingentes, de Pernambuco e do Rio de Janeiro, que contavam com integrantes da Brigada Real da Marinha – tropa que deu origem ao Corpo de Fuzileiros Navais –, foram enviados para o combate. Esta foi a primeira participação em combate dos Fuzileiros-Marinheiros

após sua chegada ao Brasil. Por fim, em 14 de janeiro de 1809, as tropas portuguesas conquistaram a cidade de Caiena, destacando-se a atuação do Capitão-de-Mar-e-Guerra inglês James Lucas Yeo, comandante da Esquadra, e do Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira, comandante do Brigue *Infante Dom Pedro*, brasileiro, mais tarde Almirante e Visconde de Cabo Frio, sendo, ainda, o primeiro ministro da Marinha após a Independência.

Como prêmio, Dom João mandou cunhar a medalha comemorativa à conquista de Caiena, em cujo anverso estava a sua figura em perfil coroada de louros e no reverso a data de 14 de janeiro de 1809, com a inscrição: ‘Caiena tomada aos franceses’.

Em 1815, com a queda de Napoleão Bonaparte, a posse da colônia voltou a ser reivindicada pelo governo francês. No entanto, como os termos de sua proposta não

Medalha 02/2009

Bicentário Tomada de Caiena

ANVERSO
No centro, esta reprodução do quadro do artista Álvaro Martins, intitulado “Desembarque em Caiena” que representa a ação dos Fuzileiros Navais enviados por D. João, Príncipe Regente, para a conquista da Guiana Francesa, em reação à invasão de Portugal pelas tropas napoleônicas. Acima, a legenda: “TOMADA DE CAIENA”; e abaixo, a legenda: “BICENTENÁRIO” e a sigla “2009”.

REVERSO
No centro, bandeira da Brigada Real da Marinha, origem do atual Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil, tendo ao centro o Brasão de Armas do Reino de Portugal e Algarves encimado pela coroa real sobre duas âncoras postas em sauto. Contornando o bordo, a legenda: “BATISMO DE FOGO DOS FUZILEIROS NAVAIS”, um alusão ao fato histórico comemorado.

200 ANOS DA TOMADA DE CAIENA
BATISMO DE FOGO
DOS FUZILEIROS NAVAIS

Presenteie e colecionie medalhas. Uma lembrança sempre culta, moderna, inteligente e requintada.

foram aceitos pelo governo português, a questão passou a ser discutida no Congresso de Viena. Nesse ínterim, a França concordou em recuar os limites de sua colônia até a divisa proposta pelo governo português. Por fim, em 21 de fevereiro de 1817, os portugueses devolveram a posse aos franceses, por meio de um convênio entre a França e o recém-criado Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.”

A medalha comemorativa do Bicentenário da Tomada de Caiena, que tem emissão limitada e numeração sequencial gravada em cada peça, pode ser adquirida no Clube da Medalha do Brasil, órgão cultural e de divulgação da arte medalhística da Casa da Moeda do Brasil. Outras informações pelos telefones (21)2414-2375 e 2414-2567, pelo site www.clubedamedalha.com.br e pelo e-mail medalha@casadamoeda.gov.br.

“CONHECENDO O NAVIO DO SEU PAI” – SEMANA DA MARINHA

Com o intuito de divulgar a Marinha do Brasil, o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste organizou, a bordo do Rebocador de Alto-Mar (RbAM) *Almirante Guillobel*, o evento “Conhecendo o navio do seu pai”. A atividade foi realizada como parte das comemorações cívico-militares e culturais alusivas ao Dia do Marinheiro (13 de dezembro), uma das mais importantes datas da instituição e que marca o nascimento

participar de diversas atividades: apresentação de um breve histórico sobre o Patrono da Marinha; apresentação de vídeos institucionais mostrando as atividades realizadas pela Marinha; e demonstração de um exercício de combate a incêndio em compartimento, com uma breve apresentação sobre os acessórios usados nesse tipo de atividade.

Os visitantes, ao entrarem em contato com uma parte da história da Marinha, também puderam acompanhar as atividades desenvolvidas pela Força e o dia-a-dia dos seus pais a bordo.



Visitantes despedindo-se do Navio

do seu Patrono, o Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré.

No dia 9 de dezembro último, os militares trouxeram para bordo os seus filhos para



Confraternização a bordo após a visita

ESTAÇÃO RADIOGONIOMÉTRICA DA MARINHA EM BELÉM – 40 ANOS

A Estação Radiogoniométrica da Marinha em Belém (ERMBE) completou, em 8 de janeiro último, 40 anos de existência. Criada em 8 de janeiro de 1969 com o nome de Estação Rádio de Belém, tem suas origens na Estação Rádio de Val-de-Cães, da qual absorveu instalações, equipamentos, acervos e serviços. Em 16 de abril de 2002, pela Portaria 117/MB do Comandante da Marinha, passou a ser chamada de Estação Radiogoniométrica da Marinha em Belém.

Ao longo desse período, a ERMBE tem acompanhado os avanços tecnológicos, mantendo-se atualizada em sua dotação de equipamentos e intensificando contatos com diversas entidades, militares ou não, cujas atividades sejam afetas à área de comunicações, com o propósito de estar sempre em dia com a evolução das telecomunicações.

Adaptando-se às modernas técnicas de gestão, administração e segurança de instalações adotadas pela Marinha do Brasil, tem

procurado aplicá-las a bordo, visando à otimização dos recursos, à modernização dos processos empregados na sua atividade fim e à guarda de uma área verde de 840.000 m².

Assim como as demais estações rádio, a ERMBE presta o serviço de estação intermediária de tráfego de comunicações para navios da Marinha do Brasil navegando em sua área de responsabilidade, o que compreende extensa região marítima ao longo dos estados do Piauí até o Amapá, e todas as redes fluviais dos estados do Piauí, Maranhão e da Região Norte.

A Estação tem como responsabilidade realizar o tráfego de mensagens por rádio na faixa de frequência de HF, em diversas formas de modulação e métodos (radiofonia, radiotelegrafia e radiodados) e pela operação de redes físicas de tráfego de dados, sempre cumprindo as normas estabelecidas por organismos internacionais e regulamentadas por outros nacionais.



1ª ESQUADRÃO DE AVIÕES DE INTERCEPTAÇÃO E ATAQUE: 10 ANOS

Em 2 de outubro último, o 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1) comemorou dez anos de criação. Nessa década, foram registradas mais de 4.500 horas voadas e 520 enganches em navio-aeródromo brasileiro, bem como a

participação em operações com Marinhas amigas, missões de interceptação aérea com a Força Aérea Brasileira, o lançamento de míssil AIM-9H SideWinder e a participação em Operações Combinadas do Ministério da Defesa.

Diversos eventos marcaram as comemorações, destacando-se a palestra sobre o retorno da Aviação de Asa Fixa para a Marinha do Brasil, proferida pelo Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ministro da Marinha à época da criação do Esquadrão. Também houve cadastramento de militares voluntários do Esquadrão para doação de medula óssea; plantio de árvores por filhos de militares do VF-1; concurso de redação para os alunos da Escola Almirante Carneiro Ribeiro, com o tema “10 anos do Falcão”; e cerimônia militar com entrega de diplomas aos militares e civis agraciados com os títulos de “Falcão Honorário” e “Falcão Guardião Honorário”.

(Fonte: *A Macega* nº 38, out./dez. 2008)



MB CELEBRA CONTRATO DE REPARO DE MOTORES DE JATOS

A Marinha do Brasil assinou, em 26 de novembro último, no hangar do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1), na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, RJ, contrato com a empresa Israel Aerospace Industries (IAI) para reparo dos motores J52-P408. Tal contrato permitirá à Aviação Naval, em pouco mais de um ano, recuperar, de forma positiva e significativa, a disponibilidade de motores da frota das aeronaves AF-1/1A, tendo como consequência direta o aumento da disponibilidade das aeronaves do EsqdVF-1, o que contribuirá

na preparação dos aviadores navais daquele Esquadrão, para a retomada das operações aéreas no NAe São Paulo.

Esse feito também proporcionará o necessário suporte ao programa de modernização das aeronaves AF-1/1A, uma vez que esses motores permitirão a continuidade das operações do Esquadrão VF-1 durante o período de modernização, contribuindo, dessa forma, para o adestramento e a manutenção da qualificação dos aviadores navais de Asa Fixa da Marinha do Brasil.

(Fonte: *A Macega* nº 38, out./dez. 2008)

DPC E ANP ASSINAM TERMOS DE COOPERAÇÃO

O diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, e o diretor-geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Haroldo Borges Rodrigues Lima, assinaram, em 1º de dezembro último, no auditório da Diretoria de Portos e Costas (DPC), dois Termos de Cooperação.

O primeiro, com a finalidade de realizar perícias técnicas em plataformas marítimas de perfuração, produção e armazenagem de petróleo, iniciou-se em 1º de dezembro e vigorará pelo prazo de 60 meses, com término em 30 de novembro de 2013. Esse Termo de Cooperação prevê que caberá à Marinha do Brasil (MB) a execução de perícias técnicas em plataformas marítimas operando em todo o País (atualmente são 180), com foco nos requisitos de segurança operacional, de segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana e da prevenção da poluição do meio aquaviário, por meio dos distritos navais e de 59 capitaniats dos portos, delegacias e agências (CP/DL/AG) subordinadas, sob a supervisão funcional e orientação técnica da DPC. Para esse fim, a ANP repassará à MB o valor total de R\$ 48.330.000,00. Tais recursos serão empregados no pagamento de salários, passagens, diárias, materiais e ferramentas de trabalho para os peritos (inspetores navais e vistoriadores navais), na aquisição de veículos para as CP/DL/AG e no reparo de lanchas de inspeção naval dessas mesmas Organizações Militares, além da parcela considerável a ser aplicada na manutenção de navios e aeronaves.

O segundo Termo, com a finalidade de desenvolver um sistema de monitoramento e controle do tráfego marítimo nas áreas de exploração e produção de petróleo e gás natural, vigorará pelo prazo de 37 meses. O início foi em 1º de dezembro de 2008, e o seu término será em 31 de dezembro de 2011. Para esse fim, a ANP repassará à MB o valor total de R\$ 21.408.000,00.

Esse Termo de Cooperação prevê que caberá à MB disponibilizar recursos humanos e materiais, empregando a sua estrutura formal, pessoal capacitado, meios navais, aéreos e de comunicações na execução de patrulhas navais nas bacias de Campos, Espírito Santo e Santos. Caberá, ainda, a responsabilidade pelo aperfeiçoamento do Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio à Área do Petróleo (Simmap), desenvolvido especificamente em cumprimento a convênios anteriores entre a DPC e a ANP. O Simmap identifica e acompanha o tráfego marítimo relacionado à indústria do petróleo e gás natural por meio do rastreamento das embarcações empregadas nessa atividade, com a finalidade de incrementar a segurança e a proteção do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica com foco especial às embarcações atuantes na indústria petrolífera.

Após a assinatura, o diretor de Portos e Costas destacou a importância dos referidos Termos de Cooperação, tendo em vista que possibilitarão um significativo aumento dos números de inspeções, vistorias e perícias técnicas nas plataformas de petróleo localizadas nas águas jurisdicionais brasileiras, bem como o incremento das patrulhas navais realizadas pelos navios e aeronaves da Marinha nas bacias de Campos, do Espírito Santo e de Santos.

A seguir, o diretor-geral da ANP disse que o Brasil está ampliando cada vez mais suas atividades de exploração e produção de petróleo e gás no mar, as quais aumentarão significativamente com as descobertas no pré-sal. Considerou ainda que, para proteger a imensa riqueza localizada nas bacias de Campos, do Espírito Santo e de Santos, a Marinha deve estar preparada e com alto poder de dissuasão, a fim de poder empregar os meios necessários para o cumprimento dessa importante tarefa.

(Fonte: Informativo Marítimo/DPC; v.16, nº 4; out./dez. 08)

CRIAÇÃO DO CENTRO DE MEDICINA OPERATIVA DA MARINHA

Com sede na cidade do Rio de Janeiro e sob a direção de um contra-almirante (Md), foi criado dentro da Estrutura Organizacional do Comando da Marinha, por meio da Portaria nº 27/MB, de 27 de janeiro de 2009, o Centro de Medicina Operativa da Marinha (CMOpM).

As atividades de Medicina Operativa na Marinha remontam à época do Império, com destaque para o conflito da Guerra do Paraguai, onde ficou evidenciada a necessidade de um setor organizado voltado especificamente para as atividades da Medicina Operativa.

A Marinha, nesse sentido, tem se valido, ao longo do tempo, do esforço individual e da criatividade do pessoal de saúde para o cumprimento das suas missões. Fruto dessa percepção foi a criação, em 24 de janeiro de 1979, da Comissão Permanente de Supervisão de Medicina Operativa (Copesumope) e uma Divisão de Medicina Operativa sediada no Hospital Central da Marinha (HCM), embriões da estrutura atual.

Em 13 de abril de 1983, foi criado o Centro de Medicina Operativa (CeMOP), também nas dependências do Hospital Central da Marinha (HCM), em substituição à Copesumope. Onze anos depois, após um breve período sob a subordinação do Comando de Operações Navais, o CeMOP passou a funcionar como uma Divisão da Diretoria de Saúde da Marinha.

Em 1998, com a criação do Centro Logístico de Saúde da Marinha (CLSM), as atividades de Medicina Operativa passaram a ser executadas por um setor daquela Organização Militar, denominado Departamento de Dotação e Medicina Operativa. Com a extinção do CLSM, em 2007, a DSM voltou a gerenciar aquela área de atividade, e para tanto criou, em 8 de julho de 2008, um Núcleo de Medicina Operativa (MedOpDSM), sob a responsabilidade do vice-diretor de Saúde, com a missão precípua de fortalecer suas atividades junto às Forças Navais e, em paralelo, disseminar uma mentalidade operativa nos militares do Corpo de Saúde da Marinha.

Desse modo, pode-se observar que, no decorrer dos anos, as atividades da Medicina Operativa na Marinha sempre estiveram inseridas na estrutura organizacional de uma Organização Militar (OM). Esta particularidade, porém, não impediu o seu crescimento e desenvolvimento.

Atenta às necessidades e complexidades do Setor Operativo, a Alta Administração Naval decidiu criar o CMOpM, que, como elo fundamental do Subsistema de Medicina Operativa, terá o propósito de contribuir para a eficácia do Sistema de Saúde da Marinha, no tocante à condução das ações de saúde em Missões Operativas, Missões de Paz e na resposta a situações de desastres e de apoio humanitário. (Fonte: Bono Especial nº 126, de 27/2/2009)

CRIAÇÃO DO DEPÓSITO DE MATERIAL DE SAÚDE DA MARINHA NO RIO DE JANEIRO

Foi realizada na Base de Abastecimento da Marinha no Rio de Janeiro (BAMRJ), em 18 de março, a Cerimônia de Ativação do Depósito de Material de Saúde da Marinha no Rio de Janeiro (DepMSMRJ). A cerimônia foi presidida pelo secretário-geral da Marinha, Almiran-

te-de-Esquadra Marcos Martins Torres, e nela tomou posse como Diretor do Depósito o Capitão-de-Fragata (IM) Marcos André Carvalho Neves. O DepMSMRJ foi criado por meio da Portaria nº 162/MB, de 29 de abril de 2008. (Fonte: Bono nº 156, de 10/3/2009)

DECLARAÇÃO DE PRATICANTES-ALUNOS DA EFOMM

Em cerimônia presidida pelo comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, foram declarados praticantes-alunos, em 15 de dezembro último, 183 alunos do 3º ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), sendo 132 de Náutica e 51 de Máquinas. Compareceram ao evento várias autoridades civis e militares, membros da comunidade marítima e familiares dos formandos.

Dando início à cerimônia, foi lida a mensagem do comandante da Marinha dirigida aos praticantes-alunos:

“Caros formandos! É com grata satisfação que venho a esta Escola de Formação, centro de referência na capacitação de profissionais de Náutica e de Máquinas, e tenho a honra de presidir a cerimônia de formatura da Turma Sidnei Santi Anastácio.

Apresento meus sinceros cumprimentos aos 183 jovens que, decorridos três anos de extrema dedicação, irão colocar em prática, a bordo das nossas embarcações, todas as informações adquiridas, contribuindo para o desenvolvimento da Marinha Mercante nacional.

Durante suas futuras tarefas cotidianas, certamente surgirão momentos difíceis, que deverão ser superados; enfrentarão mares nem sempre tranquilos e obstáculos a serem vencidos. Porém, lembrem-se de que todas as adversidades poderão ser suplantadas com determinação e seriedade, fatores indispensáveis para a correta decisão do rumo a ser seguido em direção a um porto seguro.

Cabe salientar que o nosso País se evidencia por ser eminentemente marítimo pois, na “Amazônia Azul”, circulam 95% do comércio exterior; do seu subsolo, extraímos 90% do petróleo; nela, encontramos recursos minerais, conhecidos como “nódulos polimetálicos”; e dela, retiramos o pescado, produção que vem sendo incentivada, garantindo crescentes cotas de captura. Além disso, essas atividades têm se intensificado no mundo e, inseridos em um contexto globalizado, acompanhamos esse crescimento, criando boas perspectivas para esse fim.

O entusiasmo que se nota nos rostos de vocês renova o meu otimismo em ver a nossa Marinha Mercante atingir um nível de desta-

que compatível com o prestígio político-estratégico do Brasil no cenário internacional.

Estou convicto de que o progresso da Nação está baseado no oceano e nas riquezas encontradas em nossas águas jurisdicionais. E, para permitir a sua projeção no panorama mundial, é de fundamental importância, entre outras ações, o trabalho diário das di-



Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, Comandante da Marinha, preside a cerimônia



Comandante da Marinha troca as platinas da aluna Renata Engler Velloso Dabul, que obteve a maior nota final de classificação da turma e foi a primeira colocada do Curso de Náutica

versas tripulações que estarão conduzindo os nossos navios.

Assim, é com enorme alegria que parabeno os integrantes da Turma Sidnei Santi Anastácio pela vitória alcançada, estendendo minha saudação aos familiares e amigos, que contribuíram, em muito, para que o dia de hoje pudesse acontecer, desejando-lhes sorte, saúde e sucesso.

Com a proximidade dos festejos de final de ano, formulo os meus votos de um Feliz

Natal, com muita paz e fraternidade, e um 2009 repleto de alegrias e realizações.

Que Deus os abençoe na singradura que ora se inicia.

Sejam muito felizes!”

Em seguida, o comandante do Ciaga, Contra-Almirante José Carlos Mathias, disse aos novos praticantes-alunos que “a Marinha do Brasil, ao lado de nossa Marinha Mercante Brasileira, lhes forneceu ferramentas valiosas durante seu período de formação, para que sejam vitoriosos nas próximas contendas. Forjados para as atividades marítimas em nosso querido Ciaga, tenham certeza que são possuidores da qualidade e valor dos futuros profissionais de nosso Poder Marítimo, com as competências necessárias para a nobre missão de transportar as riquezas de um Brasil de esperanças. Saibam apreciar as suas realizações e seus planos. Tomem gosto pela profissão; convençam a si próprios que a profissão de marítimo, hoje, é o melhor e o único bem verdadeiramente de vocês, pois a estão conquistando. Procurem aproveitar as oportunidades que surgirão neste momento em que nossas empresas de navegação estão crescendo e se modernizando rapidamente”.

(Fonte: *Informativo Marítimo*, v. 16, nº 4, out.dez.2008)

INCORPORAÇÃO DO NAVIO POLAR ALMIRANTE MAXIMIANO

Foi realizada, em 3 de fevereiro último, no porto de Bremerhaven, Alemanha, a cerimônia de Incorporação e Mostra de Armamento do Navio Polar *Almirante Maximiano*. A cerimônia foi presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada (Cema), Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho. Assumiu o cargo de comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Sérgio Ricardo Segovia Barbosa.

Abaixo transcrevemos a Ordem do Dia do Cema relativa ao evento.

“Cumprindo o disposto na Portaria nº 389, de 19 de dezembro de 2008, alterada pela Portaria nº 4, de 12 de janeiro de 2009, do Comandante da Marinha, e em conformidade com o previsto na Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA), em seu artigo 1-3-1, realiza-se, na presente data, a Mostra de Armamento do Navio Polar *Almirante Maximiano*.



da Marinha do Brasil a ter a honra de ostentar esse nome. Sua denominação é um justo tributo a um dos mais destacados e ilustres chefes navais do século XX: o Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Nascido na região serrana do Estado do Rio de Janeiro, em 6 de novembro de 1919, assentou praça de aspirante em 5 de abril de 1937, sendo declarado guarda-marinha em 24 de dezembro

A aquisição de oportunidade deste navio polar é o resultado da persistência de nosso comandante, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, com o apoio do ministro da Defesa, Dr. Nelson Jobim, e do nosso Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, cabendo destacar que o navio foi adquirido no decorrer de 2008, coincidentemente quando a comunidade científica participava do Ano Polar Internacional.

A sua incorporação à Armada concretiza nova etapa do Programa de Reaparelhamento da Marinha, dotando a nossa Força com mais um meio capaz de realizar pesquisas científicas na Antártica e levantamentos hidroceanográficos; apoiar logisticamente a Estação Antártica Comandante Ferraz e acampamentos utilizados pelo Programa Antártico Brasileiro (Proantar); e coletar dados para apoio à previsão meteorológica.

O Navio Polar Almirante Maximiano, H-41, ex-MV *Ocean Empress*, originalmente navio de apoio, depois convertido em navio pesqueiro e agora adaptado pelo estaleiro Bredo, em Bremerhaven, Alemanha, de modo a atender os requisitos para operar em condições de gelo amenas, é o primeiro navio

de 1941. No início de sua carreira, tomou parte em escoltas de nossa Esquadra, no patrulhamento do Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial, sendo um dos heróicos 25 oficiais de nossa Marinha com mais de 300 dias de mar em operações de guerra e, por isso, laureado com a Medalha de Serviços Relevantes. Coursou Hidrografia e Navegação para Oficiais em 1949. Como hidrógrafo, participou das maiores efemérides da história da Hidrografia de nosso país, dentre elas o Primeiro Levantamento da Barra Norte do Rio Amazonas, em 1952, como comandante do Navio Hidrográfico *Rio Branco*, comissão com mais de 340 dias de duração. Teve a oportunidade de comandar, ainda, os Navios Hidrográficos *Caravellas*, *Sirius* e *Canopus* e o Navio Oceanográfico *Almirante Saldanha*, além de dirigir o Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rego. Participou de estágios no United States Hydrographic Office e no Coast and Geodesic Survey, ambos afetos às técnicas aplicadas à hidrografia e à construção de carta náutica, tendo especial importância sua proposta de aquisição do sistema Raydist de posicionamento eletrônico, equipamen-

to de coleta de dados geodésicos muito utilizado nos levantamentos hidrográficos até a década de 80. Como oficial-general, foi diretor de Administração da Marinha, comandante do 1º Distrito Naval e diretor-geral do Material da Marinha. Por fim, ocupou o cargo de ministro da Marinha, quando, de forma empreendedora, implementou doutrinas e idéias que iriam se refletir na eficiência de nossa Força Armada em anos vindouros. Homem visionário, percebeu a relevância estratégica para a Marinha em dominar a tecnologia da energia nuclear, sendo um dos idealizadores do Programa Nuclear Brasileiro, e também a grande importância de a nossa Força ter capacidade tecnológica para o projeto, construção e manutenção de submarinos, criando o programa para construção de submarinos, que resultou em transferência de tecnologia para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Priorizou, ainda, recursos visando tornar o Brasil membro do Tratado Antártico, viabilizando a compra do Navio de Apoio Oceanográfico *Barão de Teffé*, que permitiu a realização da Primeira Expedição Antártica Brasileira e, posteriormente, o estabelecimento da Estação Antártica Comandante Ferraz, marcando, a partir de então, a presença de nosso país no “Continente Branco”. Foi também incentivador da Sociedade de Amigos da Marinha, a Soamar, e, em sua gestão, fruto de uma visão arrojada, admitiu as mulheres em nossas fileiras, com a criação do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha, sendo a nossa instituição a pioneira no ingresso da presença feminina em seus quadros. O Almirante Maximiano permaneceu na Marinha até 1983, contando 46 anos de assinalados e relevantes serviços à Hidrografia, à Marinha e ao Brasil. Após seu falecimento, em 3 de abril de 1998, foi alçado à condição de Patrono das Mulheres Militares da Marinha.



Ao incorporar à Armada Brasileira o Navio Polar *Almirante Maximiano*, com orgulho, formulo ao comandante, à oficialidade e guarnição os melhores votos de felicidades em suas futuras singraduras e pleno êxito na missão que ora lhes é confiada. A partir de hoje os senhores serão os responsáveis pela formação e a preservação da alma marinheira deste navio. Sejam dedicados, profissionais e extremamente zelosos com esse imenso patrimônio que lhes é entregue pela Nação brasileira e, acima de tudo, sigam o exemplo de seriedade, patriotismo e destemor daqueles marinheiros brasileiros que honram e defendem o invicto Pavilhão Nacional que, de agora em diante, tremulará, altaneiro e sobranceiro, em seu mastro de combate, pois o mar, com seu trabalho diuturno, está sempre a indicar o valor dos navios, dos marinheiros e das tradições navais para os destinos do Brasil como país livre e soberano, orgulhoso do digno passado e com inabalável fé num futuro de esplendor impactante e vocação operativa.

Neste momento solene, congratulo-me, pois, com os tripulantes deste navio, exortando-os a manterem sempre presentes os mais distintos valores e princípios da cultura marinheira, como o denodo, o elã, a perseverança, a coragem, a lealdade, o entusiasmo e a tenacidade próprios dos ho-



Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, CEMA;
Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca, DHN (filho do
Almirante Maximiano); Capitão-de-Mar-e-Guerra Sérgio Ricardo
Segovia Barbosa, Comandante do Navio

rada e respeitada. Tenho certeza de que a atual e as futuras tripulações do Navio Polar *Almirante Maximiano* empenhar-se-ão, com afinco, tanto nas atividades antárticas como nas demais comissões que lhes forem atribuídas, para obter um desempenho operativo à altura do insigne chefe naval cujo nome está gravado no seu espelho de popa.

Navio Polar *Almirante Maximiano*, bons ventos e mares tranquilos. Máquinas adiante toda força!”

(Fonte: Bono Espe-

mens do mar, atributos que fazem da nossa Marinha uma instituição secular forte, hon-

cial nº 068, de 3/2/2009 e Centro de Comunicação Social da Marinha)

INCORPORAÇÃO DO NAVIO DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR *TENENTE MAXIMIANO*

Foi realizada em 17 de março último, na Base Fluvial de Ladário (MS), a Mostra de Armamento do Navio de Assistência Hospitalar (NASH) *Tenente Maximiano*. Na ocasião, o navio foi incorporado à Armada e transferido para o Setor Operativo.

A cerimônia foi presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho. Assumiu o comando do navio o Capitão-Tenente Victor Enrique Evangelista Prieto Araujo.

O NASH *Tenente Maximiano* prestará assistência médico-hospitalar, odontológica e sanitária às populações ribeirinhas da região do Pantanal de Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, aprimorando ainda

mais as Ações de Assistência Cívico-Social (Aciso) já realizadas pelo Comando do 6º Distrito Naval.

Por ocasião da cerimônia de incorporação, foi lida a seguinte Ordem do Dia do Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

“Em atendimento ao disposto na Portaria nº 20, de 16 de janeiro de 2009, do Comandante da Marinha, e conforme previsto na Ordenança Geral para o Serviço da Armada, em seu artigo 1-3-1, realiza-se, na presente data, a Mostra de Armamento do Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano*, com a sua incorporação à Armada e concomitante transferência ao Setor Operativo.



A aquisição do ex-navio *Scorpions* efetiva mais uma etapa do Programa de Reaparelhamento da nossa Força. A sua subsequente adaptação e conversão em Navio de Assistência Hospitalar (NAsH), permitindo intensificar as Ações de Assistência Cívico-Social e Assistência Hospitalar nos Rios Paraguai e Cuiabá, será possível graças aos recursos oriundos do Termo de Cooperação a ser celebrado entre a Marinha do Brasil e o Fundo Nacional de Saúde.

O navio será empregado para prover assistência médico-hospitalar, odontológica e sanitária às populações ribeirinhas; conduzir campanhas de medicina preventiva; e coletar material para pesquisas de doenças tropicais e infectocontagiosas. A presença de um NAsH nas águas jurisdicionais do Comando do 6º Distrito Naval atenderá também às necessidades de apoio logístico durante os deslocamentos das tropas e dos navios, por ocasião das operações na faixa de fronteira. Além disso, poderá ser empregado em apoio à Defesa Civil dos governos

do Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, bem como no auxílio às prefeituras das cidades lindeiras dos principais rios do Pantanal, por ocasião de calamidades públicas ou quaisquer outras atividades que requeiram a capacidade de levar atendimento assistencial e alento aos necessitados. A escolha da denominação *Tenente Maximiano* é uma justa homenagem a uma personalidade emblemática dessa região, que se revelou um marinheiro exemplar. Ao emprestar seu nome a esse navio, a nobreza e o valor que lhes eram próprios estão sendo resgatados.

O Tenente Maximiano José dos Santos nasceu em 22 de fevereiro de 1893, em Bom Conselho, Pernambuco. Em 1913, aos 20 anos de idade, apresentou-se voluntariamente, sendo contratado pela Capitania dos Portos de Alagoas como marinheiro de 3ª classe. Em 1917, engajou-se definitivamente na Marinha de Guerra como marinheiro foguista.

Durante a Primeira Guerra Mundial, servindo na Divisão Naval em Operações de

Guerra, realizou diversas viagens de abastecimento aos países aliados, a bordo do Encouraçado *São Paulo*, de onde desembarcou para servir na Marinha americana, inicialmente no Couraçado *Nebraska* e, posteriormente, no *South Caroline*. Em 1919, foi promovido a marinheiro de 2ª classe e, em 1921, a marinheiro de 1ª classe, retornando ao Rio de Janeiro para embarcar no Contratorpedeiro *Amazonas*. Em 1922, transferiu-se para Ladário, passando a servir a bordo do Aviso *Oiapoque*. Ao ser promovido a cabo, em 1925, embarcou no Monitor *Pernambuco*. Em 1926, retornou ao Rio de Janeiro para estudar. Foi promovido a terceiro-sargento em 1929, a segundo-sargento em 1930 e a primeiro-sargento em 1933. Nesse mesmo ano, fez jus à Medalha de Prata pelos 20 anos de relevantes serviços prestados.

Em 22 de novembro de 1934, foi condecorado com a Medalha da Vitória e com a Cruz de Campanha, por seus feitos na Primeira Guerra Mundial. Em 1936, obteve a promoção a suboficial. Designado para servir na Flotilha de Mato Grosso, apresentou-se, em fevereiro de 1937, como encarregado de máquinas no Rebocador *Sales de Carvalho* e, em outubro de 1938, como condutor de máquinas a bordo do Monitor *Parnaíba*. O navio seguiu para Salvador, em abril de 1943, em virtude de sua transferência para o Comando Naval do Leste, a fim de cumprir missões de escolta a comboios aliados e patrulhamento do porto durante a Segunda Guerra Mundial. Por suas ações nesse conflito, foi condecorado com a Medalha de Serviços de Guerra com duas estrelas.

Cabe destacar que, em março de 1944, o então Suboficial Maximiano foi elogiado e mereceu registro no livro de bordo, pelo ato de bravura, decisão e coragem por ter sido o primeiro a entrar na praça de caldeira do Monitor *Parnaíba*, que ardia em cha-

mas, a fim de debelar o incêndio irrompido naquele local, quando navegava no serviço de escolta a navios mercantes que se incorporavam a um comboio. Em 1945, retornou com o navio à Flotilha de Mato Grosso, em Ladário.

Em 1946, passou para a Reserva Remunerada como segundo-tenente, contando mais de 30 anos de serviço, e, em 1952, foi promovido ao posto de primeiro-tenente, sendo reformado em 1953.

Durante grande parte de sua vida, serviu na área do Comando do 6º Distrito Naval, tornando-se um símbolo para a região, tendo recebido os títulos de Cidadão Ladarense, Cidadão Corumbaense e Cidadão Sul-Mato-Grossense.

A personalidade forte, o sorriso largo e o olhar franco transformaram o Tenente Maximiano em alguém fácil de se admirar, difícil de se imitar e impossível de se odiar. Para todas as suas qualidades, o próprio Tenente Maximiano apresentava uma única explicação: ‘Tudo que sei e tudo que sou devo à Marinha. A Marinha de Guerra do Brasil foi minha segunda mãe. Deixei-a, olhando para trás. E, se ainda hoje a Marinha me chamasse, voltaria com muito orgulho e recomeçaria tudo outra vez’.

O Tenente Maximiano faleceu em 25 de abril de 2006, aos 113 anos, em Corumbá, Mato Grosso do Sul, deixando como legado sua marcante carreira, fruto de sua crença inabalável em nossa instituição e de muitos anos de dedicação exclusiva à Marinha do Brasil.

Neste momento solene, com orgulho, ao incorporar à Armada e transferir ao Setor Operativo o Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano*, congratulo-me com seus tripulantes, formulando ao comandante, à oficialidade e à guarnição os melhores votos de felicidades em suas futuras singraduras e pleno êxito na sua nobre e principal missão – a de partilhar a vida, de-

monstrando amor pelos carentes de atendimento na área de saúde: esta é a razão de ser deste barco, cujo nome de batismo o reveste de um caráter humanitário.

Tenho certeza de que a atual e as futuras tripulações deste navio empenhar-se-ão, com afinco, em todas as suas comissões,

para preservar e honrar a memória do Tenente Maximiano, a quem tributamos todo nosso respeito e admiração. *NAsH Tenente Maximiano*, que o Senhor dos Navegantes lhe conceda sempre bons ventos!”

(Fonte: Bonos nºs 164 de 13/3/2009 e 172 de 17/3/2009)

ATIVACÃO DA INSPETORIA-GERAL DA MARINHA

Foi ativada, em 19 de fevereiro último, a Inspeção-Geral da Marinha. A cerimônia de ativação, presidida pelo comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, foi realizada no Salão Nobre do Edifício Almirante Tamandaré, no Rio de Janeiro.

Idealizada com as atribuições fundamentais relacionadas ao bom gerenciamento dos diversos setores que compõem a estrutura organizacional da Marinha, a Inspeção-Geral incorpora a tarefa principal de aprimorar a Sistemática de Inspeções e Visitas na Marinha, além de elaborar os estudos e assessorar diretamente o comandante da Marinha em assuntos determinados, com o apoio que se fizer necessário dos Órgãos de Direção Setorial ou do Órgão de Direção Geral.

O Almirante-de-Esquadra Luiz Umberto de Mendonça assumiu a função de Inspe-

tor-Geral da Marinha e terá por encargo adicional o estabelecimento da estrutura necessária ao seu desempenho, o que será de primaz importância para aqueles que, no futuro, vierem a exercê-la.

(Fonte: Bono nº 102 de 17/2/2009)



PASSAGEM DE CARGO NA DPHDM

A Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel assumiu, em 2 de março último, o cargo de vice-diretora do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), em substituição à Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Edina Laura Costa Nogueira da Gama.

A Cerimônia de Passagem e Assunção de Cargo foi realizada na Ilha Fiscal, Rio de Janeiro, presidida pelo diretor do Patrimônio Histórico e Documen-



tação da Marinha, Vice-Almirante Armand de Senna Bittencourt. Na ocasião, o Almirante Bittencourt ressaltou os 20 anos de serviço da Comandante Edina no então

Serviço de Documentação da Marinha (SDM), período em que “participou de todas as realizações ocorridas no complexo cultural subordinado a esta Diretoria”.

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Wagner Lopes de Moraes Zamith, subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, em 17/2;

– Contra-Almirante Carlos Alberto Guimarães de Almeida e Albuquerque, subchefe de Inteligência Operacional do Comando de Operações Navais, em 2/3;

– Contra-Almirante Paulo Roberto da Silva Xavier, diretor do Pessoal Civil da Marinha, em 2/3;

– Contra-Almirante José Aloysio de Melo Pinto, subchefe de Operações do Comando de Operações Navais e coordena-

dor da Área Marítima do Atlântico Sul, em 5/3;

– Contra-Almirante Ilques Barbosa Junior, comandante da 2ª Divisão da Esquadra, em 12/3;

– Contra-Almirante Marcos Nunes de Miranda, diretor do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, em 12/3;

– Contra-Almirante Edlander Santos, comandante do 6º Distrito Naval, em 18/3;

– Contra-Almirante Liseo Zampronio, diretor do Centro de Análises de Sistemas Navais, em 19/3.

TROFÉUS DA ESQUADRA EM 2008

Presidida pelo comandante-em-chefe da Esquadra, Vice-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer, foi realizada, em 18 de dezembro último, a cerimônia de entrega dos Troféus Dulcineca, Troféus Operativos (Alfa Mike, Fixo Mage e Uno Lima) e do Troféu “Positicon” do ano de 2008. O evento aconteceu no Auditório do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), no Rio de Janeiro.

Foram os seguintes os premiados:

– Navio-Tanque *Marajó*: Troféu Dulcineca – instituído em 1978, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos cursos e adestramentos de Combate a Incêndio (CBINC) e Controle de Avarias (CAV);

– Navio-Aeródromo *São Paulo*: Troféu Operativo Alfa Mike – instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de opera-

ções 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; e 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; e

– Segundo-Tenente Alberto Ferreira Filho, da Fragata *Independência*: Troféu Positicon – instituído em 2006, destina-se ao militar da Esquadra que mais se destacou no exercício da função de controlador aéreo tático, em controle real no mar e em adestramentos realizados no CAAML.

Na ocasião, foi realizada a cerimônia de entrega do Prêmio Inteligência Eletrônica –

IntEl. O navio vencedor foi a Fragata *Defensora*. O Prêmio IntEl foi instituído no ano de 2000 e destina-se ao meio de superfície da Esquadra que mais se destacou na coleta dos Conhecimentos Operacionais, que alimentam o Banco de Dados de Guerra Eletrônica – Fenix. A contagem final de pontos dos navios e mili-

tares que concorreram ao Prêmio e aos troféus pode ser obtida nos sites do CAAML e do Centro de Apoio a Sistemas Operativos (Casop), ambos na Intranet, em <http://www.caaml.mb> e http://www.casop.mb/portal/premio_intel2007.html, respectivamente.

(Fonte: Bonos nºs 923 e 927, de 15/12/2008)

ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES CULTURAIS 2008 DA DPHDM – EFEMÉRIDES NAVAIS

Presidida pelo diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt, foi realizada, em 11 de dezembro último, no auditório do Museu Naval (RJ), a Sessão de Encerramento das Atividades Culturais 2008 da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

No evento, foram entregues o Prêmio Revista Marítima Brasileira, a Medalha e Diploma Colaborador Emérito e a Medalha da Liga dos Amigos do Museu Naval. Em seguida, foram lidas as efemérides relativas aos seguintes almirantes: Zilmar Campos de Araripe Macedo, Luiz Clovis de Oliveira, Walfrido Quintanilha dos Santos, José Augusto Vieira, Amarílio Alves Teixeira, Paulo Antônio Telles Bardy, Antonio Borges da Silveira Lobo, Armando Zenha de Figueiredo e Mário Cavalcanti de Albuquerque.

Após a abertura da sessão solene e da composição da Mesa de Honra, os presentes cantaram o Hino Nacional e foi realizada a entrega da Medalha Revista Marítima Brasileira, instituída em 1907 pelo Decreto nº 6.510. A medalha tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnicos navais, sendo concedida, desde 1910, ao

autor do trabalho que, publicado na *Revista Marítima Brasileira (RMB)*, for considerado de maior utilidade para a Marinha. Receberam a Medalha, relativa ao triênio 2005-2006-2007, os seguintes autores:

– Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Fernando Malburg da Silveira, pelo trabalho “Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional”, publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2005;

– Contra-Almirante (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, pelo trabalho “Os Fatores Geopolíticos – A Variável Recursos: O Petróleo”, publicado na *RMB* do 2º trimestre de 2006;

– Capitão-de-Mar-e-Guerra Antonio Carlos Soares Guerreiro, pelo trabalho “Integração Militar Regional na América do Sul: A Viabilidade de um Sistema Regional de Segurança Coletiva”, publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2007.



Foi outorgado também o Diploma Hors-Concours, relativo ao Triênio 2005-2006-2007, ao Vice-Almirante (Ref^o) Armando Amorim Ferreira Vidigal pelos trabalhos: “Inteligência e Interesses Nacionais”, publicado na *RMB* do 2º trimestre de 2005, e “As Relações Nacionais sob a Perspectiva da Segurança” publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2006. Também foi entregue o Diploma de Menção Honrosa, relativo ao triênio 2005-2006-2007 ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Fernando Malburg da Silveira.

Em seguida, foi entregue a Medalha Colaborador Emérito, criada pela Ordem de Serviço nº 57, de 22 de novembro de 1982, e que tem a finalidade de agradecer as pessoas físicas e entidades que, tendo prestado serviços à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, mereçam recebê-la em testemunho de gratidão e lembrança. Foram os seguintes os agraciados: Capitão-Tenente (T) Carlos André Lopes da Silva, Capitão-Tenente (AA) Mara Cristina Soares de Mello, Suboficial (AM) Marcelo de Freitas Melo, Primeiro-Sargento (CN) Maurício de Oliveira Resende, Segundo-Sargento (ES) Alexander Man Fu do Patrocínio, Segundo-Sargento (MR) Leandro Pavão de Oliveira, Servidor Civil Nelson Jorge Francisco, Servidora Civil Altair Lapa Santana, Servidora Civil Denise da Silva Coutinho Koracakis e Sr. Luiz Augusto de Oliveira Astorga.

Foi entregue, ainda, a Medalha Mérito Liga dos Amigos do Museu Naval em agradecimento pela valiosa colaboração prestada à citada instituição. Receberam a medalha: Vice-Almirante (IM) Márcio Menezes

Mendonça, Contra-Almirante (IM) Anatalício Ridsen Júnior, Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Mônica Hartz de Oliveira Moitrel, Sra. Dulce Bressane, Sra. Ana Maria Araújo Costa de Carvalho e Sr. Maurício de Oliveira.

Após, foram lidas as **efemérides relativas a 2008**, abaixo transcritas.

“Uma das características da historiografia moderna, na visão do historiador José Assumpção de Barros, é a diversidade de abordagens, dimensões e domínios que historiadores contemporâneos podem explorar ao realizar o seu laborioso ofício de investigar e interpretar o passado.

Para o historiador naval, mais especificamente, a abordagem biográfica sempre foi considerada uma importante fonte histórica para o estudo e a análise da História Marítima e Naval brasileira, com destaque para a biografia dos que assumiram poder de decisão. Essa fonte foi por muito tempo abandonada pelos historiadores que adotaram o materialismo histórico como aporte teó-

rico de suas pesquisas, assim como os influenciados pela Escola dos Annales. Atualmente, a biografia como fonte histórica foi retomada por proporcionar a percepção de realidades de maneira mais ampliada, tornando-a uma preciosa fonte, utilizada, principalmente, pelos micro-historiadores.

Mais que destacar a importância histórica da biografia de nossos antigos chefes navais – que em diversas comissões na Marinha foram testemunhas e atores de acontecimentos relevantes e marcantes da história nacional –, o que procuraremos hoje é prestar uma singela homenagem no ano em que completaram seus centenários de nascimento. Relembremos um pouco de





suas carreiras, que ajudaram a construir a própria história da Marinha e, segundo o Almirante Max Justo Guedes, ‘a história da Marinha é a história do Brasil’.

O Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo ingressou na Escola Naval em 1924. Promovido a segundo-tenente em 1928, embarcou no Encouraçado *São Paulo*.

Logo nos primeiros anos de oficialato, teve seu batismo de fogo a bordo do Contratorpedeiro *Mato Grosso*, participando do bloqueio do porto de Santos na repressão do movimento revolucionário de 1932 em São Paulo.

Especializou-se em Hidrografia e Navegação. No início de sua carreira desempenhou inúmeras comissões na área de ensino. Entre elas, foi instrutor na Escola Naval e no Navio-Escola *Almirante Saldanha*. No posto de capitão-tenente, teve o Rebocador *Aníbal de Mendonça* como seu primeiro comando. Promovido a capitão-de-corveta, foi imediato do Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, onde realizou diversas missões de patrulhamento e escolta ao longo da costa brasileira durante a Segunda Guerra Mundial. Após a guerra, comandou o Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí* e, no posto de capitão-de-mar-e-guerra, foi diretor do Colégio Naval, sendo designado, a seguir, comandante do Cruzador *Barroso*.

Promovido a contra-almirante em janeiro de 1959, exerceu diversas funções, destacando-se a subchefia de Operação no Estado-Maior da Armada, quando foi o responsável por implantar o Núcleo de Comando da Zona de Defesa Atlântica.

Em dezembro de 1965, foi promovido a almirante-de-esquadra, assumindo a pasta da Marinha. Sua gestão como ministro foi marcada pela busca em adquirir

novos meios navais e a execução do plano de retomada da construção de navios de guerra em estaleiros particulares nacionais. Foi sob sua gestão que ocorreu a ativação da Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia. Contudo, o Ministro Araripe notabilizou-se por ter revivido e finalmente colocado em marcha o Plano Diretor da Marinha. A execução desse plano trouxe a Marinha do Brasil à maioria administrativa, fazendo-a hoje encontrar-se em posição modelar no cenário governamental.

O Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo esteve à frente do Ministério da Marinha de 1965 até o ano de 1967.



O Almirante Luiz Clóvis de Oliveira assentou praça de aspirante a guarda-marinha em 28 de março de 1924, sendo promovido ao posto de segundo-tenente em setembro de 1928.



Concluiu com distinção o curso de especialização em Armamento. Seu primeiro comando foi o Monitor *Pernambuco*, ainda no posto de primeiro-tenente. Como oficial intermediário, comandou a Canhoneira *Amapá* e a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará.

Durante a Segunda Guerra Mundial, embarcou no Navio-Mineiro *Cabedelo* e a seguir no Contratorpedeiro *Santa Catarina*, como imediato. Como oficial superior, também comandou o Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí*, a Escola de Grumetes Almirante Batista das Neves, o Centro de Instrução Almirante Tamandaré, o Contratorpedeiro *Amazonas*, o Centro de Armamento da Marinha, a Capitania dos Portos do Estado da Bahia, e, interinamente, o 2º Distrito Naval.

O Almirante Clóvis de Oliveira é autor do *Manual para metralhadora Madsen* e desenvolveu o trabalho intitulado 'Bomba de Profundidade Americana marca VI e Aparelho de Lançamento', pelo qual foi premiado.

Promovido a contra-almirante em 4 de fevereiro de 1959, assumiu diversas comissões, entre elas a direção de Aeronáutica da Marinha, o comando do 5º Distrito Naval, a Força de Transporte da Marinha e o Comando do 3º Distrito Naval.

O Almirante Luiz Clóvis de Oliveira foi transferido para a Reserva Remunerada no posto de almirante, em 6 de novembro de 1966, após ter dedicado mais de 39 anos de bons serviços à Marinha do Brasil.

O Almirante Walfrido Quintanilha dos Santos ingressou na Escola Naval em 11 de abril de 1925, chegando ao oficialato em 1929. Especializou-se em Submarinos e Armas Submarinas.



No posto de capitão-tenente, comandou o Aviso *Oiapoque*, o Rebocador *Aníbal de Mendonça* e, interinamente, o Submarino *Humaitá*.

Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, serviu na Força Naval do Nordeste, onde tomou parte em diversas missões de comboio. No posto de capitão-de-corveta, assumiu, em março de 1945, o comando do Submarino *Tupi*. Em 25 de abril de 1949, foi promovido a capitão-de-fragata e, após sua comissão como delegado dos Portos de Santa Catarina, assumiu o

comando da Base Almirante Castro e Silva. Com a promoção ao posto de capitão-de-mar-e-guerra, em 14 de setembro de 1953, assumiu a função de encarregado do Escritório de Compras da Marinha em Washington e, em novembro de 1957, assumiu o comando do Cruzador *Tamandaré*.

Alcançou o almirantado em 4 de fevereiro de 1959, sendo designado comandante militar da Marinha Mercante, comandante do 2º Distrito Naval e diretor-geral de Portos e Costas. Promovido ao posto de vice-almirante em 26 de novembro de 1963, assumiu a Direção-Geral do Armamento da Marinha e, em seguida, a Presidência da Comissão de Marinha Mercante.

Em 15 de julho de 1966, o Almirante Walfrido Quintanilha dos Santos foi promovido a almirante-de-esquadra e a almirante, sendo transferido para a Reserva Remunerada após mais de 41 anos de bons serviços prestados à Pátria.

O Almirante-de-Esquadra José Augusto Vieira ingressou na Escola Naval em 11 de abril de 1925. Foi promovido ao posto de segundo-tenente em 3 de outubro de 1929 e embarcou no Encouraçado *São Paulo*, sua primeira comissão como oficial.

Especializou-se e fez aperfeiçoamento em Máquinas. Foi comandante do Reboca-

dor *Laurindo Pitta*. Em 1934, após sua promoção a capitão-tenente, foi transferido para o Corpo de Fuzileiros Navais e cursou, em 1935, a Escola de Infantaria.

Exímio nadador, representou o Brasil em duas olimpíadas: a de Los Angeles, em 1932, e a de Berlim, em 1936.

Como capitão-de-corveta, assumiu diversas comissões de destaque, entre elas o comando do 2º e do 1º Batalhão do Corpo de Fuzileiros Navais e a função de encarregado do Material do Corpo de Fuzileiros Navais. Como oficial superior, assumiu ainda as funções de chefe do Estado-Maior do Corpo de Fuzileiros Navais e o subcomando do Quartel Central.

Foi promovido a contra-almirante em 24 de janeiro 1956. Nesse posto foi o subcomandante do Corpo de Fuzileiros Navais e, posteriormente, assumiu interinamente o Comando-Geral daquele Corpo.

Em 20 de outubro de 1960, foi transferido para a Reserva Remunerada no posto de almirante-de-esquadra.

O Almirante-de-Esquadra Amarílio Alves Teixeira ingressou na Escola Naval em 24 de março de 1927.

A bordo do Cruzador *Rio Grande do Sul*, participou do bloqueio ao porto de Santos durante a Revolução Paulista, em 1932. Durante essa missão teve o navio bombardeado por três aviões rebeldes, tendo sido um deles alvejado pelas metralhadoras de bordo. Ainda em comissão a bordo do Cruzador *Rio Grande do Sul*, participou das operações navais em águas brasileiras do Rio Amazonas com a missão de assegurar a inviolabilidade do território nacional e a absoluta neutralidade brasileira no incidente de Letícia, entre o Peru e a Colômbia.

No posto de capitão-tenente, durante a Segunda Guerra Mundial, comandou o Navio-Hidrográfico *Lahmeyer*. Como oficial superior, foi comandante da Corveta



Jaceguai, do Contratorpedeiro *Araguaia* e do Navio-Transporte *Barroso Pereira*.

Alcançou o posto de oficial-general em 11 de maio de 1962, assumindo a Subchefia de Operações do Estado-Maior da Armada e, em seguida, o comando do 4º Distrito Naval.

Em 2 de setembro de 1966, foi transferido para Reserva Remunerada no posto de almirante-de-esquadra.

O Almirante Paulo Antônio Telles Bardy assentou praça de aspirante a guarda-marinha em abril de 1923. Especializou-se em Navegação e Hidrografia, aperfeiçoando-se na Inglaterra. De volta ao Brasil, teve grande participação na reorganização do serviço hidrográfico.

Em abril de 1942, no posto de capitão-tenente, foi designado para servir no Escritório de Compras da Marinha nos Estados Unidos e, nesse cargo, com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, em agosto de 1942, trabalhou na aquisição de material bélico estrangeiro em prol do nosso esforço de guerra.



Em janeiro de 1944, no posto de capitão-de-corveta, embarcou no Encouraçado *Minas Gerais*, e em seguida na Base Naval de Natal, onde participou do apoio prestado aos navios da Força Naval do Nordeste. Em setembro do mesmo ano, foi designado como oficial de ligação junto à Força Expedicionária Brasileira (FEB). Nessa comissão, seguiu do Rio de Janeiro para Nápolis, acompanhando o segundo escalão da FEB a bordo do Navio-Transporte de Tropas *General Meighs*. Em 24 de novembro de 1944, assumiu, em Port-of-Spain, o comando do Contratorpedeiro de Escola *Bauru*.

Foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra em 2 de junho de 1952. Nesse posto comandou o Contratorpedeiro *Greenhalgh*, o Cruzador *Tamandaré* e dirigiu o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk. Promovido a contra-almirante em 20 de junho de 1958, foi comandante da Força de Transportes, assumindo, a seguir, a função de adido naval às embaixadas de Washington e Ottawa. Em setembro de 1958, foi promovido ao posto de vice-almirante.

O Almirante Paulo Antônio Telles Bardy foi transferido para a Reserva Remunerada em maio de 1961 no posto de almirante-de-esquadra.

No início da década de 70, foi um dos primeiros a registrar suas memórias no projeto 'História Oral', desenvolvido pelo então Serviço de Documentação Geral da Marinha.

O Almirante-de-Esquadra Antônio Borges da Silveira Lobo assentou praça de aspirante a guarda-marinha em 3 de abril de 1926 e iniciou sua carreira como oficial embarcado no Encouraçado *Minas Gerais*.

Foi aprovado com distinção no Curso de Especialização em Comunicações. Seu primeiro comando foi o do Navio-Mineiro *Itapemirim*, que exerceu durante quase todo o período de participação brasileira na Se-



gunda Guerra Mundial. Promovido a capitão-de-fragata em 9 de maio de 1950, comandou o Contratorpedeiro *Acre*, e no posto de capitão-de-mar-e-guerra foi comandante do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros e diretor da Escola de Marinha Mercante.

Ao ser promovido a contra-almirante, em 19 de novembro de 1960, ocupou os cargos de chefe de Gabinete do Ministro da Marinha, diretor de Eletrônica da Marinha e diretor do Pessoal da Marinha. Durante a última comissão foi promovido a vice-almirante.

Em março de 1967, foi promovido a almirante-de-esquadra, posto em que desempenhou comissões como a de chefe do Estado-Maior da Armada e comandante de Operações Navais. No dia 23 de fevereiro de 1972, foi transferido para a Reserva Remunerada.

O Almirante-de-Esquadra Antônio Borges da Silveira Lobo dedicou mais de 45 anos de bons serviços à Marinha do Brasil.

O Vice-Almirante Armando Zenha de Figueiredo ingressou na Escola Naval em 11 de abril de 1925. Como guarda-marinha, fez a viagem de instrução no Cruzador *Rio Grande do Sul*. Foi promovido a segundo-tenente em 11 de dezembro de 1930, embarcando no Encouraçado *Minas Gerais*.



Durante a Segunda Guerra Mundial, participou da Força Naval do Nordeste a bordo do Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, onde realizou diversas missões de patrulhamento e escolta, integrando, inclusive, o comboio de navios de transportes norte-americanos que conduziram destacamentos da Força Expedicionária Brasileira com destino à Europa.

Após a guerra, no posto de capitão-de-corveta, comandou a Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco e o Contratorpedeiro *Beberibe*. No posto de capitão-de-fragata, foi comandante do Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*. Promovido em 1954 ao posto de capitão-de-mar-e-guerra, foi diretor do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk e, a seguir, comandante do Cruzador *Barroso*.

Foi promovido a contra-almirante em 19 de novembro de 1960. Como oficial-general, comandou o 6º Distrito Naval, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e, no posto de vice-almirante, foi diretor de Aeronáutica da Marinha.

Em 9 de abril de 1969, foi transferido para a Reserva Remunerada, após 44 anos dedicados ao serviço da Pátria.

O Vice-Almirante Mário Cavalcanti de Albuquerque ingressou na Escola Naval



em 11 de abril de 1925, tornando-se oficial em 3 de outubro de 1929. Teve seu primeiro embarque no Encouraçado *São Paulo*. Seu primeiro comando foi o do Monitor *Pernambuco*, cargo que assumiu em 14 de junho de 1939.

Na Segunda Guerra Mundial, no posto de capitão-tenente, foi imediato do Navio-Mineiro *Caravelas*. No posto de capitão-de-corveta, que alcançou em 1944, foi comandante do Contratorpedeiro de Escolta *Benevente*. Como oficial superior, teve diversas comissões de destaque, entre elas de comandante do Contratorpedeiro *Greenhalgh* e capitão dos portos do Estado de Pernambuco.

No posto de contra-almirante, comandou a Flotilha de Contratorpedeiros, o Comando Naval de Natal e o Comando da Força de Cruzadores e Contratorpedeiros. Promovido ao posto de vice-almirante em 14 de fevereiro de 1966, assumiu o comando

do 3º Distrito Naval e foi, logo a seguir, comandante-em-chefe da Esquadra. Em 29 de agosto de 1968, foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar, exercendo o cargo até o ano de 1973.

O Vice-Almirante e Ministro Mário Cavalcanti de Albuquerque serviu à Pátria por mais de 43 anos.

Senhoras e senhores:

De acordo com o pensamento do famoso escritor inglês Gilbert Keith Chesterton, 'há grandes homens que fazem com que todos se sintam pequenos. Mas o verdadeiro grande homem é aquele que faz com que todos se sintam grandes'.

Com esta singela homenagem, a Marinha do Brasil agradece a estes chefes, cujo exemplo de amor e dedicação à Pátria fazem com que homens e mulheres que integram a Marinha de hoje sintam-se grandes ao manterem viva a chama que representa o legado de lutas, valores e nobres ideais que ilumina, como um farol, nossa rota em direção ao futuro.

A eles que deixaram seus nomes eternizados na História Naval brasileira, a nossa eterna gratidão."

Ao final da cerimônia, foi apresentada a peça intitulada "Amélia e Ataliba", que relata a atuação da Marinha durante a Segunda Guerra Mundial e mostra as preocupações e os modismos de época. Após a peça, durante o coquetel do encerramento, foi lançada, no Pátio D'armas, a revista *Navigator* volume 4, número 7.

VISITA À BASE AÉREA NAVAL DE VIÑA DEL MAR

Em 1º de dezembro último, oficiais do 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento de Ataque (EsqdHA-1) integrantes do Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) da Fragata *Constituição* e do Estado-Maior do 1º Esquadrão de Escolta, incluindo

um oficial do 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-2) e outro do 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (EsqdHS-1), realizaram visita à Base Aérea Naval de Viña del Mar, da Armada do Chile, como parte do programa de even-

tos da Comissão Bogatun – Expo Naval 2008.

O Esquadrão HA-1 da Armada do Chile foi o anfitrião do evento e, durante a visita às dependências daquele esquadrão, seu imediato, Capitão-de-Corveta Andréas Skinner, explicou as diferenças entre as diversas configurações possíveis para as aeronaves, destacando-se a existência de duas configuradas com equipamentos Flir e duas com painel preparado para operação com NGV. Atualmente, o Esquadrão conta com oito pilotos, com expectativa de chegada de mais dois no início de 2009.

Foram percorridas, ainda, as dependências do Centro de Reparos de Aeronaves,



Comitiva da Visita a Base Aérea Naval de Vina del Mar, Chile

responsável por todos os reparos realizados e o simulador de escape, similar à Utepas existente no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN). Esse simulador é um projeto chileno, baseado em diversas versões internacionais de simula-

dores de emergências com aeronaves no mar, e possui modernos recursos, como turbinas de ar para simular o *downwash* de aeronave no *hover* na realização de resgate por *sling* ou gaiola e uma célula de imersão que pode receber diversas configurações para simular as operadas pela Armada do Chile.

(Fonte: *A Macega* nº 38, out.dez/2008)

BRASIL EXPORTA NAVIO DE GUERRA PARA A NAMÍBIA

Foi realizada, em 16 de janeiro último, nas instalações do estaleiro Inace, em Fortaleza (CE), a cerimônia de incorporação do Navio-Patrolha *Brendan Simbwaye* à Marinha da Namíbia. A cerimônia contou com a presença do ministro da Defesa da Namíbia; do comandante da Marinha da Namíbia; do comandante da Marinha do Brasil; do governador do Ceará; da prefeita

de Fortaleza; do diretor-geral do Material da Marinha; e do diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), além de diversas outras autoridades nacionais e internacionais.

O navio é fruto de acordo comercial entre o Ministério da Defesa da República da Namíbia e a Emgepron, que prevê meios navais a serem empregados na vigilância e defesa da costa namibiana.

Para a construção das embarcações, o governo da Namíbia selecionou, dentre diversos estaleiros no Brasil, a Indústria Naval do Ceará (Inace), uma vez que essa empresa já possuía a tecnologia necessária à execução de projetos militares, obtida com a construção de dois navios-patrolha classe *Grajaú* para a Marinha do Brasil.



Navio-Patrolha *Brendan Simbwaye*

O projeto foi gerenciado pela Emgepron, incluindo a garantia da qualidade da embarcação, a instalação do seu armamento, o apoio logístico e o treinamento operacional da tripulação.

Essa iniciativa de sucesso, além de gerar empregos, fomentar a cadeia produtiva e desenvolver a tecnologia militar-naval, abre perspectivas para a exportação de outros navios de guerra, contribuindo para a expansão da indústria de defesa no País.

Fruto do estreitamento das relações entre os governos do Brasil e da Namíbia, o acordo para fornecimento do navio-patrolha foi assinado em junho de 2004, prevendo, ainda,

a construção de duas lanchas-patrolha para a Marinha daquele país africano.

O Navio-Patrolha *Brendan Simbwaye*, armado com canhão e metralhadoras, possui 46,5 metros de comprimento e desenvolve velocidade de 27 nós. Outras características da embarcação: deslocamento de 197 toneladas (padrão) e 217 ton (carregado); 7,5 metros de boca e 2,3 m de calado; dois motores diesel MTU 16V 396 TB94 de 2.740 bhp cada, acoplados a dois eixos com hélices de três pás e passo fixo; combustível de 23 ton; três geradores de eletricidade no total de 300 kW; e raio de ação de 2.200 milhas náuticas a 12 nós (dez dias de autonomia). (Fonte: Bono nº 25 de 14/1/2009)

MINISTRO DA DEFESA, COMANDANTE DA FAB E COMANDANTE DA FORÇA AERONAVAL NA ROLLS-ROYCE DO BRASIL

O ministro da Defesa, Nelson Jobim; o comandante da Força Aérea Brasileira, Tenente-Brigadeiro do Ar Juniti Saito; e o comandante da Força Aeronaval (ComForAerNav), Nelson Garrone Palma Velloso, compareceram, em 3 de novembro último, à cerimônia de inauguração da nova linha de serviços denominada On-Wing Care para as turbinas da linha Trent, na Rolls-Royce do Brasil, em São Bernardo do Campo – SP. Tal linha de manutenção representa uma promissora modalidade de serviço

na indústria aeronáutica do País, que abrange suporte especializado de manutenção, incluindo o necessário suporte logístico que busca maximizar a disponibilidade das turbinas, reduzindo os custos de manutenção da família de turbinas Trent, que equipam aeronaves da linha Boeing e Airbus.

Na ocasião, foi também apresentada às autoridades presentes a nova Bancada de Testes para os Motores GEM 42 Mk1017 das aeronaves Super-Lynx – AH-11A. Após



ComForAerNav na inauguração da nova linha de serviços da Rolls-Royce



ComForAerNav reuniu-se com os Diretores da empresa

a visita, o ComForAerNav reuniu-se com os diretores da empresa para expor a necessidade de ampliação da capacidade de reparo dos módulos dos motores GEM 42

naquela unidade, visando aumentar a disponibilidade das aeronaves AH-11A a curto prazo.

(Fonte: *A Macega* out./dez. 2008)

REVITALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO DIQUE FLUTUANTE ALMIRANTE SCHIECK

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), após vários estudos, obteve uma solução criativa para encalhe, desencalhe e lançamento do Dique Almirante Schieck, de 1.500 toneladas na carreira 2, sem a utilização de um sistema de carros. Isso viabilizou a realização da primeira fase de revitalização e modernização do Dique Flutuante Almirante Schieck, sem a necessidade de imobilização por dois anos de um dique seco ou a realização de investimentos de monta para adaptação, em longo prazo, da infra-estrutura existente.

O Dique Schieck, de dimensões principais 100x21x3m, iniciou sua operação em 1985 e desde esta data não tinha sido submetido a um reparo estrutural de monta, ficando inoperante em 2006, devido às suas

precárias condições estruturais, que tornaram as docagens bastante arriscadas.

A substituição de 600 toneladas de chapas de aço permitiu recuperar a estrutura, e a adição de mais 200 toneladas possibilitou a melhoria da compartimentagem dos tanques de lastro, contribuindo para dar maior confiabilidade às futuras docagens de navios e submarinos. Seu deslocamento leve foi aumentado de 1.500 para 1.700 toneladas. A segunda fase do período de modernização incluirá, entre outros serviços, a substituição das bombas principais e instalação de novo sistema de controle de esgoto e lastro.

O desencalhe e lançamento do Dique Almirante Schieck aconteceu em 9 de fevereiro último. Vale ressaltar que sua estrutu-



ra é de 2.500 ton, sendo 1.700 ton de aço e 800 ton de água de lastro, e que a operação foi feita sem um sistema de carros em uma

carreira, o que classifica a manobra como de alto risco.

(Fonte: Bono nº 094, de 12/2/2009)

PREVISÃO DE MARÉS PARA A ANTÁRTICA

Foram incluídas na versão digital da Tábua das Marés, disponível na *homepage* da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) na internet e na intranet, as previsões de marés para a Baía do Almirantado.

A cartografia da referida área marítima é de responsabilidade do Brasil, perante o Comitê Hidrográfico da Antártica, da Organização Hidrográfica Internacional (OHI).

(Fonte: Bono nº 086, de 10/2/2009)

ATIVIDADES NO ARQUIPÉLAGO SÃO PEDRO E SÃO PAULO EM 2008



No ano de 2008, foram desenvolvidas importantes atividades no Arquipélago São Pedro e São Paulo que consolidam, de forma definitiva, o interesse do País naquela região: inauguração da nova Estação Científica, desmonte da antiga Estação Científica, disponibilização de sinal para acesso à internet e instalação de uma estação meteorológica-maregráfica.

A nova Estação, inaugurada em junho, incorporou soluções de engenharia que conferem maior conforto e segurança aos pesquisadores que se revezam nas expedições quinzenais àquele longínquo e importante ponto do território nacional.

No intuito de divulgar essas conquistas, a Marinha viabilizou a realização de reportagens sobre o Arquipélago para os seguintes meios de comunicação: *TV Globo (Jornal da Globo)*, jornal *O Globo*, *Globo News* e *TV Senado*.

As reportagens tiveram repercussão extremamente positiva, possibilitando à sociedade brasileira inteirar-se sobre a existência de uma remota região que, apesar de minúscula, incorpora interesses ímpares e gera inúmeras oportunidades para o País, como a ampliação de suas fronteiras no mar.

(Fonte: InforCIRM, set/dez 2008)

GOVERNO FRANCÊS AGRADECE À MB POR RESGATE

O Ministério das Relações Exteriores e Europeias da França divulgou um comunicado à imprensa, em 17 de janeiro último, expressando o agradecimento do governo

francês à Marinha do Brasil, mais especificamente ao Salvarmar Nordeste, por ocasião do resgate pelo Navio-Patrolha *Grajaú* a dois naufragos franceses no litoral do

Estado do Rio Grande do Norte, a cerca de 550 quilômetros de Natal e 240 quilômetros do Arquipélago de Fernando de Noronha.

Em 17 de janeiro, o casal de franceses foi resgatado após o veleiro em que navegavam ficar à deriva em virtude de um choque com um objeto não identificado, o que provocou entrada de água pela praça de máquinas, obrigando os tripulantes a abandonarem o barco usando uma balsa salva-vidas, na manhã do dia 15 de janeiro. Com os naufragos foi também salvo seu pequeno cão.

Abaixo, a tradução do comunicado à imprensa do governo francês.

“Ministério das Relações Exteriores e Européias

Paris, 17 de janeiro de 2009.

Comunicado à imprensa

O Ministério das Relações Exteriores e Européias apresenta seus protestos de gratidão às autoridades brasileiras, em particular ao Comandante Alexandre Gomes, do Centro de Salvamento Marítimo, lotado em Natal, bem como ao Comandante Souza de Aguiar, da Marinha do Brasil, por eles terem resgatado, com alto grau de profissionalismo, os dois naufragos do veleiro francês La Marie Galante, logo após seu naufrágio ocorrido ao largo do Estado do Rio Grande do Norte, em prosse-

guimento a uma colisão com um objeto flutuante não identificado.

O Sr. Jean-Claude Thébaut, marinheiro experiente, e a Sra. Laurence Berthelot foram avistados a bordo de seu bote de salvamento por uma aeronave da Marinha brasileira e resgatados na manhã do dia 17 de janeiro pelo Navio-Patrolha Grajaú, sob o comando do Ilmo. Sr. Comandante Souza de Aguiar, que nem por um minuto hesitou em desviar sua rota para salvá-los.

O Ministério das Relações Exteriores e Européias saúda a rapidez e a eficácia com as quais a Marinha brasileira conduziu este salvamento em alto-mar.”

Os velejadores vinham de Cabo Verde, na África, em direção a Fortaleza.



O Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (Salvamar) tem a missão de prover o salvamento de pessoas em perigo no mar, no interior da área marítima de responsabilidade brasileira. É formado por uma complexa estrutura, que envolve diversas Organizações Militares da Marinha e navios, mantendo-se pronta 24 horas por dia para atender aos navegantes em dificuldades.

Outras informações sobre o importante serviço prestado pelo Salvamar podem ser encontradas no sítio: <http://www.mar.mil.br/salvamarbrasil/>.

(Fonte: www.mar.mil.br, 4/2/09)



MB RESGATA TRIPULANTE DE NAVIO MERCANTE

Na madrugada do dia 4 de março último, a Marinha do Brasil resgatou um tripulante de 22 anos, ferido a bordo de um navio-tanque de bandeira de Tuvalu, ilha localizada no Oceano Pacífico. O pedido de socorro foi recebido pela Capitania dos Portos do Espírito Santo, que alertou o Serviço de Socorro Marítimo do Comando do 1º Distrito Naval (Salvamar Sueste).

Atendendo a pedido do Salvamar, por volta das 2 horas um helicóptero da Marinha decolou de São Pedro da Aldeia (RJ) com destino a Vitória (ES). Depois de reabastecer, a aeronave dirigiu-se até o navio, que se encontrava a 100 milhas (aproximadamente 200 km) a oeste daquela capital. Ao chegar até o navio, um médico da Marinha desceu a bordo por intermédio de um guincho do próprio helicóptero. Após realizar uma avaliação inicial do paciente e constatada a gravidade do seu quadro de saúde, o tripulante foi içado

para a aeronave, onde a equipe médica prestou-lhe os primeiros socorros.

Às 7 horas, após o pouso da aeronave em Vitória, o ferido foi transferido para os cuidados de uma equipe médica contratada pelo armador do navio. A aeronave empregada na Evacuação Aeromédica (Evam) foi um SuperPuma (UH-14), da Marinha do Brasil, com sede em São Pedro da Aldeia. Participou do resgate uma equipe composta por nove militares, incluindo um médico e duas enfermeiras.

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, em decorrência de acordos internacionais firmados pelo Brasil. Em 2008, foram realizados 37 SAR, sendo 12 Evam. Em 2009, já foram realizadas



seis ações de salvamento, sendo duas Evam. Os casos mais comuns são decorrentes de embarcações à deriva, desaparecidas ou em situação de possível perigo, colisão de embarcações, pessoas caídas na

água (homem ao mar), queda de aeronave na água e tripulantes de embarcações feridos ou com outros problemas de saúde.

(Fonte: Nota à imprensa do Com. 1º DN, de 4/3/2009)

ESQUADRÃO ALBATROZ – ASAS DA MARINHA NO SUL



O 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-5), Esquadrão Albatroz, prestou seu apoio, com duas aeronaves, ao Comando de Operações Aéreas da Defesa Civil de Santa Catarina, que coordenou as necessidades de apoio aéreo, por ocasião das enchentes naquele estado. As atividades foram realizadas

no período de 25 de novembro a 6 de dezembro de 2008.

O Esquadrão Albatroz também apoiou, com material e pessoal, em 10 de outubro último, o reparo da Aeronave N-7064 (UH-13), do 1º Esquadrão de Helicópteros de Uso Geral (EsqdHU-1), que participou da Operantar XXVII. (Fonte: *A Macega* nº 38, out./dez. 2008)

APRESENTAÇÃO DO CRUZEIRO DO SUL À COMUNIDADE CIENTÍFICA BRASILEIRA

O Navio Hidroceanográfico (NHo) *Cruzeiro do Sul* foi apresentado à comunidade científica brasileira no dia 4 de março último. A cerimônia de apresentação aconteceu a bordo da embarcação, com as presenças do ministro de Estado da Ciência e Tecnologia, Sérgio Rezende, e do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

O NHo *Cruzeiro do Sul* foi adquirido por meio de um convênio entre a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa (Fundep), tendo a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

(Secirm) como interveniente. O navio será disponibilizado à comunidade científica brasileira para a concretização do Projeto Laboratório Nacional Embarcado (LNE). Os recursos necessários para a aquisição do meio foram concedidos pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), empresa pública vinculada ao Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), com a correspondente contrapartida da Marinha do Brasil. Esta aquisição, pioneira na Marinha, estabeleceu um novo marco na cooperação entre a Instituição e os setores da sociedade civil ligados à pesquisa no ambiente marinho e permitirá um avanço significativo nos pro-

jetos do Plano Setorial para Recursos do Mar (PSRM).

O navio está recebendo equipamentos para pesquisas nas áreas de oceanografia física, química e biológica, meteorologia e batimetria

e, ao completar esta dotação, serão disponibilizados cerca de 80 dias de mar por ano à comunidade acadêmico-científica, para a realização de atividades e projetos de pesquisa afins. (Fonte: Bono nº 137, de 3/3/2009)

MARINHA DO BRASIL ASSINA CONTRATO DE SUBMARINOS

Foram assinados, em janeiro último, contratos que prevêem, no contexto de uma parceria estratégica entre o Brasil e a França, a construção no Brasil de quatro submarinos convencionais do tipo Scorpène, isto é, movidos a propulsão diesel-elétrica, e o desenvolvimento do projeto, bem como a construção de um submarino movido a propulsão nuclear. Toda a parte nuclear propriamente dita será desenvolvida exclusivamente pelo Brasil.

Para a implementação dos projetos, os contratos estabelecem toda a transferência de tecnologia necessária não só aos projetistas da Marinha, mas também a diversas empresas brasileiras que participarão do processo, posto que deve haver um elevado índice de nacionalização na fabricação dos submarinos. Até o momento, já existem mais de 30 empresas nacionais envolvidas, que contribuirão com cerca de 36 mil itens, inclusive sistemas complexos.



O Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o Ministro da Defesa, Nelson Azevedo Jobim, durante a assinatura do Contrato

Estão previstos, ainda, o projeto e a construção de um estaleiro especialmente dedicado à construção de submarinos nucleares, o que constitui prática universal, em face dos requisitos tecnológicos, ambientais e de controle de qualidade de tais instalações. Naturalmente, submarinos convencionais também serão ali produzidos. Junto ao estaleiro será construída, ainda, uma base naval para apoio a esses submarinos.



O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e o Diretor-Geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, e autoridades francesas

No entender da Marinha, os maiores benefícios para a nação serão, além dos bens e meios incorporados ao patrimônio naval, a transferência de tecnologia, o elevado índice de nacionalização e a considerável geração de empregos, que, consideradas as construções civis da base e do estaleiro e a própria operação deste, ultrapassa a casa dos 2 mil postos de trabalho diretos e cerca de 6 mil indiretos.

(Fonte: www.mar.mil.br)

PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA

A *Revista Marítima Brasileira* transcreve o texto abaixo, que está sendo divulgado na página da Marinha do Brasil na internet, por julgar ser de especial interesse para seus leitores.

INTRODUÇÃO

Os submarinos são poderosas armas dissuasórias, e suas características operacionais conferem importante dimensão ao Poder Naval, um dos pilares do nosso Sistema de Defesa. No contínuo esforço para dotar o Brasil desses importantes meios, a Marinha prontificou, em 21 de julho de 2006, o quarto submarino (S) convencional construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), totalizando cinco navios desse tipo.

Paralelamente, desde 1979 a Marinha do Brasil desenvolve seu Programa Nuclear, cujo propósito é dominar a tecnologia necessária ao projeto e construção de um submarino com propulsão nuclear, arma com poder dissuasório ainda maior que o do submarino convencional, por sua capacidade de operar quase que indefinidamente sem depender da atmosfera.

O PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA (PNM)

Principais projetos e situação atual

Na atualidade, o principal objetivo do Programa, que está sendo desenvolvido pelo Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), é estabelecer a competência téc-

nica autóctone para projetar, construir, comissionar, operar e manter reatores do tipo Reator de Água Pressurizada – “Pressurized Water Reactor” (PWR) e produzir o seu combustível. Dominada essa tecnologia, ela poderá ser empregada na geração de energia elétrica, quer para iluminar uma cidade, quer para propulsão naval de submarinos.

A conquista da tecnologia necessária à geração de energia núcleo-elétrica, para uso em propulsão naval, passa por complexos estágios de desenvolvimento, merecendo destaque:

A conquista da tecnologia necessária à geração de energia núcleo-elétrica, para uso em propulsão naval, passa por complexos estágios de desenvolvimento

– o domínio completo do ciclo do combustível nuclear (já conquistado); e

– o desenvolvimento e construção de uma planta nuclear de geração de energia elétrica (o que ainda não está pronto).

O PNM é, pois, dividido em dois grandes projetos: o Projeto do

Ciclo do Combustível e o Projeto do Laboratório de Geração Núcleo-Elétrica (Labgene).

O ciclo do combustível

Ao final da década de 70, foram iniciados os estudos para desenvolver no Brasil a tecnologia da separação isotópica do urânio (enriquecimento), principal desafio tecnológico para a fabricação de combustível nuclear. Os resultados foram obtidos já em 1982, quando foi construída a primeira ultracentrífuga capaz de fazer a referida separação. Seis anos depois, foi inaugurada a primeira cascata de ultracentrífugas para a produção contínua de urânio enriquecido. Decorrente do domínio dessa tecnologia, a

Marinha do Brasil está fornecendo cascatas de enriquecimento de urânio para que a empresa Indústrias Nucleares do Brasil (INB) possa produzir no País o combustível para as usinas Angra I e Angra II. À exceção da conversão, cuja tecnologia está dominada e depende, para a produção em escala industrial, da prontificação da Usina de Hexafluoreto de Urânio (Usexa), que se encontra em fase final de construção, as demais etapas do ciclo do combustível (reconversão, fabricação de pastilhas, fabricação de elementos combustíveis e a capacidade para desenvolver o próprio combustível), também já dominadas, estão em operação. A Usexa estava prevista para ser concluída em dezembro de 2001. Entretanto, em face dos cortes orçamentários no PNM e de dificuldades relativas à obtenção e importação de materiais, a programação atual é para o primeiro semestre de 2010.

O Programa Nuclear, hoje em execução, não é unicamente da Marinha, mas sim do Brasil

Projeto do Laboratório de Geração Núcleo-Elétrica (Labgene)

Em paralelo ao Projeto do Ciclo do Combustível, mas com alguma defasagem no tempo, foram iniciados os estudos relativos ao Projeto do Labgene, buscando o desenvolvimento e a construção de uma planta nuclear de geração de energia elétrica, totalmente projetada e construída no País, inclusive o reator. Vale destacar que o Projeto do Labgene desenvolveu um reator que terá potência de cerca 11 megawatts elétricos (MWe), o suficiente para iluminar uma cidade de aproximadamente 20 mil habitantes. Essa instalação servirá de base e de laboratório para qualquer outro projeto de reator nuclear no Brasil. Pela característica dual do projeto, o Labgene é também

um protótipo em terra do sistema de propulsão naval que, por sua vez, permitirá a obtenção da capacitação necessária para readequá-lo ao submarino nuclear S(N).

As obras de montagem dessa instalação estão em andamento, demandando cerca de oito anos para serem concluídas, prazo que pode ser reduzido, também, em função da disponibilidade de recursos.

Situação atual e perspectivas

Diante da grave escassez de recursos dos últimos anos, restou à Marinha manter o projeto em “estado vegetativo”, de modo a evitar a perda das conquistas tecnológicas alcançadas, principalmente no que tange à capacitação técnica do pessoal.

A Força entende que o Programa Nuclear, hoje em execução, não é unicamente da Marinha, mas sim do Brasil, motivo pelo qual deve receber aportes financeiros de outras fontes, além do orçamento da Marinha. Assim, a Alta Administração Naval buscou mostrar aos setores políticos e ao Governo a necessidade de um maior aporte de recursos ao Programa, considerando que é um projeto nacional e que há inúmeros benefícios derivados do arrasto tecnológico. Independentemente da possível construção de um submarino com propulsão nuclear, o PNM irá assegurar a tecnologia necessária ao aproveitamento da energia nuclear, de vital importância para o futuro do País.

RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS E ESTRUTURA DE FINANCIAMENTO DO PNM

Tendo como fonte de recursos exclusivamente a Marinha do Brasil, o PNM teve início em 1979. Já no ano seguinte, 1980, o

então Conselho de Segurança Nacional (CSN) passou a participar ativamente do Programa, a ele alocando significativos recursos. Essa situação permaneceu inalterada até 1989, ano em que o CSN foi sucedido pelo Conselho de Defesa Nacional (CDN).

A partir de 1990, os recursos provenientes de fontes extra-MB foram declinando sensivelmente até 1998, tanto em valores absolutos como em valores relativos. Nesse mesmo período, o CDN foi sucedido pela Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE).

A partir de 1999, a SAE foi extinta e suas atividades na área nuclear foram absorvidas pelo Ministério de Ciência e Tecnologia (MCT), por meio do Programa Técnico-Científico Nuclear (PTCN). Dentro dessa nova organização, os recursos extra-MB declinaram ainda mais, representando um percentual reduzido do orçamento global do Programa em questão. Em 2005 e 2006, o MCT aportou recursos que, embora ainda pouco expressivos diante das necessidades, servem de precioso alento em termos de perspectivas futuras de investimentos e participação ativa daquele Ministério no PNM.

Dispendios em “dólares equivalentes”

Por volta dos anos de 1987 e 1988, os montantes alocados ao Programa Nuclear eram praticamente divididos entre o orçamento da Força e o que vinha “extra-Marinha”. A partir daí, os recursos extra-MB passaram a declinar vigorosamente, ao pas-

so que os recursos correspondentes à participação da Marinha elevaram-se para garantir a continuidade do Programa. Essa elevação ocorreu à custa de cortes em importantes setores e atividades da Força, como a operação dos meios da Esquadra, a aquisição de sobressalentes, a manutenção dos navios e o adestramento.

No início, o PNM foi baseado em fonte de recursos extra-MB, depois evoluiu para uma participação paritária MB/extra-MB e hoje se encontra sustentado, quase que exclusivamente, por recursos orçamentários da Força.

A participação extra-MB chegou ao pico de 89% no início do Programa, tendeu a zero entre 1999 e 2004, limitando-se na atualidade a cerca de 10%. Em valores absolutos, essa participação chegou a US\$ 40 milhões, mas hoje se situa em US\$ 4 milhões, excetuando-se os recentes recursos recebidos da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep).

Já foram investidos no PNM cerca de US\$ 1,1 bilhão, dos quais cerca de US\$ 900 milhões foram do orçamento da MB e cerca de US\$ 200 milhões de recursos extra-MB.

Perspectivas de investimentos

A realidade orçamentária impossibilitou à Marinha aumentar o volume de recursos próprios para investir no PNM. Nos últimos anos, a Força tem feito um enorme sacrifício para manter o patamar de alocação de recursos, mesmo em detrimento de seus demais setores, que igualmente sentem a escassez de investimentos. O fato é que a Marinha

Já foram investidos no PNM cerca de US\$ 1,1 bilhão, dos quais cerca de US\$ 900 milhões foram do orçamento da MB e cerca de US\$ 200 milhões de recursos extra-MB

atingiu o limite da sua capacidade de destinar recursos, o que não é suficiente.

Para manter o PNM em “estado vegetativo”, situação em que se encontra desde 2003, a Marinha vem aportando recursos da ordem de R\$ 62 milhões, a custos de 2007. A captação de recursos extra-MB, como os obtidos da Finep e da INB, tem ajudado a desonerar o orçamento da MB.

Vale lembrar que, quanto mais rápido puder ser concluído o PNM, menor será a problemática da obsolescência do material já adquirido e mantido sob condições especiais, que geram custos adicionais de manutenção. Para o Labgene, há atualmente US\$ 130 milhões em equipamentos prontos em estoque.

Para a conclusão do PNM, são necessários recursos da ordem de R\$ 1,04 bilhão, que englobam todos os empreendimentos do ciclo do combustível, do Labgene e da infra-estrutura de apoio (incluindo-se mão-de-obra e custeio administrativo). Assim, há a demanda de aportes orçamentários adicionais de modo a propiciar um investimento médio anual de R\$ 130 milhões, ao longo de oito anos.

Em julho de 2007, o Presidente da República anunciou a intenção de assegurar esses aportes, criando perspectivas para o prosseguimento e conclusão do PNM.

Somente após a conclusão dos citados dois projetos que compõem o PNM e de ter-se logrado êxito na operação da planta nuclear, estarão criadas as condições para que, havendo a decisão de Governo, possa ser dado prosseguimento à meta de construir um S(N) brasileiro.

Recursos humanos

Atualmente, estão trabalhando no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) cerca de 271 militares e 1.025 fun-

cionários civis. A falta de investimentos tem ocasionado reflexos no setor de pessoal, reduzindo a capacidade intelectual e dificultando o prosseguimento de algumas metas.

A evasão de profissionais qualificados vem ocorrendo, especialmente pela procura por outras oportunidades de trabalho em órgãos públicos e privados e por motivo de aposentadoria. A perda desse pessoal nos últimos sete anos, incluindo os de nível superior e técnico, foi de 38 profissionais/ano, aproximadamente 3% do quantitativo, tendo como consequência a redução gradativa da capacitação tecnológica.

A retomada dos aportes financeiros permitirá uma melhora nos prazos estipulados para a conclusão das principais metas do PNM e, conseqüentemente, servirá de estímulo aos profissionais envolvidos, podendo reduzir as evasões. Além disso, esses recursos gerarão novas contratações, reduzindo também a carência da demanda de profissionais na área nuclear no Brasil.

O SIGNIFICADO DO PNM

O Programa Nuclear da Marinha vem demonstrando, desde seu início, uma grande capacidade de mobilização e estímulo dos setores de Ciência e Tecnologia (C&T) e de produção. São inúmeras as parcerias estabelecidas com universidades, centros de pesquisa e desenvolvimento, indústrias e empresas projetistas de engenharia, entre outros.

Com essas parcerias, o Programa evidencia sua capacidade de gerar efeitos de arrasto, tanto por meio do incentivo à ampliação da base tecnológica nacional, decorrente dos desafios que coloca aos setores de C&T e de produção, como por meio do desenvolvimento de equipamentos e componentes de uso não restrito aos objetivos do Programa, como por exemplo:

– Sistema de Controle das Máquinas Principais e Auxiliares (SCMPA) das fragatas classe *Niterói*, decorrente da capacitação acumulada no desenvolvimento de tecnologia para projetos de sistemas de controle e automação de alto desempenho, como são os sistemas que envolvem enriquecimento de urânio e a operação de reatores nucleares;

– giroscópio e acelerômetros, os quais são usados em plataformas inerciais para navegação e estabilidade de navios, submarinos e plataformas de petróleo. Este desenvolvimento decorre da capacitação obtida no desenvolvimento de ultracentrífugas. Tais sensores são vitais para que o submarino possa navegar submerso, sem ter de ir à superfície para se orientar ou receber informações do GPS, o qual pode ser bloqueado;

– blindagem física, a qual se baseia em compostos de boro, material esse utilizado nas varetas de controle da fissão em reatores nucleares, que também apresenta boa resistência ao impacto;

– válvulas para operação com gás, desenvolvidas a partir da necessidade de se construir e operar sistemas de separação isotópica;

– válvulas TWT, aplicáveis em radares de navios, sendo decorrentes do desenvolvimento de itens de tecnologia de vácuo e soldagens especiais, atividades comuns com o enriquecimento de urânio;

– fibra carbono, material estratégico utilizado em ampla lista de sistemas de alto desempenho, como as cascatas de enriquecimento de urânio; e

– análise de risco, atividade técnica mandatória para o licenciamento de insta-

lações nucleares e que possui aplicação atualmente nos projetos e no licenciamento de plataformas de petróleo.

É digno de nota que muitos desses desenvolvimentos são devido à necessidade de se construir e implantar sistemas dedicados para atender a requisitos específicos do PNM, além de haver restrições de sua importação pelo Brasil por parte dos países que detêm tais tecnologias.

O fato é que o desenvolvimento de uma tecnologia desse porte não se faz sem o investimento considerável de recursos financeiros e humanos. Assim, ao longo dos quase 29 anos de existência, o PNM custou cerca de 1 bilhão de dólares, sendo con-

siderado pela imprensa especializada e por meios acadêmico-científicos como um dos mais econômicos projetos nucleares já realizados no mundo. Cita-se como exemplo o Projeto Manhattan (norte-americano), cuja grande dificuldade foi dominar a

A tecnologia de enriquecimento de urânio é conhecida e aplicada, comercialmente, por apenas sete países, além do Brasil

tecnologia de enriquecimento de urânio (já desenvolvida pelo PNM) e que consumiu, na primeira metade da década de 40, 2 bilhões de dólares, que hoje equivaleriam a cerca de 25 bilhões de dólares.

A tecnologia de enriquecimento de urânio é conhecida e aplicada, comercialmente, por apenas sete países, além do Brasil, a saber: Estados Unidos, França, Rússia, Grã-Bretanha, Alemanha, Japão e Holanda. Desses países, os dois primeiros utilizam a difusão gasosa, que é considerada obsoleta, pois consome 25 vezes mais energia do que a tecnologia de ultracentrifugação, empregada pelo Brasil e demais países.

Cabe ser mencionado que existe uma diferença marcante entre a tecnologia de

ultracentrifugação desenvolvida no Brasil e aquela utilizada pelos outros cinco países supracitados. O rotor da ultracentrífuga desenvolvida nesses países gira apoiado em um mancal mecânico, enquanto o rotor desenvolvido no Brasil gira levitando por efeito eletromagnético, o que reduz o atrito e, conseqüentemente, os desgastes e a manutenção. Não existem informações de que algum outro país tenha desenvolvido tecnologia semelhante à nossa.

De acordo com a International Energy Agency (IEA) e a World Nuclear Association (WNA), cerca de 16% da matriz energética mundial é nuclear (no Brasil, apenas 2,2%), resultante da operação de 439 reatores, que geram 372.002 megawatts elétricos (MWe). Atualmente, há 34 usinas em construção, que irão representar um acréscimo de 7,5% nessa matriz energética. Além disso, estão planejadas mais 81 usinas, com uma produção estimada de 89.175 MWe, e outras 223 usinas estão propostas (200.445 MWe).

Nesse ponto, a fim de possibilitar o perfeito entendimento do que representa o PNM em termos de desenvolvimento tecnológico para o Brasil, apresenta-se uma longa série de atividades executadas em seu bojo:

- formação/aperfeiçoamento de pessoal;
- compra de equipamentos e construção de diversos tipos de laboratórios, incluindo um reator nuclear de pesquisa;
- projeto, construção e testes dos equipamentos que compõem a planta de geração;
- projeto e construção de ultracentrífugas e cascatas de enriquecimento de urânio;

– projeto e construção de usinas de transformação de *yellow cake* em hexafluoreto, de reconversão e de fabricação de elemento combustível;

– incremento tecnológico de várias oficinas de fabricação de diferentes tipos de peças, incluindo válvulas de alto vácuo, inexistentes no Brasil;

– desenvolvimento de vários tipos de materiais, antes importados, como o aço *maraging* e a fibra de carbono; e

– uma infinidade de projetos que, desenvolvidos em parcerias com universidades, institutos de pesquisa e a indústria nacional, trouxeram ao País elevado ganho em tecnologia e qualidade.

**Resultado de grande
esforço nacional, o Brasil
tem capacidade de fabricar
o próprio combustível
nuclear, sem nenhuma
dependência externa, e o
conhecimento para
projetar e construir plantas
nucleares de potência**

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A energia nuclear é uma fonte de energia firme e limpa, não emite gás poluente para a atmosfera, utiliza em sua construção um número reduzido de materiais (por kWh) se comparada com a energia solar

e a eólica, produz pequena quantidade de rejeitos e não contribui para o efeito estufa, pois não emite dióxido de carbono (CO₂), ao contrário de carvão, petróleo e gás, além de não necessitar dos grandes reservatórios (com seus decorrentes problemas ambientais) das hidroelétricas. Única alternativa viável, para a maior parte dos países, para suprir a crescente demanda por energia ante a futura escassez dos combustíveis fósseis, não é sem razão que a maior concentração de usinas nucleares encontra-se nas principais regiões consumidoras de energia do mundo.

Como resultado de grande esforço nacional, o Brasil tem capacidade de fabricar

o próprio combustível nuclear, sem nenhuma dependência externa, e o conhecimento para projetar e construir plantas nucleares de potência, que custam no mercado internacional acima de 3 bilhões de dólares cada.

Cabe destacar o avanço que representará a prontificação da Unidade Piloto para Produção de Hexafluoreto de Urânio – Usex – onde é feita a conversão do *yellow cake* em hexafluoreto de urânio (UF₆), para que depois possa ser enriquecido e reconvertido em óxido de urânio, visando à fabricação de pastilhas e elementos combustíveis dos reatores de potência do tipo água pressurizada (PWR). Atualmente, essa conversão é feita na Cameco, no Canadá (cerca de 350 t/ano), e, posteriormente, o enriquecimento é realizado no consórcio europeu Urenco, a um elevado custo (cerca de US\$ 40 milhões/ano no total). Como dito anteriormente, a conclusão da Usex

dependerá da disponibilidade de recursos financeiros, o que podemos considerar como resolvido, e da solução de eventuais entraves inerentes à obtenção e à importação de materiais.

O reator a ser construído pode tanto ser utilizado para gerar energia para uma cidade quanto para a propulsão de um meio naval.

Por fim, a Marinha tem afirmado que faltam cerca de 1 bilhão de reais para a conclusão dos dois projetos que estão em andamento. A manutenção do fluxo dos recursos, anunciados pelo Presidente da República em julho de 2007 e garantidos pelo ministro da Defesa para 2008, permitirá que o PNM esteja concluído até 2014. Uma vez finalizadas com êxito as etapas que envolvem os dois projetos do PNM, teremos condições para que, em havendo uma decisão de Governo, projetar e construir um submarino de propulsão nuclear.

CIRM PROMOVE SEMINÁRIO SOBRE RECURSOS MINERAIS

A importância da pesquisa e da exploração de recursos minerais nos espaços marítimos além das jurisdições nacionais foi debatida no Seminário sobre Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial, realizado de 26 a 28 de novembro último no Rio de Janeiro, reunindo autoridades nacionais e estrangeiras.

O evento contou com a presença do embaixador Satya Nandan, secretário-geral da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (Isba) e foi uma parceria desta com o governo brasileiro, por meio dos ministérios de Minas e Energia, da Defesa e das Relações Exteriores e da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm). Participaram também cientistas de vários países, entre eles Jamaica, Alemanha, Rússia, Japão, França, Estados Unidos e Coreia do Sul.

No Seminário, destacou-se a necessidade de despertar na sociedade brasileira consciência sobre a importância do tema, formulando-se uma política nacional para atuar na “Área” (designação dos fundos marinhos que não estão sob a jurisdição dos estados partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar).

Conhecer o fundo do mar tornou-se uma prioridade do governo brasileiro. As recentes descobertas de grandes reservas de óleo e gás muito distantes da costa e a incríveis profundidades na camada pré-sal demonstram a pertinência do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac) e justificam todo o esforço já despendido e o ainda por empreender para sua conclusão.

O principal objetivo do encontro foi demonstrar que os interesses do Brasil não se limitam à sua plataforma continental.



“Em parceria com a Cirm e o Ministério da Defesa, hoje estão definidas, como parte das diretrizes do governo federal, as pesquisas dos recursos do mar”, disse Scliar, destacando que desde 2003 o País vem participando dos encontros anuais da

Segundo o comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, coordenador da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), “é necessário prosseguir em direção à Área, onde a exploração dos recursos minerais obedece a um regime específico, que se enquadra dentre os mais complexos temas tratados pelo Direito do Mar, estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar, assinada na Jamaica em 1982, e pelo Acordo de Implementação da Parte XI da Convenção, assinado em Nova York, em 1994”.

“A participação do Brasil na Área representa uma ação precursora, semelhante àquelas implementadas no passado, como o Programa Antártico Brasileiro, com o estabelecimento da Estação Antártica Comandante Ferraz. Em consequência, hoje o Brasil destaca-se no cenário internacional e está credenciado a participar das deliberações sobre o destino do Continente Antártico.”

Por sua vez, o secretário da Geologia, Mineração e Transformação Mineral, Cláudio Scliar, destacou que o Ministério das Minas e Energia desenvolve, desde 2003, dentro do Programa de Geologia do Brasil, projetos de âmbito da geologia marinha.

Isba. Por fim, salientou que a exploração da Área é uma prioridade para o Ministério de Minas e Energia.

Em função dessa prioridade, a CPRM (Serviço Geológico do Brasil), também vinculada ao Ministério de Minas e Energia, reativou a Divisão de Geologia Marinha, constituindo-se em uma das principais áreas de atuação da empresa.

Do Seminário, pôde-se depreender, entre outros aspectos, a necessidade de se estabelecer uma política brasileira para a Área e de se intensificar a cooperação internacional para que o Brasil, por meio de parcerias estratégicas, possa participar da exploração da mesma e, em futuro próximo, apresentar à Isba um sítio exploratório.

Há que se destacar, ainda, a participação do senador Heráclito Fortes, presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal, que, além de ter reconhecido a importância de o Brasil participar das atividades da Isba, acenou com a possibilidade de pleitear o aporte dos recursos necessários para tal empreendimento.

(Fonte: InfoCIRM, set/dez 2008)

ENSINO DO CIABA RECEBE ISO 9001:2000

O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) teve, em 19 de dezembro último, seu Sistema de Gestão, Processo e Ensino certificado de acordo com o padrão normativo ISO 9001:2000.

O Ciaba foi submetido, no período de 15 a 19 de dezembro, a auditoria pela empresa BSI Brasil. O escopo do Sistema de Gestão de Qualidade do Ciaba é a “Execução dos cursos de formação, aperfeiçoamento, atualização e especialização, constantes do Progra-

ma do Ensino Profissional Marítimo (Prepom) e dos cursos e adestramentos constantes do Programa Geral de Adestramento (PGAD) do Comando do 4º Distrito Naval”.

A certificação foi concedida após concluída a reavaliação de conformidade realizada segundo os procedimentos BSI e diretrizes internacionais. Assim, o Ciaba passou a ser acreditado em mais de 170 países signatários dessa norma internacional.

(Fonte: Bono nº 049, de 28/1/09)

CURSOS PROMOVIDOS PELO ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO

O Programa de Ensino para os Trabalhadores Portuários Avulsos (Prepom-Portuários) promoveu, em 2008, 695 cursos com o apoio de 28 Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra do setor portuário (OGMO) visando à formação e ao aprimoramento da mão-de-obra portuária no País. O Prepom-Portuários é elaborado pelo Departamento de Ensino de Portuários da Diretoria de Portos e Costas (DPC), por meio da Superintendência do Ensino Profissional Marítimo. A DPC acompanha a implementação, execução e manutenção do programa. Assim, a Marinha do Brasil (MB), além da formação dos aquaviários, tem também como uma de suas competências a qualificação/habilitação da mão-de-obra portuária brasileira.

Com foco nos Trabalhadores Portuários Avulsos, o número de cursos constantes do Programa do Ensino Profissional Marítimo-Portuários praticamente dobrou nos últimos cinco anos. Em 2004, foram 5.276 vagas distribuídas em 337 cursos; em 2008, esse número foi de 11.795 vagas, em 695 cursos.

Os cursos são aplicados pelos 28 OGMO, em conformidade com as diretrizes emanadas pela DPC, por meio das Normas

para o Ensino Profissional Marítimo para Portuários e Atividades Correlatas (NEPM-Portuários e Atividades Correlatas) e supervisionados pela organização da Marinha local.

Na busca da melhoria contínua da qualidade, no início de 2008 foi realizada uma pesquisa de satisfação do cliente, tendo sido consultados os OGMO e demais órgãos da comunidade portuária (operadores portuários, autoridades portuárias e sindicatos laborais e patronais), a fim de verificar o nível de satisfação em relação ao Prepom-Portuários, em conformidade com o Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) do Ensino Profissional Marítimo, certificado pela norma ABNT NBR ISO 9001:2000. Na pesquisa, 74% dos consultados consideram a qualificação da mão-de-obra portuária muito boa, 13% consideram boa e 13% regular.

A Marinha do Brasil, em parceria com o Serviço Nacional de Comércio no Rio de Janeiro (Senac-Rio), está elaborando um trabalho para atualização dos currículos e do material didático dos cursos oferecidos no Prepom-Portuários. Participam desse traba-

lho a Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), a Federação Nacional dos Estivadores (FNE), da Federação Nacional dos Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Consertadores e Trabalhadores de Bloco (Fenccovib) e a Federação Nacional dos Portuários (FNP).

A existência de parceiros também é importante para desenvolver novos produtos ou atualizá-los, como é o caso da parceria entre a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e a Marinha do Brasil, que vem dando apoio ao desenvolvimento do primeiro simulador de equipamento portuário, que foi construído no Laboratório de Métodos Computacionais em Engenharia da Coppe/UFRJ. Para facilitar a construção do simulador, a MB e a ABTP, dentro das suas respectivas áreas de competência, forneceram informações e facilitaram o acesso dos pesquisadores a locais e documentos que pudessem auxiliá-los no desenvolvimento do projeto. A prontificação do simulador contribuirá para o atendimento pleno aos requisitos de capacitação e treinamento dos profissionais.

Outra importante iniciativa do Ensino Profissional Marítimo na busca da excelência na qualificação do profissional portuário foi a implementação do Programa de Desenvolvimento do Trabalho Portuário (PDP), que tem como propósito o aperfeiçoamento do pessoal que exerce funções técnicas, operacionais e administrativas nos terminais de contêineres (Tecon).

O PDP é um projeto da Organização Internacional do Trabalho (OIT), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), que foi desenvolvido em conjunto com o governo federal da Holanda e três universidades européias, visando ao aperfeiçoamento contínuo da mão-de-obra dos terminais de contêineres.

A DPC, vislumbrando o crescimento da carga containerizada e da sua importância

para o comércio marítimo brasileiro, assinou, em 2001, um Memorando de Entendimento com a OIT, a fim de implementar e gerenciar esse Programa no País. O primeiro Curso de Formação de Instrutores do PDP foi realizado no Rio de Janeiro, em maio de 2002. Nele foram formados 22 instrutores oriundos de diversos terminais de contêineres brasileiros. Em seguida, foram tomadas providências para a tradução de todo o material didático.

PREPOM-ATIVIDADES CORRELATAS

Aperfeiçoar o pessoal que exerce funções técnicas, operacionais e administrativas em terra é o objetivo do programa Prepom-Atividades Correlatas, que tem como público-alvo os funcionários de operadores portuários, agências marítimas, autoridades portuárias, empresas de navegação, OGMO, sindicatos patronais e laborais e demais empresas contribuintes do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

A Fundação de Estudos do Mar (Femar) é responsável pela execução desse Programa, em conformidade com as NEPM-Portuários e Atividades Correlatas. São três as áreas de atividades: Navegação – 37 cursos; Desenvolvimento Gerencial – 25 cursos, e Meio Ambiente – seis cursos.

O Prepom Atividades Correlatas ofereceu, em 2008, 213 cursos a 12 portos brasileiros, o que representa um bom incremento se comparado aos Programas de 2006 (133 cursos a dez portos) e de 2007 (151 cursos a dez portos).

Existem ainda dois outros produtos oferecidos pelo Departamento de Ensino de Portuários da DPC: o MBA de Portos e Logística Empresarial e o Curso Sequencial em Gestão de Terminais Portuários.

As duas iniciativas visam introduzir modernos conceitos nas áreas gerencial,

logística, jurídica, de meio ambiente e operativa, de modo a proporcionar aos diretores, gerentes e supervisores que atuam nos portos, em terminais e empresas de transportes maior conhecimento de suas

funções, transmitindo-lhes o que há de mais atual nos setores operacional, administrativo e de planejamento.

(Fonte: *Informativo Marítimo*, v. 16, nº 4, out.dez.2008)

CORRIDA PELA PAZ MUNDIAL

Foi realizado, em 18 de fevereiro último, o Dia Cism de Corrida – Corrida pela Paz Mundial. Este é um evento militar mundial, promovido pelo Conselho Internacional do Esporte Militar (Cism), e que visa congrega a maior quantidade possível de membros das Forças Armadas dos países a ele filiados. O Dia Cism de Corrida teve como foco principal a paz mundial e como lema “Amizade através do Esporte”.

A Marinha do Brasil (MB) realizou corridas simultâneas nas áreas sob jurisdição de todos os Distritos Navais, com a participação de um grande número de Organizações Militares. O Dia CISM de Corrida constituiu-se em excelente oportunidade para a divulgação dos V Jogos Mundiais Militares – Rio 2011 no País e no exterior. No âmbito da MB, a coordenação geral do Dia Cism de Corrida coube ao Comando-Geral do Corpo de Fuzileiro Navais. (Fonte: Bono nº 047, de 27/1/2009)

ATLAS GEOGRÁFICO DAS ZONAS COSTEIRAS E OCEÂNICAS

Foi lançado, em dezembro último, o primeiro mapa-mural do Projeto do Atlas Geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas do Brasil, uma parceria entre a Secretaria da Comissão

Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) e a Coordenação de Geografia da Diretoria de Geociências do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Trata-se do

mapa-mural de Morfologia Continental e do Fundo dos Oceanos, elaborado a partir da composição de imagens-satélite com modelos digitais de elevação global e batimetria.

Por meio do uso de técnicas de sombreamento, o mapa permite a percepção do relevo em três dimensões e apresenta as principais feições morfológicas, continentais e marinhas, da América do Sul e de parte do Atlântico Sul adjacente ao litoral brasileiro. O mapa será distribuído para todas as escolas públicas do Brasil, contribuindo para o desenvolvimento da mentalidade marítima brasileira, a partir do me-



lhor reconhecimento do território brasileiro por parte dos estudantes do Ensino Fundamental e do Ensino Médio da rede pública.

O segundo capítulo do Atlas, “O mar e a história do Brasil”, foi finalizado pelos pesquisadores da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, com a inclusão de diversos mapas históricos do acervo do Museu da Marinha.

Os temas e pranchas do capítulo “Formação geológica dos oceanos” e “Carac-

terização fisiográfica do litoral brasileiro” estão sendo desenvolvidos no Laboratório de Sensoriamento Remoto do Instituto de Geociências da Universidade de Brasília.

Dados e informações para a confecção dos demais mapas que abordam outros aspectos do litoral brasileiro estão sendo levantados junto aos profissionais das diversas instituições de pesquisa do País.

(Fonte: InfoCIRM, set/dez 2008)

UVA NO COMPLEXO AERONAVAL

O evento “UVA no Complexo”, que marcou o início da parceria firmada entre a Universidade Veiga de Almeida e a Força Aeronaval, foi realizado em 11 de novembro, nas instalações do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), em São Pedro da Aldeia, RJ. Estiveram presentes reitor da Universidade, Mario Veiga de Almeida Júnior, e o comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante Nelson Garrone Palma Velloso.

Dentre as atividades realizadas, direcionadas a toda Família Naval, destacaram-se: plantões de Assessoria Jurídica e Social; palestras informativas nas áreas de saúde e educacio-

nal; *workshop* sobre *marketing*; e recreação adulta, infantil e para a 3ª idade.

Durante todo o evento, os militares do Complexo Aeronaval puderam esclarecer dú-

vidas quanto às facilidades que lhes são oferecidas, bolsas de estudo, vestibular gratuito e cursos oferecidos pela UVA, bem como obter informações sobre as atividades da Escola Almirante Carneiro Ribeiro, destinada a dependentes de militares das Forças Armadas e de servidores civis residentes

em São Pedro da Aldeia e cidades limítrofes, bem como a uma parcela dos filhos do segmento civil da sociedade da região.

(Fonte: A Macega nº 38, out./dez. 2008)



Abertura do “UVA NO COMPLEXO”

CATÁLOGO DE FILMES E MÚSICAS DE BANDAS MILITARES

Está disponível na página oficial do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN), na intranet (www.cgcfm.mb), o catálogo digital com os títulos de filmes e

músicas de bandas militares de várias partes do mundo. Os títulos foram doados pela família do Coronel (FAB) Alvaro Luiz de Sousa Gomes, que os adquiriu em suas par-

ticipações em eventos e apresentações do gênero em diversos países.

A consulta ao catálogo das obras poderá ser realizada via web, selecionando os arquivos pelo título da obra, nome do álbum, autor, tema, gênero musical (banda sinfônica ou marcial), ano e país. Os arqui-

vos digitais para audição e/ou exibição poderão ser acessados por meio de cadastro, mediante contato com o Museu do CFN, pelos telefones 8113-5035 (Retelma) e 2126-5035 ou pelo e-mail 035@COMCFN (intranet).

(Fonte: Bono nº 094, de 12/2/2009)

CPRJ FISCALIZA 1.838 EMBARCAÇÕES NA COSTA VERDE

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) realizou, no período de 5 a 16 de fevereiro, a Operação Costa Verde, na região de Paraty, Angra dos Reis e Itacuruçá. Esta operação é um desdobramento da Operação Verão, e nos seus 12 dias de duração foram inspecionadas 1.838 embarcações, notificadas 284 e apreendidas 22. Nos testes com etilômetro, nenhum condutor apresentou índice maior que o permitido.



Em Itacuruçá, nos cinco dias de operação foram abordadas 537 embarcações, notificadas 113 e apreendidas 17. Durante a Operação em Paraty, a CPRJ garantiu a segurança da navegação durante o evento Carnamar, que aconteceu no dia 8 de fevereiro. Cerca de 120 embarcações participaram do desfile. Não houve registro de acidentes durante o evento.

Durante a Operação Costa Verde, a Capitania dos Portos recebeu apoio de um helicóptero do 1º Esquadrão de Helicópte-

ros de Instrução (HI-1) e do Rebocador de Alto-Mar *Tridente*, do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste. Cerca de cem militares, com 16 embarcações, trabalharam na missão. O grupo-tarefa foi comandado pelo capitão dos portos do Rio de Janeiro, Capitão-de-Mar-e-Guerra Wilson Pereira de Lima Filho. Esta ação também faz parte da Operação Verão, que teve início em novembro de 2008 e termina em março de 2009.

No mês de janeiro, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro inspecionou 4.015 embarcações, notificou 698 e apreendeu 42.



Vale ressaltar que, durante a Operação Verão, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro também realiza ações de fiscalização do tráfego aquaviário nas praias de Itaipu, Camboinhas, Copacabana, Leblon, Ipanema e Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro. A Operação Verão é uma ação de cunho nacional determinada pelo comandante da Marinha.

Durante toda Operação, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro realiza uma campa-

na de conscientização para criar maior comprometimento dos condutores com a segurança da navegação. Além da divulgação das

normas de segurança, são realizadas palestras em colônias de pescadores e entidades náuticas do Estado do Rio de Janeiro.

HA-1 EM EXERCÍCIO COM SUBMARINO ESTRANGEIRO

A aeronave Super Lince N-4003, do 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (EsqdHA-1), realizou a manobra chamada de *Hi-Line* com o Submarino *Salta* (S-31), da Marinha da Argentina. O exercício foi feito em 18 de novembro último, durante a comissão Fraternal-2008, e constou de um resgate de enfermo retirado de bordo do submarino utilizando-se o guincho da aeronave.

Este foi o primeiro exercício desse tipo realizado com um submarino de outra Marinha.

(Fonte: *A Macega* out./dez. 2008)



OPERAÇÃO SARSUB-TIKUNA/2009

O Comando da Força de Submarinos (ComForS) realizou, de 9 a 12 de fevereiro último, na Baía da Ilha Grande, Angra dos Reis (RJ), a Operação Sarsub-Tikuna 2009.

No dia 12, foi registrado um marco histórico para esse tipo de exercício: o resgate de quatro tripulantes do Submarino *Tikuna*

(S-34), sendo dois deles oficiais observadores de Marinhas estrangeiras, um da Marinha dos Estados Unidos e o outro da Armada do Chile.

A operação consiste em: localizar o submarino sinistrado; passagem de ar e material para prover suporte à vida dos tripu-

O S-34 realiza imersão para realização do exercício de acoplamento do Sino de Resgate Submarino do K-11





A bordo do K-11, o Comemch e o ComForS com o Comandante do K-11, pilotos do Sino de Resgate e tripulantes do S-34 após o resgate

lantes; escape individual pela guarita de salvamento; e acoplamento do sino de resgate à escotilha de salvamento do submarino pousado no fundo do mar, em simulação de um acidente.

Neste exercício, após a abertura da escotilha, um médico passou para o interior do submarino e quatro tripulantes passaram para o sino de resgate. Em seguida, os tripulantes foram trazidos à superfície e desembarcados no Navio de Socorro Submarino (NSS) *Felinto Perry* (K-11), onde passaram, simuladamente, aos cuidados da equipe de médicos e enfermeiros hiperbáricos.

O Navio de Socorro Submarino (NSS) *Felinto Perry* já havia realizado o

acoplamento do seu sino de resgate em todos os submarinos da classe *Tupi*, porém ainda não havia feito esse exercício com o Submarino *Tikuna*, único de sua classe.

O exercício foi acompanhado pelo comandante-em-chefe da Esquadra, Vice-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer, e pelo comandante da Força de Submarinos, Contra-Almirante Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior.

A Operação Sarsub-Tikuna foi um sucesso, qualificando e capacitando os meios navais participantes, incluindo a Marinha do Brasil, no seletor grupo de países que possuem a capacidade de prestar socorro à tripulação de submarinos sinistrados.

APRESENTAÇÃO SOBRE O LEPLAC

No intuito de reiterar junto às autoridades brasileiras a importância das atividades desenvolvidas pelo Plano de Levanta-

mento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), o presidente da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da

ONU, Capitão-de-Fragata (Ref^o) Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque, vem realizando diversas apresentações sobre a situação atual e perspectivas do Leplac.

Entre as autoridades que tomaram conhecimento do assunto estão o vice-presidente

da República, José Alencar; o ministro da Defesa, Nélson Jobim; a chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff; o presidente da Petrobras, José Sergio Gabrielli; e o presidente da Agência Nacional do Petróleo, Haroldo Lima.

(Fonte: InfoCIRM, set/dez 2008)

PROGRAMA DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

“Use colete. Ele salva vidas”. Este é o tema da campanha do período 2008/2009 do Programa de Segurança da Navegação da Amazônia Ocidental. O propósito é salientar os riscos para as pessoas a bordo de embarcações de pequeno porte, que podem emborcar com facilidade ou afundar rapidamente. Destaca-se que, nessa situação, por força das normas vigentes, as pessoas embarcadas devem estar usando sempre os coletes salva-vidas. Foi observado que os usuários desse tipo de embarcação não se preocupam com possíveis acidentes que, na maioria das vezes, causam vítimas fatais.

O Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Ocidental tem como propósito mostrar aos usuários e tripulantes das embarcações que trafegam nos rios e lagos da Amazônia Ocidental a necessidade de adoção de procedimentos básicos de segurança antes e durante as viagens e passeios.

Para alcançar esses propósitos, a Marinha vem realizando campanhas na região da Amazônia Ocidental desde o ano de 2003, enfocando diversos procedimentos associados à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana nos rios e à proteção do meio ambiente aquaviário.

As campanhas são divulgadas à população por meio de propaganda em rádio e televisão, distribuição de folhetos e cartilhas e veiculação de mensagens em

outdoors. Nas localidades ribeirinhas mais distantes, são realizadas palestras pelas tripulações dos navios e das Organizações Militares da Marinha localizadas em Parintins, Itacoatiara, Tefé, Boca do Acre e Eirunepé, no Estado do Amazonas, e Porto Velho e Guajará-Mirim, no Estado de Rondônia.

No período de janeiro a novembro de 2008, foram realizadas 153 palestras, divulgando os procedimentos de segurança a mais de 8.850 pessoas, abrangendo os municípios de jurisdição da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental. Foram distribuídos 16 mil *folders* e 9.200 cartilhas, disseminando, de modo amplo, uma cultura voltada para a segurança das embarcações e seus respectivos usuários, enfocando o transporte de passageiros e de carga em toda a calha do Rio Amazonas e seus afluentes.

O Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Ocidental vem sendo patrocinado, desde a sua criação, em 2003, pela Petrobras. Ele é complementado pela fiscalização do tráfego aquaviário, que é uma das principais atividades das capitânicas dos portos. Nesse contexto, foram realizadas, em 2008, 14.343 abordagens em embarcações pelas equipes de Inspeção Naval da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental e pelas Organizações Militares subordinadas anteriormente mencionadas. Essa atividade tem como propósito principal verificar se a documentação da embar-

cação e da sua tripulação está de acordo com as Normas da Autoridade Marítima, bem como o estado do material de salvatagem e demais equipamentos de bordo. Busca-se, principalmente, a orientação

e a educação do usuário. Em decorrência dessas abordagens, 2.121 embarcações foram notificadas e 648 apreendidas.

(Fonte: *Informativo Marítimo*, v. 16, nº 4, out.dez.2008)

MORTES E ACIDENTES DURANTE ATRACAÇÕES PRECISAM SER DIMINUÍDOS

De acordo com boletim do UK P&I Club, da Inglaterra, a quantidade de acidentes graves ocorridos durante manobras de atracções de navios e que resultaram em vítimas, fatais ou não, vem aumentando no longo prazo. O Club, maior segurador mundial de tonelagem mercante, verificou que foram despendidos, nos últimos 20 anos, mais de US\$ 34 milhões nas causas relativas a esse tipo de seguro.

Além disso, considerando as estatísticas relativas ao período 1987-2007, o boletim informa que foi claramente identificada a tendência ao aumento desse tipo de ocorrência. Elas são, tão-somente, a sétima causa mais freqüente de acidentes pessoais com que o segurador teve que lidar, mas a terceira mais dispendiosa, o que indica que esses acidentes são, geralmente, muito graves.

Cerca de 14% dos acidentes envolveram mortes, 23% ferimentos em pernas, 14% em colunas, 11% ferimentos múltiplos e 7%

braços e cabeças. Joelhos, ombros, mãos, peitos e faces representaram, cada um, cerca de 3%, e acidentes envolvendo bacias, olhos, pés, coxas, tornozelos e pulsos completam o total.

A maioria dos acidentes ocorreu durante o manuseio de cabos, partindo-se eles (53%) ou não (42%). Apenas 5% se originaram de falhas mecânicas. A operação de rebocadores esteve envolvida em 13% dos casos em que cabos se partiram, e 30% dos casos tiveram como causas o tempo, problemas em equipamentos e atividades entre navios.

O boletim informa ainda as áreas mais prováveis para ocorrências desse tipo, a bordo ou em terra, e faz recomendações sobre medidas de segurança a serem adotadas para a prevenção de acidentes, tanto em relação ao uso de equipamentos de proteção como às ações do pessoal envolvido.

(Fonte: *Press information* do UK P&I Club, 12/2/09)

ÂNCORA SOCIAL

Com o propósito de divulgar a todos os militares e servidores civis, bem como a seus dependentes, o trabalho de toda a Marinha realizado nos anos de 2007 e 2008 em prol do bem-estar social de seu pessoal, foi distribuída, em janeiro último, a revista *Âncora Social*.

Ao veicular iniciativas e projetos regionais, a revista pretende incentivar uma salutar troca de experiências, pela interação

de idéias, visando multiplicar as atividades do campo social que obtiveram sucesso, propagando-as em áreas onde possam ser implementadas.

Em suas páginas, são apresentados projetos de sucesso colocados em prática, de acordo com os 12 programas elaborados pela Diretoria de Assistência Social da Marinha (Dasm).

A intenção dessa publicação, que deverá ser anual, é levar ao conhecimento dos militares e dos servidores civis da nossa Instituição, bem como de seus dependentes, as diversas iniciativas realizadas nas áreas dos Comandos dos Distritos Navais. Pretende também integrar e incentivar a troca de experiências entre toda a Família Naval.

Destina-se, ainda, a contribuir para que, ao veicular iniciativas e projetos regionais, possa causar interação de idéias, multiplicar as atividades que obtiveram sucesso e propagá-las nas áreas onde ainda não foram implementadas. Reportagens, entrevistas e matérias publicadas foram organizadas a partir do material enviado pelos responsáveis dos Núcleos do Serviço de Assistência Integrada ao Pessoal da Marinha (N-SAIPM). Da mesma forma, a criação da logomarca e o nome da revista puderam ser elaborados a partir de diversas sugestões encaminhadas pelos N-SAIPM.

Nesta primeira edição, a *Âncora Social* traz uma entrevista com o comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e sua esposa, Sra. Sheila Royo Soares de Moura. O casal fala dos objetivos da publicação e da importância das ações de Assistência Integrada para garantir a tranquilidade dos assistidos. A revista está organizada, para que o leitor acompanhe, em cada seção, o conjunto de projetos executados num mesmo programa. Apresenta também um capítulo

sobre o Abrigo do Marinheiro e um pouco do que essa entidade oferece. A atuação de esposas de militares que desenvolvem trabalhos paralelos de assistência social é destacada na seção Voluntariado. Já as diversas iniciativas de prestação de serviços à comunidade foram abordadas na seção Presença na Comunidade.

Uma versão digital da revista *Âncora Social* encontra-se disponível para *download* no site da Marinha na internet (www.mar.mil.br) e na página do Gabinete do Comandante de Marinha na intranet (www.gcm.mb).



VOLUNTÁRIAS CISNE BRANCO

O Abrigo do Marinheiro criou o Departamento “Voluntárias Cisne Branco” (VCB). A associação, formada por esposas de oficiais da Marinha, foi lançada em jantar beneficente, realizado na Escola Naval (RJ) em 20 de dezembro último, com a presença

do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

O Departamento tem como propósito complementar as ações de assistência social, em apoio à estrutura já existente do Abrigo do Marinheiro. A Sra. Sheila Royo Soares de Moura,

esposa do comandante da Marinha, assumiu o cargo de diretora do Departamento.

As diretorias seccionais estão a cargo das esposas dos comandantes dos Distritos Navais e da esposa do comandante da Força Aeronaval, que trabalharão regionalmente, vinculadas à Diretoria do Departamento “Voluntárias Cisne Branco”.

Na área do Rio de Janeiro, a coordenação das atividades caberá a Sra. Maria Augusta de Castro Leal, esposa do diretor-geral do Pessoal da Marinha, diretora seccional empossada.

O Plano de Trabalho das VCB para 2009 comporta três principais ações, a saber:

– Ação 09.01 – apoio a crianças especiais, cujo propósito é contribuir para melhor desenvolvimento das atividades do Grupo de Avaliação e Acompanhamento de Pacientes Especiais (Gaape);

– Ação 09.02 – atendimento especial, cujo propósito é ampliar a eficácia do Programa de Atendimento ao Especial (PAE); e

– Ação 09.03 – ampliação do atendimento a internados e convalescentes, cujo propósito é expandir o campo de atuação das voluntárias do Hospital Naval Marcílio Dias.

Contribuíram com recursos para o início das atividades das VCB, além do Abrigo do Marinheiro, as seguintes empresas: OGX S.A, Unimed, Pouplex, Emgepron, Banco Real, MaPma Produtos Financeiros e Seguros, Condor S/A Indústria Química, Agrale S/A, MSC Cruzeiros do Brasil, Dohler S/A, Celier Alimentos do Brasil Ltda, Companhia Brasileira de Cartuchos (CBC) e Biodinâmica Produtos e Serviços para Laboratórios.

(Fonte: Bono nº 44, de 26/1/2009)

VOLUNTÁRIAS CISNE BRANCO EM SÃO PEDRO DA ALDEIA

A Associação Voluntárias Cisne Branco (VCB), cujo propósito é complementar as atividades da Diretoria de Assistência Social da Marinha (Dasm), participou de várias atividades beneficentes em São Pedro da Aldeia (RJ) no final do ano passado. A VCB foi criada em 20 de dezembro de 2008, tendo como diretora a Sra. Sheila Royo Soares de Moura (esposa do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto), sendo diretora da Seccional São Pedro da Aldeia a Sra. Ana Garrone, esposa do comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante Nelson Garrone Palma Velloso.

As voluntárias da Seccional São Pedro da Aldeia colaboraram com o Grupo de Avaliação e Acompanhamento do Paciente Especial (Gaape) da Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia, repassando material didático, fral-

das descartáveis e latas de leite em pó obtidas em campanhas de coleta entre os militares e servidores civis do Complexo Aeronaval, por meio de doações das voluntárias da cidade do Rio de Janeiro, recebidas em evento realizado no Clube Naval Piraquê.

Outras atividades beneficentes realizadas pelas voluntárias da Seccional São Pedro da Aldeia da VCB foram: Aniversariantes do Trimestre, Bazar de Natal, Feira de Artesanato e Desfile de Modas, sendo que a renda deste último foi totalmente revertida para as famílias de militares vitimados pelas enchentes em Santa Catarina. Também foi inaugurado o Box 01, espaço cedido pela Prefeitura Municipal de São Pedro da Aldeia, onde as artesãs da família aeronaval poderão divulgar e vender seus trabalhos, contribuindo para melhorar as suas rendas familiares.

Ainda no intuito de colaborar com a comunidade naval, o *Balcão Macega*, veículo eletrônico de divulgação do Comando da Força Aeronaval com anúncios sobre hotéis e pousadas, aluguel e venda de imóveis, automóveis, brinquedos etc., arrecada

uma “taxa” de publicação simbolizada pela doação de um item de cesta básica ou um pacote de fraldas descartáveis. Cabe ressaltar que os anúncios das artesãs e prestadoras de serviços são gratuitos.

(Fonte: *A Macega*, out.dez/2008)

LANÇAMENTO DE LIVRO: DOCUMENTOS DA POLÍTICA EXTERNA INDEPENDENTE

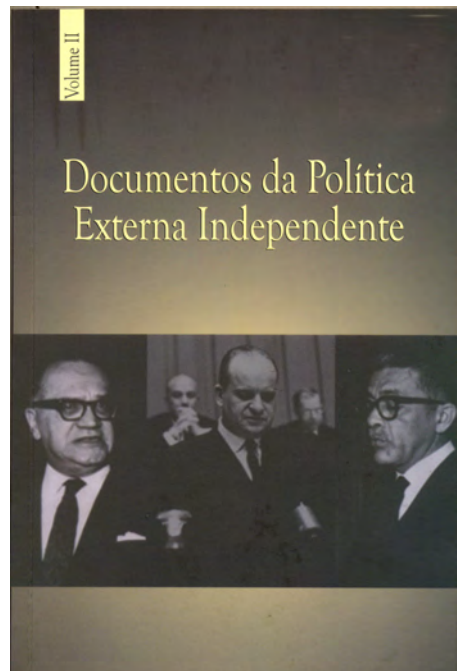
Foi lançada recentemente a obra *Documentos da Política Externa Independente – volume II*, organizada por Alvaro da Costa Franco e editada pela Fundação Alexandre de Gusmão. O livro reúne 52 documentos relativos às relações exteriores do Brasil, com datas do período entre 24 de setembro de 1962 a 31 de março de 1964, ou seja, da posse de Hermes Lima como ministro das Relações Exteriores à queda do Presidente João Goulart, um ano e seis meses de grande efervescência política no País e de mudanças no panorama internacional devido à transição da Guerra Fria para o período da coexistência entre as duas superpotências da época, Estados Unidos e União Soviética.

Os documentos reunidos mostram que, nesse cenário, a diplomacia brasileira procurava agir no sentido de, mantendo a liberdade de movimento e fora do bloco não-alinhado, “definir uma política a partir de uma reavivada consciência dos interesses nacionais, buscar aproximação com os países que, partilhando a mesma problemática, tinham conosco evidentes afinidades, e, identificados os objetivos estratégicos comuns, delinear as táticas mais adequadas aos diversos cenários internacionais em que éramos chamados a atuar”, conforme explica o texto de apresentação do livro.

A Fundação Alexandre de Gusmão, instituída em 1971, é uma fundação pública vinculada ao Ministério das Relações Ex-

teriores e tem a finalidade de levar à sociedade civil informações sobre a realidade internacional e sobre aspectos da pauta diplomática brasileira. Sua missão é sensibilizar a opinião pública nacional para os temas de relações internacionais e para a política externa brasileira.

O Centro de História e Documentação Diplomática da Fundação Alexandre de Gusmão fica no Palácio Itamaraty, onde está depositado rico acervo documental sobre a história das relações internacionais e diplomáticas do Brasil.



LANÇAMENTO DE LIVRO: GUERRA NO MAR – BATALHAS E CAMPANHAS NAVAIS QUE MUDARAM A HISTÓRIA

Quatorze batalhas e campanhas navais que “ajudaram a moldar o mundo” (nas palavras do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, que apresenta o livro) estão relatadas em *Guerra no Mar – Batalhas e campanhas navais que mudaram a história*, lançado pela Editora Record. A obra, organizada por dois estudiosos da história marítima e naval brasileira, Vice-Almirante (Refº) Armando Amorim Ferreira Vidigal e Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida, reúne textos de sete professores universitários e sete oficiais da Marinha que apresentam relatos empolgantes desses eventos.

O livro é dividido em 14 capítulos, cada um dedicado a uma batalha ou campanha naval:

– “A Batalha Naval de Salamina e as Fronteiras Ocidentais”, por Dr. André Leonardo Chevitaese, professor de História Antiga na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e autor de diversos livros;

– “Batalha Naval de Mylae (260 a.C.), o início da conquista do *Mare Nostrum* romano”, por Regina Maria da Cunha Bustamante, professora e pesquisadora do Laboratório de História Antiga do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ, co-editora científica da revista *Phoênix* e autora do livro *Olhares do Corpo*;

– “Lepanto: o crepúsculo das grandes galeras de batalha”, por Márcio Antônio Scarlécio, professor da Universidade Cândido Mendes e da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ) e autor de diversos livros e artigos;

– “A Invencível Armada: mito, dogma e poder”, pelo Contra-Almirante (RM1) Reginaldo Garcia Gomes dos Reis, chefe do Departamento de Ensino da Escola de Guerra Naval (EGN) e autor de vários artigos;

– “Guerras Anglo-Holandesas: a luta pelo comércio marítimo”, pelo Comandante Francisco Eduardo Alves de Almeida, graduado em História pela UFRJ e mestrando do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ e um dos autores do livro *Introdução à história marítima brasileira*;

– “Trafalgar 1805 – um mundo em transformação”, por Kenneth Light, professor anglo-brasileiro nascido no Rio de Janeiro, viveu na Inglaterra e formou-se em Lon-



dres, autor de vários livros sobre história marítima;

– “A Batalha de Hampton Roads: a tecnologia altera a tática naval”, por Ricardo Pereira Cabral, pesquisador do Laboratório de Estudos do Tempo Presente da UFRJ, professor da Universidade Gama Filho e um dos autores dos livros *Dicionário do Século XX: guerras e revoluções – eventos, idéias e instituições* e *O mundo latino e a “mundialização”*;

– “A Batalha Naval do Riachuelo, na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai”, pelo Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), autor de diversos artigos sobre História e Engenharia Naval e coordenador e autor do livro *Introdução à História Marítima Brasileira*;

– “A Batalha Naval de Yalu: o Japão e a China na busca da afirmação da soberania”, pelo Vice-Almirante (RM1) Afonso Barbosa, ex-diretor da EGN e do Departamento de Política e Estratégia do Ministério da Defesa e um dos autores do livro *O Brasil e o mundo*;

– “Batalha de Tsushima: surge uma nova potência”, pelo Capitão-de-Fragata (Refº) Antonio Luiz Porto e Albuquerque, bacharel em História, museólogo e doutor em Filosofia, ex-docente da Escola Naval e do Curso de Museus no Museu Histórico Nacional e autor de vários artigos e livros;

– “A Batalha da Jutlândia – a última batalha naval em que o canhão foi a arma decisiva” e “Conflito no Atlântico Sul: a luta pela posse do Arquipélago das Falklands/Malvinas”, pelo Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal (Refº), conferencista em vários países e autor de diversas obras sobre estratégia e poder naval e história marítima;

– “A Batalha do Atlântico. A luta pelo domínio dos mares durante a Segunda Guerra Mundial”, por Francisco Carlos Teixeira da Silva, professor de História Moderna e Contemporânea da UFRJ, professor emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, professor e membro do Centro de Estudos de Política e Estratégia da EGN e autor de diversos artigos e livros;

– “A Batalha Naval de Midway”, por Willians Gonçalves, professor e coordenador do curso de pós-graduação *lato sensu* em História das Relações Internacionais da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), professor do Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal Fluminense (UFF) e do Curso de Doutorado em Relações Internacionais da Universidade Nacional de Rosário (Argentina) e autor de livros sobre Relações Internacionais; e

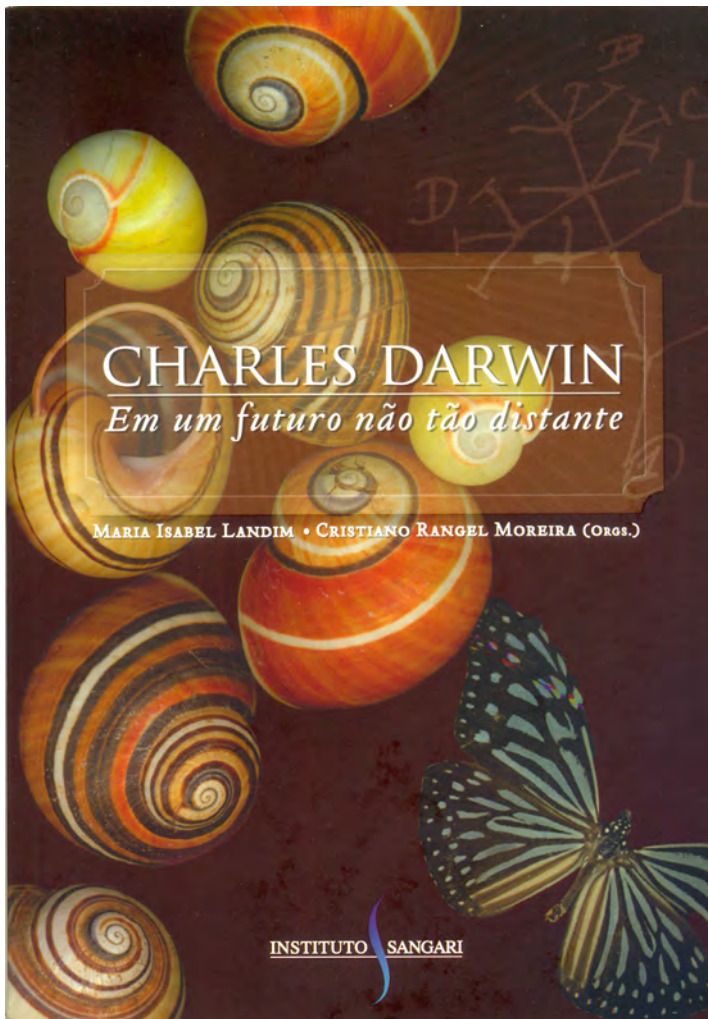
– “A Batalha do Golfo de Leyte”, pelo Vice-Almirante (Refº) Helio Leoncio Martins, docente convidado do Curso de Especialização em História Militar da UFRJ/Exército Brasileiro e autor de inúmeros artigos e livros sobre história naval.

LANÇAMENTO DE LIVRO: CHARLES DARWIN – EM UM FUTURO NÃO TÃO DISTANTE

Foi lançado, em 12 de fevereiro último, na Livraria da Travessa, no Rio de Janeiro, o livro *Charles Darwin – Em um futuro não tão distante*. A obra, organizada por Maria Isabel Landim e Cristiano Rangel Moreira, reúne textos apresentados por nove auto-

res no ciclo de palestras realizado no Rio de Janeiro durante a Mostra Darwin, em comemoração aos 200 anos de nascimento do cientista. A edição é do Instituto Sangari.

O livro é dividido em 12 capítulos: “Duzentos anos de Charles Darwin: de onde



partimos e aonde queremos chegar”, pelos organizadores; **“Três viajantes e a Teoria da Evolução”**, pelo Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt, diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha; “Reven- do alguns temas darwinia- nos – mitos e verdades no relato de Huxley e Kettlewell”, por Nelio Bizzo; “A perspectiva evolutiva – uma introdução”, por Mário de Pinna; “E se formos apenas grandes primatas?”, por Suzana Herculano-Houzel; “Em um futuro não tão distante – Darwin e a ciência do comportamento”, por César Ades; “Desinventando as raças”, por Sérgio Pena; e “Darwin e a consciência no século XXI”, por Sérgio Besserman Vianna.

LANÇAMENTO DE LIVRO: O BRASIL COMO IMPÉRIO

Com 14 artigos que abordam o período da história do Brasil que vai desde a transferência da Corte portuguesa para o País até o declínio do Império e o advento da República, foi lançado recentemente o livro *O Brasil como Império*, organizado por Sonia Guarita do Amaral. A edição é da Companhia Editora Nacional.

A obra originou-se de curso homônimo realizado em São Paulo no primeiro semestre de

2008, no âmbito do programa Viver Arte, promovido pelo Instituto Arte na Escola. Especialistas de diversas áreas analisam aspectos que caracterizaram a era monárquica no Brasil, discutindo, em detalhes e em linguagem acessível, a política, a sociedade, as artes e as instituições, não somente do Império, mas também do período que o antecedeu, quando a corte de D. João VI instalou-se no Rio de Janeiro, transformando os costumes da colônia.



Um dos autores é o Almirante-de-Esquadra José Maria do Amaral Oliveira, que assina os artigos “A Marinha Imperial e a integração na-

cional” e “O baile da Ilha Fiscal e a derrocada do Império”. O Almirante Amaral é colaborador assíduo da *Revista Marítima Brasileira*.

NAVEGANDO NAS ONDAS DO DESCOBRIMENTO

“Navegando nas ondas do descobrimento” é mais um espetáculo que vem sendo apresentado no Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, como parte do projeto educativo “Conhecendo e brincando no Espaço Cultural da Marinha”, da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) em parceria com a Liga dos Amigos do Museu Naval e com patrocínio da Companhia de Navegação Norsul. O projeto, elaborado e coordenado pela museóloga Vera Lucia Finkel, consta de peças teatrais com narração da história da Marinha do Brasil, seus personagens e feitos.

Em “Navegando nas ondas do descobrimento”, a personagem Maria – vestida com uma roupa de grumete – e seu marido

Oscar, um cantor, preparam o almoço e vão selecionando os temperos referentes a cada prato. Combinaram um almoço a caráter. Ao longo da encenação ele também se veste com roupas do século XVI. Há tempero de todo tipo. Maria e Oscar, que conhecem muitas histórias, vão contando sobre a chegada das especiarias ao Brasil e de que forma isso influenciou na história da navegação e na descoberta de novos mundos, como foi o caso do Brasil.

Durante o almoço, em meio ao assunto, surgem curiosidades tais como o uso da Astrologia e da Astronomia como auxílio precioso para as grandes viagens marítimas. Maria lembra de Sagres (que não foi uma “escola” no conceito moderno da palavra). Lembra também dos vários tipos de

embarcações usadas na época do descobrimento – sobretudo a nau capitânia, utilizada por Cabral.

A cozinha também vai trazer para Maria a lembrança de fatos anteriores e posteriores ao descobrimento do Brasil, como a viagem de Vasco da Gama e um episódio que para alguns virou uma espécie de lenda: a história de que índios tupinambás teriam praticado canibalismo com o explorador Hans Staden depois de ele ter ficado preso por oito meses.

O texto e a direção são de Gedivan de Albuquerque. No elenco, estão Gedivan de Albuquerque e Rita J. Bogado. A produção executiva e a coordenação da montagem são de Raquel Brum.

A peça é apresentada aos sábados e domingos, com sessões às 14h30 e 16 horas e oficina de arte às 15 horas e às 15h40. A entrada é franca. O Espaço Cultural da Marinha fica na Avenida Alfred Agache, s/n, ao lado da Maternidade da Praça XV.



O FANTÁSTICO MUNDO DA CIÊNCIA

É possível unir brincadeira e conhecimento. Para mostrar isso e com inspiração

nas curiosidades sobre Ciência e Tecnologia, o Museu Naval apresenta a



peça teatral “O Fantástico Mundo da Ciência”. Por se tratar de tema bastante amplo, foi escolhida a questão da água como foco central, com destaque para a preservação desse recurso natural no planeta como a principal preocupação.

Numa espécie de prólogo, dois cientistas bem-humorados falam sobre a teoria do bigue-bangue no



surgimento do Universo. Eles descrevem para o público a experiência com a máquina LHC – mm, potente acelerador de partículas capaz de reproduzir o momento da explosão inicial que deu origem ao universo, segundo aquela teoria. Deste aspecto geral da existência da Terra, passa-se ao aspecto específico: a água.

Os cientistas partem, então, para uma experiência simples com uma pedra de gelo e vão estabelecendo, ao longo do espetáculo, uma ligação com o Programa Antártico Brasileiro (Proantar).

O Proantar, com participação fundamental da Marinha do Brasil, é realizado na Antártica, o quinto maior continente do mundo. Lá está instalada a Estação Comandante Ferraz, com seus laboratórios sofisticados, onde são realizadas pesquisas com recursos desenvolvidos por tecnologia de ponta. A

estação é administrada por dez militares da Marinha do Brasil, e sua manutenção é feita pelo Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro.

Depois de apresentado o tema, numa espécie de aula-espetáculo, os cientistas interagem com a platéia no sentido de multiplicar as informações, aguçando mais ainda a curiosidade sobre os assuntos e mostrando, assim, que questões de Ciência e Tecnologia estão bastante presentes no nosso dia-a-dia.

A museóloga Vera Lucia Finkel é a encarregada da Ação Educativa do projeto. O texto, a música e a direção são de Gedivan de Albuquerque. No elenco estão Bruno Quaresma, Pablo Bois e Leo Castro. A produção executiva e os figurinos são de Raquel Brum, que também é responsável pela coordenação da montagem, e os adereços são de Rita J. Bogado.

O FRANCÊS VOADOR NO MUSEU NAVAL

Uma jovem pesquisadora em busca de lendário tesouro dos jesuítas encontra o fantasma do corsário René Duguay-Trouin, que em 1711 invadiu a cidade do Rio de



Infantil



O homem que sequestrou o Rio

Peça 'O francês voador', no Museu Naval, fala sobre invasão de corsário à cidade em 1711

Rafael Teixeira

No distante ano de 1711, o corsário francês René Duguay-Trouin desembarcou no Rio — mas não em paz. Na verdade, ele tomou a cidade como “refém”, ameaçando destruí-la caso não fosse pago um resgate. É essa história, pouco conhecida dos brasileiros, que é contada na peça “O francês voador”, em cartaz no

Museu Naval às quartas e sextas (entradas gratuitas), de graça. Baseado na sétima peça infantil-jornalística com temática histórica escrita e dirigida por Dulce Bressane. A trama, porém, conta com um personagem contemporâneo, a pesquisadora Isabelia Azeite, que se vê às voltas com o fantasma de Duguay-Trouin. — Ela é uma personagem que cria uma identificação com as crianças — conta Dulce. ■

A PESQUISADORA — o fantasma de René Duguay-Trouin trama história



Janeiro em busca de riqueza. À frente de 6 mil homens, Duguay-Trouin desembarcou na cidade, que foi tomada como “refém”, sendo exigido polpudo resgate aos portugueses para a sua desocupação.

Misturando ficção e história do Brasil, esse é o tema central da peça “O francês voador”, em cartaz no Museu Naval, no Rio de Janeiro, como parte do projeto Viagem pelo Mundo da História. Entre muita música e divertidos equívocos, cada personagem conta sua versão de como se deu a invasão do corsário e sua tropa em terras cariocas. “O francês voador” utiliza diversas referências bibliográficas, misturando

Corsário: uma invasão francesa no Rio de Janeiro – Diário de Bordo (do próprio Duguay-Trouin), lançado recentemente no Brasil, com *A Relíquia*, de Eça de Queirós, e a lenda do Tesouro dos Jesuítas.

O projeto Viagem pelo Mundo da História, desenvolvido pelo Museu Naval e a Cia da Arca, tem o objetivo de levar ao público arte e conhecimento sobre a história do Brasil e da Marinha sob o ponto de vista de um país com um vasto litoral.

Escrito e dirigido por Dulce Bressane, o espetáculo é voltado para o público de 7 a 15 anos de idade. No elenco estão Aline Sampin, Livia Guedes, Thiago Macedo e Luciano Moreira. A direção musical é de Luciano Moreira e a direção de arte, de Lúcia Lacerda. A peça fica em cartaz até 30 de maio, às quartas e sextas-feiras, mediante

agendamento pelo telefone 2104-5496, ramal 249. O Museu Naval fica na R. Dom Manoel, 15, Centro.

A entrada é franca.

Quarta-feira 28 de janeiro de 2009 • 5

TEIRO GRAÇA



«A peça infantil 'O francês voador' estreia hoje, às 14h, no Museu Naval (Rua Dom Manoel 15, Praça Quinze, Centro). haverá sessão até 30 de maio, às quartas e sextas-feiras. A entrada é livre»



A incrível história do francês que sequestrou o Rio

Parte da programação do Rio de Janeiro no Dia da Arca, o novo espetáculo da Cia da Arca apresenta ao público a incrível aventura do francês René Duguay-Trouin. Em 1711, esse corsário, à frente de 6.000 homens, desembarcou no Rio, tomou a cidade como refém e exigiu um polpudo resgate, pago pelo governador Francisco de Castro Manoel. Na montagem, com texto e direção de Dulce Bressane, Luciano Moreira e Livia Guedes. (Foto) encenação e fantasia de Duguay-Trouin

2 - diversão



«ACONTECEU MESMO» Há muitos anos, em 1711, um homem invadiu a cidade do Rio de Janeiro e pediu um resgate aos portugueses para sair. Era o corsário francês René Duguay-Trouin. A história é tão fascinante que virou peça de teatro, chamada “O francês voador”, que estreia nesta quarta-feira, no Museu Naval (Rua Dom Manoel 15, Praça XV). O espetáculo tem entrada franca e será apresentado às quartas e sextas-feiras, sempre às 14h.

ENCONTRO DE FRONTEIRAS

O Comando do 6º Distrito Naval (Ladário/MS) sediou, no dia 15 de janeiro, o “Encontro de Fronteiras” entre o Presidente do Brasil, Luíz Inácio Lula da Silva, e o Presidente da Bolívia, Evo Morales Ayma, ocorrido após a inauguração, na Bolívia, de trechos do Corredor Bioceânico, rodovia que ligará a fronteira a Santa Cruz.

O evento contou com a participação de diversas autoridades bolivianas e brasileiras, tais como: os ministros da Justiça, da Defesa, dos Transportes, de Minas e Energia, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; o governador do Estado do Mato Grosso do Sul; e o embaixador do Brasil na Bolívia.

O Comandante do 6º Distrito Naval, Contra-Almirante Cesar Sidonio Daiha Moreira de Souza, recebeu o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e, posteriormente, o Presidente Evo Morales, que passou em revista a Guarda de

Honra. Os presidentes descerraram, no prédio do Comando, placa alusiva ao encontro.

Após o almoço, no Clube Marisco, foram realizadas reuniões, assinatura de atos e declaração à imprensa nos salões do Hotel de Trânsito da Marinha.

(Fonte: <https://www.mar.mil.br>)



O Presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva e o Presidente da Bolívia Evo Morales

SISTEMA DE IDENTIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE NAVIOS A LONGA DISTÂNCIA

Cumprindo resolução da Organização Marítima Internacional (OMI), entrou em operação na Marinha o sistema “Long Range Identification and Tracking of Ships” (LRIT), que provê a identificação e o acompanhamento global dos navios. A informação LRIT, que contém posição, hora e identificação do navio, é fornecida aos países

de bandeira dos navios por meio de um centro de dados.

Os diversos centros de dados dos países trocam informações LRIT entre seus navios. A implantação deste sistema no nível internacional implicará um expressivo aperfeiçoamento da segurança marítima mundial ao incrementar o controle sobre o

tráfego marítimo e melhorar o apoio às ações de busca e salvamento.

O Brasil estabeleceu um Centro de Dados Nacional LRIT (CDNL) e, dos cerca de 160 países signatários da OMI, apenas sete concluíram com sucesso os testes dos respectivos centros de dados durante o ano de 2008 e, destes sete, apenas cinco centros já estão em produção, sendo um deles o centro brasileiro, que é o único da América do Sul, o que possibilitará prestar este serviço a outros países, como já acordado, por exemplo, com o Uruguai.

Este resultado expressivo se deve ao esforço da Marinha do Brasil, que utilizou

os seus recursos para implantar o sistema. Estiveram envolvidos neste projeto o Estado-Maior da Armada, a Representação Permanente do Brasil Junto à Organização Marítima Internacional, o Comando de Operações Navais, a Diretoria de Portos e Costas, a Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha, o Centro de Análises de Sistemas Navais (desenvolvedor do *software* do centro de dados), o Centro de Tecnologia da Informação da Marinha (hospeda o serviço nas suas instalações) e o Comando do Controle do Tráfego Marítimo (responsável por operar o sistema).

(Fonte: Bono nº 094, de 12/2/2009)

PATRONOS NA MARINHA

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) divulgou, por meio de Boletim de Ordens e Notícias (Bono), durante a Semana da Marinha, os patronos instituídos na Marinha do Brasil e os respectivos atos de instituição, como indicado a seguir.

– Patrono da Marinha do Brasil: Almirante Joaquim Marques Lisboa (Marquês de Tamandaré), Aviso do Ministro da Marinha Nº 3.322, de 4 de setembro de 1925.

– Patrono das Bandas de Música e Marcial da Marinha: Maestro Antônio Francisco Braga, Decreto Nº 62.683, de 10 de maio de 1968.

– Patrono do Corpo de Saúde da Marinha: Cirurgião-Mor Joaquim Cândido Soares de Meirelles, Decreto Nº 63.684, de 25 de novembro de 1968.

– Patrono da Hidrografia da Marinha: Capitão-de-Fragata Manoel Antônio Vital de Oliveira, Decreto Nº 77.070, de 21 de janeiro de 1976.

– Patrono do Servidor Civil da Marinha: Mestre Antônio da Silva, Portaria Ministerial Nº 131, de 18 de janeiro de 1980.

– Patrono dos Artilheiros da Marinha: Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Antônio Baptista, Portaria Ministerial Nº 1.139, de 31 de dezembro de 1985.

– Patrono dos Quadros de Oficiais Auxiliares da Marinha: Vice-Almirante João do Prado Maia, Portaria Ministerial Nº 1.037, de 19 de novembro de 1986.

– Patrono dos Maquinistas da Marinha: Vice-Almirante Ary Parreiras, Portaria Ministerial Nº 1037, de 19 de novembro de 1986.

– Patrono do Quadro de Capelães da Marinha: Capitão-de-Corveta (CN) Rodomark Fernandes de Souza – Dom Carlos O.S.B., Portaria Nº 653, de 27 de julho de 1988.

– Patrono das Mulheres Militares da Marinha: Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 284, de 6 de julho de 1999.

– Patrono do Corpo de Intendentes da Marinha: Vice-Almirante (IM) Gastão Motta, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 43, de 13 de março de 2003.

– Patrono do Corpo de Engenheiros Navais: Contra-Almirante (EN) João Cândido

dido Brazil, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 134, de 8 de julho de 2003.

– Patrono das Comunicações Navais:
Vice-Almirante Tácito Reis de Moraes

Rego, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 178, de 1ª de setembro de 2008.

(Fonte: Bono Especial nº 920/2008)

TEATRO NO MUSEU

AMÉLIA E ATALIBA

– O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

No ano de 1944, uma festa é desmarcada por causa da partida inesperada de navios da Marinha para proteção a um comboio de navios mercantes. Diante do imprevisto, as famílias dos oficiais se reúnem – com o público – para um bae-papo informal. Amélia, esposa do Tenente Ataliba, embarcado no Contratorpedeiro *Bauru*, então, comenta sobre sua vida, suas esperanças e medos.

Enquanto conta sua história, fala sobre as mudanças ocorridas no Brasil por causa da guerra, os motivos que levaram à participação do Brasil e episódios dos navios brasileiros afundados pelos alemães. Permeado com referências de época, o espetáculo mostra hábitos e costumes de um tempo em que se tomava chá ou ponche em vez daquele “refrigerante preto” (Coca-Cola), as luvas e chapéus eram obrigatórios, e se escutavam a Rádio Nacional e Cole Porter. Preocupada com o trabalho do marido, Amélia relembra as explicações que ele lhe dava sobre como eram feitos os comboios, a compra dos modernos contratorpedeiros, os cuidados em tempo de guerra, a ação conjunta das Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos e o legado proporcionado por essa parceria.



A peça, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, com a atriz Aline Sampin.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

TEATRO NO MUSEU

TAMANDARÉ – JOVEM HERÓI

Neste ano em que se comemora o Bicentenário de Nascimento do Patrono da Marinha do Brasil, o Museu Naval apresenta *Tamandaré – jovem herói*, que leva aos jovens entre 12 e 18 anos um pouco das aventuras desse

marinheiro que tanto lutou pela soberania do País. O espetáculo mostra um Tamandaré ainda moço, bem diferente da conhecida imagem de um almirante idoso e com barbas brancas retratada em nossos livros de História, e narra episódios por ele vividos até os 40 de seus 90 anos de idade.

Em linguagem atual, são revividos fatos como a captura do herói por corsários ingleses e sua espetacular fuga; o recebimento de uma luneta oferecida pelo Almirante Espora, argentino, em reconhecimento a seus atos de dignidade diante do inimigo vencido; e sua participação, em tempos de paz, no salvamento de mais de 400 naufragos de um navio em chamas no Mar da Irlanda.

Tamandaré – jovem herói pretende fazer com que o almirante sirva de exemplo, estímulo e inspiração para aqueles que queiram compor uma nova geração de homens do mar.

A peça, com texto direção e figurinos de Dulce Bressane e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, representada pelo ator Luciano Moreira.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).



TEATRO NO MUSEU

VIDA A BORDO

Numa viagem no tempo a bordo de uma nau do século XVI, os alunos de escolas que visitam o Museu Naval podem conhecer um pouco sobre os interesses que levaram os portugueses a navegarem além-mar.



Lindomar (ator Thiago Macedo), capitão nomeado pelo rei, e seu experiente amigo Aires Marinho (ator Luciano Moreira) organizam uma expedição de Portugal rumo ao Rio de Janeiro. Ao som de canções lúdicas, a criançada participa ativamente dessa “viagem” que mostra os instrumentos de bordo então usados, as fainas, a alimentação e diversas

situações vividas nessa travessia do Oceano Atlântico.

Vida a bordo, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de João Gomes e produção de Sulamita Carvalho, é ideal para crianças de 6 a 10 anos.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

