CENTENÁRIO DE NASCIMENTO DE



REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

V. 123 nºs 01/03
– jan./mar. 2003

JOSÉ PANCETTI







BN-INVENTARIO
0278185-9

Marinha, 1947 - F. Castro Maya

Marinha de Itapoã, 1957 - Banco da Bahia

Paisagem com coqueiro e barco, 1954 - Bloch

Lavadeiras do Abaeté, 1956 - Col. Carlos Morais Pereira



19:856-7 fl.14 243-2-4

BIBLIOTECA NACIONAL Rio de Janeiro

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1616

FUNDADOR:

Sabino Elói Pessoa
Tenente da Marinha
Conselheiro do Império

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

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 123 n.os 01/03
jan./mar. 2003

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

Com a colaboração de seus leitores, a *RMB* será uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

Publicidade e Assinatura

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário s/nº
Ilha das Cobras — Centro
20091-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 3870-6852 e 2524-9460
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm1412@sdm.mar.mil.br

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

BRASIL	EXTERIOR
R$ 8,00	US$ 9.00
R$ 30,00	US$ 36.00

COMANDANTE DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Roberto de Guimarães Carvalho*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Mauro Magalhães de Souza Pinto*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA
Diretor
Contra-Almirante *Max Justo Guedes*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
Diretor
Capitão-de-Mar-e-Guerra *Luiz Henrique de Azevedo Braga*

Consultores Especiais da RMB
Vice-Almirante (Ref[a]) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[a]) *Milton Sergio Silva Corrêa*

Superintendência de Documentação
Capitão-de-Corveta (T) *Jorge Luiz Ribeiro Pastura*

Departamento de Publicações e Divulgação
Capitão-de-Corveta (T) *Jorge Luiz Ribeiro Pastura*
Primeiro-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*
Primeiro-Sargento (MR-SN) *Jorge José Camberlin de Mattos*

Equipe Editorial
Deolinda Oliveira Monteiro
Luciana Lima Gomes (Estagiária)
Manuel Carlos Corgo Ferreira
Tatiane de Araújo Santana (Estagiária)

Diagramação
Celso França Antunes
Edilson José Alves

Apoio Administrativo e Expedição
Segundo-Sargento (MT-SN) *João Humberto de Oliveira*
Cabo (TI) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*
MN-QS *Marcus Vinícius Lemos Cabral*
MN-QS *Ricardo Tenório Pessoa da Silva*
Ilda Lopes Martins
Renée Pimentel Reis

Impressão
BASE DE HIDROGRAFIA DA MARINHA EM NITERÓI

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

☐ anexo, comprovante de depósito na conta corrente ***170500-8*** agência ***3602-1***, do Banco do Brasil, em nome do Serviço de Documentação da Marinha, Código Identificador ***777100219110400*** no valor de R$ 30,00.

☐ anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US$ 36 (exterior).

☐ para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R$ 2,50, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro
20.091-000 – Rio de Janeiro — RJ
Tels.: (21) 3870-6852 e 524-9460
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm1412@sdm.mar.mil.br

NOME: ..... POSTO: .....

ENDEREÇO: .....

CEP ..... CIDADE: ..... ESTADO: .....

DATA: .....Nº DE CORPO (MB): .....

.....
ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA *RMB*

SUMÁRIO

9 **NOSSA CAPA:**
JOSÉ PANCETTI NA MARINHA
Max Justo Guedes – Contra-Almirante

*
* *

27 **A MARINHA E A AVIAÇÃO NAVAL**
Sérgio Chagasteles – Almirante-de-Esquadra – Comandante da Marinha

31 **O ESPÍRITO DOS AVIADORES NAVAIS**
De todos nós para todos vocês
Aidé Antonieta Faé – Primeiro-Tenente (AA)

*
* *

33 **O DESAFIO BRASILEIRO NO INICIO DO SÉCULO XXI**
Hernani Goulart Fortuna – Almirante-de-Esquadra (Refº)

49 **A NOVA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA NACIONAL DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**
Armando Amorim Ferreira Vidigal – Vice-Almirante (Refº)

101 **A FLOTILHA DE SUBMERSÍVEIS E O LEVANTE DO ENCOURAÇADO *SÃO PAULO***
Ruy Capetti – Vice-Almirante (RRm) — *Francisco Carlos Pereira Cascardo* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

141 **UMA MARINHA OCEÂNICA PARA O SÉCULO XXI**
Eduardo Italo Pesce – Professor

165 **A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL**
Parte III (Final)
Kenneth H. Light – Tradução de: *Eduardo Italo Pesce* – Professor

187 **RECRUTAMENTO PARA A ESCOLA NAVAL DE ANÁPOLIS**
Neil Thompson – Jornalista

191 **EU TENHO MEDO – A MARINHA E A CONJUNTURA ORÇAMENTÁRIA**
Celso de Mello Franco – Capitão-de-Fragata (Refº)

195 **O EMPREGO DE SENSORES INFRAVERMELHO NA DETECÇÃO DE MÍSSEIS ANTINAVIO DE BAIXA ALTITUDE (*SEA-SKIMMING*)**
Ricardo Cesar Coutinho – Capitão-de-Corveta (EN)

206 **SEÇÃO CAAML**

207 **UM DIA NA VIDA DO OFICIAL ENCARREGADO DO CONTROLE DE AVARIAS**
Márcio Vasconcellos Rocha – Capitão-de-Corveta

211 **SISTEMA REMOTO DE CAÇA-MINAS**
Ronaldo Schara Junior – Capitão-Tenente

215 **ERRATA**

217 **NOSSOS ARTISTAS**

231 **CARTA DOS LEITORES**

237 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

248 **DOAÇÕES AO SDM**

250 **A MARINHA DE OUTRORA**

254 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

256 **REVISTA DE REVISTAS**

274 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA



JOSÉ PANCETTI NA MARINHA*

MAX JUSTO GUEDES
Contra-Almirante

"Se pudesse recomeçar a vida, seria novamente marinheiro." Afirmação de Pancetti a João Condé, para os *Arquivos Implacáveis*, dois anos antes de falecer.

Havia 13 anos que fora reformado pela Marinha. A tuberculose impedira-o de voltar ao Serviço Ativo. Não mais podendo viver no mar, viveria junto dele. Seria o grande tema de sua pintura. Com sua arte, com o poder de síntese que Deus lhe dera, lança-lo-ia nas telas. O mar, a todas as horas, com variadas luzes, sereno ou encapelado, azul, verde ou cinza.

Verdade é que navios, portos, arsenais, sempre atraíram o pintor Pancetti. Mas não eram uma obsessão. Misturavam-se aos retratos (e auto-retratos) naturezas-mortas e paisagens. Talvez, pela facilidade, por estarem junto ao seu ambiente de trabalho, fossem em maior número. A fixação veio depois. Veio quando a carreira amada foi, de golpe, cortada. Nascera em Campinas, longe do mar. A revelação veio-lhe ao ser levado para a Itália, aos dez anos.

Nos Salesianos, aluno interno, a doce lembrança eram os dias saudosos da travessia oceânica. Resistiu quatro anos. Depois, alistou-se na tripulação de um veleiro. No *Maria-Rosa* cruzou de Gênova para Port-Said.

Um ano inteiro, navegou no Mediterrâneo. Era um menino de 14 anos. A Europa estava conflagrada.

Com 17 anos, estava sem emprego. O Armistício fora assinado, as perspectivas eram sombrias. Perambulou pelo cais algum tempo. Saudades do Brasil. Pouco depois, repatriava-o o nosso serviço consular. Santos,

* N.R.: Transcrição do livro *Pancetti – o pintor marinheiro* de José Roberto Teixeira Leite, Fundação Conquista, Rio de Janeiro, 1979.


JOSÉ BONIFÁCIO

Guarujá, tentativas de fixação. Nada lhe agrada. O micróbio do mar atacara-o mesmo.

Em 9 de março de 1922 alista-se, voluntário, na Marinha de Guerra. Dois meses de aprendizado em Villegagnon.

O Quartel Central de Marinheiros parecia-lhe monótono. Queria logo voltar para o mar, o *seu* mar.

Dezenove de maio. O primeiro embarque. Coração aos saltos, sobre o portaló do CT *Paraná*. No cinza esverdeado do costado, o indicativo nº 8. Mário Spindola, o comandante. Que limpeza, como brilhavam os amarelos. Embora em ação há 12 anos, parecia saído dos estaleiros Yarrow. Ainda fazia bem os seus 27 nós!

Logo ao dia seguinte, a primeira comissão: eram os habituais exercícios na Ilha Grande. Dez dias gozando o espetátulo daquela natureza ímpar.

O encontro do mar com a floresta, a montanha terminando na areia da praia. Verdes de todos os tons, azuis, ocres, terras, vermelhos misturando-se. Que impacto para o rapazinho recém-chegado da Europa.

Teria surgido ali a vocação para a pintura? Não, a poesia foi a primeira tentativa de expressão. Depois, Cabo Frio, Guarapari, Abrolhos. Tão perto e tão diferente. Que luz. Que azuis. Era o Ano do Centenário. Festas inesquecíveis, a Marinha na primeira linha das comemorações. A Guanabara repleta de navios estrangeiros. Os uniformes azuis, tão semelhantes, a marujada tão diferente. Que babel de línguas. Mas os homens do mar sempre se compreendem. E Pancetti falava o italiano...

Salvas, hinos, paradas. Pancetti desfila. Que garbo, que orgulho sente, quanta vibração ao receber os aplausos da multidão que se comprimia na Avenida. Era o Sete de Setembro. O primeiro elogio. Veio do próprio Presidente Epitácio, informava o Ministro Veiga Miranda, determinando que constasse em Ordem do Dia.

Maio de 1923. Saco e maca às costas, transfere-se o nosso grumete para outro navio. Desta vez, embarca no orgulho da Marinha, o gigantesco Encouraçado *São Paulo*. Vasto programa de exercícios em andamento. Até agosto, sempre no mar. Folgas, poucas, muito poucas. Compensação? A beleza das paisagens. Angra, Ilha Grande, São Sebastião, Vila Bela. Já desenharia Pancetti tudo aquilo? Ele nada nos diz nos seus registros. Ribeiro Júnior e Nunes de Souza, os dois primeiros comandantes, homens rigorosos, escasso tempo deixariam para isso. Mas as canseiras estavam sobejamente compensadas. Veio a primeira promoção. Em 26 de junho, prende à manga as divisas de Marinheiro de Segunda Classe. Só as platinas do oficialato emocioná-lo-iam tanto.

O ano de 1924 foi conturbado. Era o período presidencial de Bernardes; em breve estouraria a Revolução.

O colosso não se afasta do fundeadouro. Felizmente, nova mudança de comissão. O *Minas Gerais*, irmão gêmeo, é o próximo destino. Voltam as alegrias das viagens. Os bate-papos da proa, à tardinha, banho tomado. O doce embalo da maca enquanto o gigante corta as águas na noite escura, levantando brancos bigodes. Carlos Frederico de Noronha, o seguro comandante.

O navio estava como novo. Modernizara-se em Brooklyn fazia pouco. Mais de um

O HOMEM

"Em Pancetti, o homem é mais conhecido do que o pintor."

Odorico Tavares, 1955

ano de reparos. De volta à Ilha Grande, em repetidas idas e vindas. Em julho, o batismo de fogo. Mas seria em terra.

Aos 5, suspende o *Minas* para Santos. Pancetti é um dos 500 homens da Força de Desembarque. Marcha para São Paulo, a enfrentar a Força Pública e parte da Guarnição Federal rebeladas.

A 27, os rebeldes evacuam a capital paulista. Não era sem tempo! Ali tão perto de Campinas, combatendo os conterrâneos. Fora agora e seria sempre um legalista. Entre as coisas que detestava, nunca deixava de incluir revoluções e guerras.

No Rio permanece o *Minas Gerais* até receber dolorosa missão: caçar o seu irmão, o *São Paulo*.

Em 4 de novembro revoltara-se a guarnição do encouraçado. Chefiaram-na uns jovens oficiais. Saem à barra atirando. Infrutíferas as buscas neste dia. Alexandrino de Alencar, o Ministro, chefia, em pessoa, as operações. Havia embarcado no *Minas*, sob pesada fuzilaria do *São Paulo* que suspendia. Volta ao porto, mas faz-se ao mar no dia seguinte, já abastecido. Entra em vários fundeadouros. Em vão: o "inimigo" alcançara Montevidéu. Alexandrino passa ao Cruzador *Barroso* e determina a ida do *Minas* à capital uruguaia. Melancólica a primeira viagem de Pancetti ao estrangeiro. Dia 13, o fundeio em Maldonado. A 15 estava de volta, nas águas do *São Paulo*. Asilados os rebeldes, o navio fora devolvido ao nosso representante diplomático. Adalberto Guimarães Bastos, então Capitão-de-Fragata, assumiu o comando, suspendendo a seguir. Via Santa Catarina, voltam ao Rio. Novo elogio nominal nos assentamentos de Pancetti. Emanado também do próprio Presidente. Faz referência ao "exemplo edificante de disciplina e nítida compreensão do dever" demonstrados.

Monótono o ano de 1925! Quase todo ele, passou o *Minas* amarrado à bóia. Uns poucos exercícios no fim do ano, Ilha Grande, Vila Bela, pequena estadia em Santos. Agora sim, houve a folga prevista. Tímidos ensaios com pincéis e tintas. As primeiras manchas. Marinhas, naturalmente. Seriam o princípio e o fim. Alfa e ômega de uma predestinação. Achou que tinha jeito, embora sentindo a falta de técnica. O desenho não era mau, o colorido agradável. Os oficiais pedem-lhe que retrate o seu navio. Vários *Minas Gerais*, sabe-se, foram feitos então. Por onde andarão hoje? Em 1961 busquei-os em vão. Apenas uma pequena marinha, propriedade do Almirante Alfredo Salomé Silva. Se bem me recordo, datada de 1927.

No início de 1926, houve necessidade de especializar-se. Artilheiro? Maquinista? Torpedista? Nada disso! Pintor nas horas de lazer, por que não na profissão? Ingressa Pancetti na Companhia de Praticantes Especialistas de Convés, no quadro de Pintores. Se não pode dar asas à imaginação, ao menos as ferramentas já lhe são familiares.

Parece-lhe cansativo o primeiro semestre. Apenas uma comissão maior. Santa Catarina novamente. A velha fortaleza de Anhatomirim, bela, a emergir da folhagem luxuriante. Florianópolis, só de lancha, depois de bom estirão. Mas valia a pena, tão bonito o trajeto. Em junho, de repente, a surpresa magnífica. Embarca numa tarde, na outra faz-se ao mar. Agora, era o Cruzador *Bahia*, o *seu* barco. Saía de cuidados reparos efetuados pela Casa Lage, estava lindo. O destino? Filadélfia, participação na grande exposição comemorativa do sesquicentenário da Independência do país irmão.

No passadiço, Dário Paes Leme de Castro ordena "máquinas adiante". Finalmente, o rumo é Norte.

Desde que entrara para a Marinha, não ultrapassara os Abrolhos. Logo ele, Pancetti, que amava luz e cores, gostava tanto do sol, do casario antigo e, muito especialmente, das belas morenas.

Recife, agradável. Olinda branquejando perto, velas, jangadas, torres de igrejas, o verde do mar, uma constante. Logo depois, a travessia do Equador. Diz-se veterano. Não viajara à Europa? Nada disto! É calouro como os outros. Onde está o diploma assinado pelo seu comandante? A única concessão: seria barbeiro nas brincadeiras. Não era entendido em pincéis...

Port-of-Spain, as *Bocas del Drago*, que Colombo batizara. Também ele ia descobrir a América. Foi tranqüila a travessia do Caribe dos tufões famosos. Depois, Dellaware Bay, a emocionante subida do Rio Delaware, Wilmington, Filadelfia. Camden em frente.

A nação do norte em euforia (1929 ainda estava longe). O que viu jamais Pancetti esqueceria. Aprendeu a abominar a miséria, a falta de conforto, a ociosidade, a que sempre fora avesso. O sonho termina. No regresso, as belezas de Havana. Também ali, as belas morenas. Porto Rico, Belém, o impacto das águas. Pareceu-lhe demasiado grandioso o espetáculo. Era mais do que podiam os seus pincéis. Recife novamente, depois Salvador. Um amor à primeira vista. Seria a sua cidade. Reunia tudo o que sonhava para suas telas. Haveria de voltar. No Rio de Janeiro fundeia o *Bahia* em 6 de setembro de 1926. O desempenho fora verdadeiramente excepcional.

Daí, o elogio nominal a toda a guarnição. Mais um galardão na Caderneta de Pancetti. Dois meses depois, a primeira comissão em terra. O marujo estava cansado. Duros anos de prontidões e tensão haviam-no emagrecido. No Quartel Central de Marinheiros teria o necessário descanso. Mesmo assim, várias vezes baixa ao Hospital, por períodos prolongados. No último, nada menos de três meses esteve de cama.

No final de 1928 acha que já pode voltar ao mar. É com renovado orgulho que tem na manga as divisas de cabo-de-esquadra. Recebera-as no Hospital Central da Marinha, única alegria naquele sofrido ano. De todas as promoções, a acolhida com mais entusiasmo. Já primeiro-sargento, em 1945, retratou-se, nostálgico, de blusa e chapéu (com fita do Cruzador *Rio Grande do Sul*). No braço, as três listras vermelhas.

Em outubro, embarca no Encouraçado *São Paulo*. Mas por pouco tempo. A saúde leva-o de volta ao Quartel de Marinheiros. Também o ano seguinte seria cortado por baixas ao hospital.

A ARTE

"Un gran pintor de corazón puro."

Pablo Neruda, 1945

Logo que pode, procura um navio. No Tender *Ceará* está Benjamim Goulart.

Curta a permanência a bordo. Há necessidade de fazer o Curso de Especialização. A Escola de Auxiliares Especialistas recebe-o. É uma das Escolas Profissionais. Parte do curso é feita no Cruzador-Auxiliar *José Bonifácio*. Útil até o fim o antigo iate presidencial.

É interessante o exame do currículo: Tintas e sua composição. Cores e combinações. Ferramentas para pintar a água, a óleo e a verniz. Utilização delas. Preparo de superfícies. Métodos de pintura adotados na Marinha.

Pancetti estuda e trabalha com afinco. Sente-se bem ali. Mesmo perdendo mais de um mês por doença, o resultado é excepcional. Conclui o curso com distinção, aprovado com grau 10. Muito depois, afirmaria que pintara costados com o mesmo amor que dedicava aos quadros. Antecipando-se ao





O HOMEM, O ARTISTA, E O MARINHEIRO

Casamento com Anita (1935)

Filhos: Nilma e Luiz Carlos

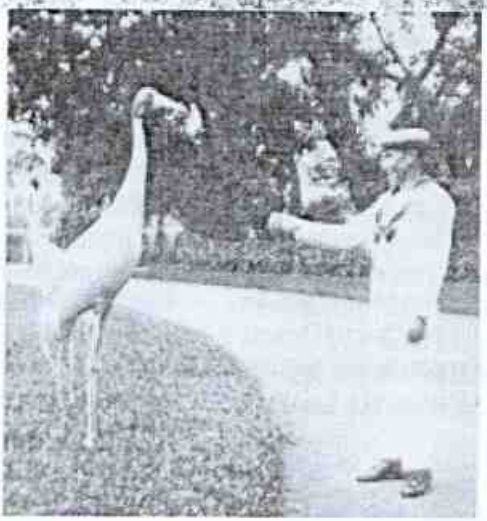
C. Bahia (1932)

Campo de Santana (1933)

MN de 2ª classe (1924)









diploma, a promoção a terceiro-sargento. Usando dolmã e especializado, volta ao Cruzador *Bahia*, de tantas recordações. João Francisco de Azevedo Milanez, Capitão-de-Fragata, estava no comando. Pouco depois, transfere-o ao ilustre Lucas Alexandre Boiteux, grande historiador. Sob o timão seguro deste culto oficial, faz algumas comissões. Em São Paulo, estoura a Revolução Constitucionalista. Navega o *Bahia* para Santos, encarregado do bloqueio do porto. Arrasta-se aquele meio-ano.

Felizmente, há as belezas de Vila Bela e Angra para amenizá-lo. São Sebastião e Ilha Grande são temas magníficos para suas telas.

Muito pinta, mas não se satisfaz. Percebe que os meios técnicos são acanhados. Julga-se canhestro, desgosta-se. Necessidade de aprendizado regular. Como conseguí-lo, se viaja tanto? Os paulistas depõem as armas. De volta ao Rio de Janeiro, a fortuna sorri a Pancetti. É mandado servir no Quartel do Corpo de Fuzileiros Navais. Da velha (e tão descaracterizada) Fortaleza de São José ao centro da cidade é um pulo. Matricula-se no Núcleo Bernardelli da Escola Nacional de Belas Artes. Aluno de Bruno Lechowsky. São notáveis os progressos. Novos horizontes parecem surgir.

Em maio, outra promoção. Agora é segundo-sargento. A carreira segue rápida, mercê de seus esforços, sua inteligência, seu amor à ordem. Por isso, recebe novo elogio. Pedido do delegado de Nova Friburgo.

Pancetti serve no Sanatório Naval. Comandando vários companheiros, põe término a distúrbios na cidade. A ordem com que esquematiza seus quadros, deseja-a na vida pública.

No início de 1934, volta a embarcar. De novo, o *Minas Gerais*. Desta vez, nada de viagens. O gigante estava adormecido. Arrastavam-se os reparos que sofria. As perturbações políticas refletiam-se perigosamente na Marinha.

Não foi longo o desapontamento do sargento-pintor. Na Inglaterra aprontava-se o novo Navio-Escola. Substituiria o saudoso *Benjamim Constant*, de tantos serviços à Marinha. A construção correra rápida. O contrato fora assinado em janeiro de 1933, quando recebeu nome: *Almirante Saldanha*. Seria a forja da nova geração, aquela que enfrentaria a dura Guerra Mundial. Sílvio de Noronha é nomeado seu primeiro comandante. Fiscaliza a conclusão da obra e prepara o embarque da guarnição e dos guardas-marinha.

A OBRA

"Tudo que pinto é com amor. Só sei pintar com amor."

José Pancetti

No Rio, um só desejo em todos corações marinheiros: trazer à Pátria o novo *Cisne Branco*. Pancetti está entre os selecionados. É justa a escolha. Na Pintura e na Marinha, o prêmio aos melhores é a Viagem ao Estrangeiro.

Em 30 de maio de 1934 embarca no *Siqueira Campos*, do Lloyd Brasileiro. No mesmo navio, os 40 guardas-marinha, 16 segundos-tenentes e quatro acadêmicos que farão a primeira viagem.

Vinte e quatro dias de travessia. Dias tranqüilos. A delícia de ser passageiro, quase um turista. Nada de serviços de quarto, faxinas matinais, postos de combate, fainas sucessivas. Tinha Pancetti 30 anos. Já com uma ponta de melancolia recorda a primeira viagem, menino de calças curtas. No final de junho, apresenta-se em Barrow-in-Furness. O navio

fora entregue a 11 – bela comemoração para Riachuelo – pelos estaleiros Vickers.

A 7 de julho, zarpa da Barrow. A 9, entra em Portsmouth. Cherbourg e Havre são as escalas na França. Enfim, Paris. Há tanto que ver e a escala é curta. Pancetti corre aos museus. Os impressionistas são os preferidos. Van Gogh, o grande impacto. Mais forte na personalidade que na pintura do jovem marujo, viu bem Vera Pacheco Jordão.

Lisboa, Barcelona, Spezia. Que alegria voltar à Itália, depois de 12 anos. Logo ali junto, feliz coincidência, estava Massa. Volta Pancetti aos Salesianos, revê os professores. Tem agora novos olhos para a pátria de seus pais. Pintor moderno, admira os velhos mestres. Também eles foram modernos no seu tempo.

Florença, quanta beleza. Via Las Palmas, regressa o Saldanha ao Brasil, tocando em Fernando de Noronha, Salvador e Vitória.

Ao entrar no Rio – 24 de outubro –, é recebido festivamente. A gigantesca flâmula de *fim de comissão* panneja no traquete. Foram 8.800 milhas navegadas. Bom número delas, à vela.

Às alegrias do regresso, outra junta Pancetti: recebe Menção Honrosa no Salão Nacional. O primeiro de uma série de prêmios. A notícia, transmitida ainda em viagem.

Agora, era procurar uma comissão em terra. O marujo aventureiro quer casar. Uma jovem morena da Rua de Santana enfeitiçara o italiano de Campinas. Em 27 de abril de 1935 casa-se com Anita Caruso.

Em setembro, transferem-se do Centro de Aviação Naval (Ilha das Enxadas) para Angra dos Reis.

A lua-de-mel vinha com algum atraso.

Em Batista das Neves, afinal a tranqüilidade para pintar. Instrutor do Curso de Especialização, nas horas de trabalho de tintas e pincéis fala aos alunos. Nas de lazer, pinta também.

A pausa dura seis meses apenas. Não seria um Gauguin. A cidade grande faz-lhe falta. Também os companheiros do Núcleo Bernardelli, as amáveis conversas nos cafés em voga. Em março de 1936 passa à Escola Almirante Wandenkolk. De volta à Ilha das Enxadas. Em frente, está o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras. É tema freqüente neste e nos próximos anos.

Trabalha intenso e progride muito. No Salão, a Medalha de Bronze. Na Marinha, a última divisa!

Em fevereiro de 1937, é primeiro-sargento.

Já não estava mais nas Enxadas. Fora transferido para o Arsenal de Marinha. Ali, intensos eram os trabalhos.

Reativara-se a construção naval no país. A Marinha enchera-se de esperanças desde que se batera a quilha do *Parnaíba*. Foi 11 de junho de 1936 uma data histórica.

Planos de vários navios são desenhados. Primeiro, os mineiros, Classe *Cananéia*. Tão úteis depois, na Guerra. Depois, os Classe *Marcílio Dias*.

A especialidade de Pancetti é preciosa. Do Arsenal só se afasta por imposição do regulamento: em março de 1938 é matriculado no Curso de Revisão. Cláusula de acesso às platinas de suboficial. Em dezembro, nota 9, curso concluído. Mais um atestado do seu valor profissional.

Volta ao Encouraçado *São Paulo*. O comandante, Jorge Dodsworth Martins, é seu admirador. Embora de aspecto impecável, o velho navio já não é o mesmo. Sente o peso dos anos. Não faz qualquer comissão. Não está no temperamento de Pancetti embarque sem viagem. Ao cabo de seis meses, perde as esperanças. O navio não iria tão cedo ao mar. Os prêmios de pintura correm paralelos ao sucesso do marinheiro. O tempo é pouco para o muito que tem a transmitir. Trabalha com intensidade crescente.

Também a Marinha acelera o passo. A Europa está às vésperas da guerra. Será difícil ficarmos fora dela.



MORRE JOSÉ PANCETTI

O Arsenal tem que suprir os meios flutuantes indispensáveis. A velha Esquadra de 1910 não mais atende aos modernos princípios da Guerra. Aceleram-se os trabalhos nos três contratorpedeiros em construção.

Em maio de 1939, Pancetti está de volta ao Arsenal. Seria a última comissão! Nela ficaria até que a pintura o roubasse à Marinha.

Seria a última, mas não seria fácil. Nas carreiras, mal vão ao mar os navios, batem-se novas quilhas. Em 1940, nada menos de seis contratorpedeiros, a Classe *Araguaia* tem início.

Mas a vida de Pancetti começa a seguir novos rumos.

Em 1940 o seu quadro *Oficinas* recebe o Prêmio de Aquisição. A sua hora estava prestes a chegar. Ilha do Viana e Ponta da Areia são pintados em múltiplos ângulos. Desenha sem parar. Barcos e enormes oficinas alternam-se com retratos e naturezas-mortas. A técnica está apurada, e depurada.



Marinheiro de 2ª classe

No salão de 1941, concorre na Divisão Moderna. O júri atribui-lhe o prêmio de Viagem ao Estrangeiro. Para gozá-lo, é posto à disposição do Departamento do Patrimônio Histórico do Ministério da Educação e Saúde. No dia 1º de dezembro de 1941, o desligamento de sua última comissão.

Última comissão? Sim! Jamais voltaria à atividade. A saúde, sempre precária, começava a deteriorar-se. Mais um ano e os pulmões estariam tomados.

Campos do Jordão, 1943 e 1944. Tantos quadros. Tristes uns, um pouco mais risonhos outros. Todos belos, todos melancólicos. A atenção dos melhores tisiolo-gistas. Aloysio de Paula e Edmundo Blundi. Amigos e admiradores do pintor. Aos poucos a saúde lhe vai voltando. Nunca a ponto de satisfazer às rigorosas exigências dos exames da Marinha.

A reforma viria fatalmente. Decreto presidencial de 17 de janeiro de 1946, ao mesmo tempo em que o promove a segundo-tenente, reforma-o. Seis anos depois, ainda em janeiro, faz jus à nova promoção. A partir de então é primeiro-tenente da Marinha brasileira. Vaidoso, deixa-se retratar fardado. No ombro, as platinas do posto. Mas é uma fotografia! Em todos os autos-retratos em que se farda, usa uniforme de marinheiro, o seu verdadeiro orgulho. Vestindo-o, desfilava na roca do tempo. Afugentada a velhice detestada, ei-lo de novo jovem marujo. Faces ao vento, fixa os olhos no horizonte. Dali surgirá, um dia, a fama que almeja. Será sua contribuição para glória maior da Marinha que tanto ama.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES> / Pancetti, José /; Pintura;

ANEXO A

ALGUNS POEMAS DE JOSÉ PANCETTI*

Em cada instante que a chuva desce
regando os campos e abrindo as flores
na primavera;
em cada noite de céu de estrelas
e em cada sol beijando a terra
no verão ardente;
de hora em hora em que o vento sopra
balançando os galhos e derrubando folhas
no triste outono;
em cada céu quando chega o inverno
cobrindo a vida de densas névoas,
amor respiro, de amor eu vivo!
Amor na tarde que vai morrendo
amor na aurora que vem nascendo.

*
* *

Vem, oh, moça (?...)
Eu sou o homem das faces encovadas,
do corpo doente e envelhecido, antes do tempo,
na estrada do meu destino.
Sem ter tido infância nem adolescência,
fui nostálgico e amei todas as coisas da minha vida.
Vem debruçar-te sobre os meus ombros, oh, moça!
Meu amor é coisa que não envelheceu ainda.

"Canto de Amor", escrito no álbum de presenças de sua primeira individual, em 1945.

Ressaalte-se essa "Canção dos Rios", cujo ritmo recorda Casemiro de Abreu, aliás uma das paixões de Pancetti, que lhe dedicou, de resto, em meados da década de 1940, uma de suas "séries" de pinturas mais conhecidas:

CANÇÃO DOS RIOS

São águas das fontes
que descem da serra,
São águas das chuvas
caídas das nuves
jogadas do céu!
São águas correndo
em todos quadrantes,
barrentas ou claras,
serenas ou bravas,
às vezes paradas,
parecem dormir,
parecem sonhar...

São rios que espelham
paisagens que ficam
cidades e aldeias,
montanhas e vales,
planícies sem fim...
São águas correndo,
são águas pulando,
caindo e rugindo,
criando energias,
criando labor!

* N.R.: Transcrição parcial do livro *Pancetti – o pintor marinheiro*, de José Roberto Teixeira Leite, Fundação Conquista, Rio de Janeiro, 1979.

POEMA QUIETUDE

Arraial do Cabo, 18 de julho de 1948

Amo esta quietude
meu constante isolamento
onde venho só e respiro amor.
Talvez nostálgico do meu passado,
Talvez ansioso dalgum mundo novo,
Sem outros olhos pra me enganar...

Solitário e mudo, talvez feliz,
Amo esta quietude,
Perfume doce que vem do bosque,
Silêncio triste que vem da noite,
Secretas vozes que vêm do mar,
Sem outros olhos pra me enganar...

Nos bosques, às vezes, ou sobre os montes,
Adoro nuvens no azul do céu,
ou ali n'areia ao pé do mar,
Enamoro velas que vão sumindo,
Como vão sumindo os sonhos meus,
Sem outros olhos pra me enganar...

Amo esta quietude.
Silêncio triste que vem da noite,
Secretas vozes que vêm do mar...
Talvez nostálgico do meu passado,
Talvez ansioso dalgum mundo novo,
Sem outros olhos pra me enganar...

Reunidos, os poemas de Pancetti dariam um livrinho talvez de ralo valor literário, mas, seja como for, documento precioso de uma sensibilidade que, expressando-se de modo superior em termos de pintura, sentiu também a necessidade de se externar em versos ingênuos, sim, mas de qualquer forma cheios de lirismo.

Todo dia é dia de começar!
Nunca é cedo! Nunca é tarde!

ANEXO B

COLEÇÕES E COLECIONADORES*

Quatro cidades – Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo e Recife – repartem entre si a imensa maioria dos quadros de Pancetti. As principais coleções são as de Aloísio de Paula, no Rio de Janeiro, Odorico Tavares, em Salvador, e a que pertenceu a Abelardo Rodrigues, em Recife, hoje dispersada entre os seus descendentes. Outros grandes colecionadores são: no Rio de Janeiro, Ialdy Reis dos Santos, Roberto Marinho, David Adler, Gilberto Chateaubriand, Jayme Bastian Pinto e Marcelo Garcia; em Salvador, Genildo Valença; em São Paulo, David Ramos; em Recife, Gino Lucchesi. Os dois filhos de Pancetti, Nilma e Luiz Carlos, ainda conservam numerosos originais.

Muitas coleções pancettianas foram, senão iniciadas, ao menos grandemente incrementadas após 1955, como se pode deduzir da consulta ao livro de anotações em que o artista minuciosamente registrou, daquele ano até pouco antes da morte, todos os quadros que vendia, com nome do adquirente, data e preço da aquisição, num total de cerca de 300 obras, a maioria de execução recente. Assim, Ialdy Reis dos Santos comprou-lhe diversas telas em janeiro de 1955, e uma a 19 de março do mesmo ano; Roberto Marinho comprou uma obra a 9 e outra a 17 de março de 1955, mais duas da série Abaeté a 17 de julho de 1957; o nome de Augusto Frederico Schmidt aparece como adquirente a 19 de março (duas telas), 7 de julho (seis), 8 de julho (uma) e 25 de agosto (quatro) de 1957; de uma só feita, a 9 de agosto de 1956, o colecionador Zittelman, da Bahia, teria adquirido nada menos de 27 trabalhos, ao preço total de Cr$ 160.000,00. Já Aloísio de Paula comprou a Pancetti 11 obras a 6 de julho, e três a 3 de setembro de 1957, por Cr$ 124.000,0.

O Museu Nacional de Belas Artes, os Museus de Arte Moderna de São Paulo, Belo Horizonte e Salvador, o Museu de Arte Contemporânea de São Paulo e o da Fundação Castro Maya, na Chácara do Céu, no Rio de Janeiro, o Banco da Bahia em Salvador e o Banco do Estado do Rio de Janeiro (ex-BEG), bem como o Museu de *Manchete*, no Rio de Janeiro, os Ministérios da Educação e Cultura e da Marinha, todos possuem originais de Pancetti, também representado em algumas coleções estrangeiras, como o MAM de Nova York, a Coleção IBM da mesma cidade, e o Museu Nacional de Belas Artes de Buenos Aires.

Fora do Brasil, em mãos de particulares, é possível que ainda se encontrem vários originais, adquiridos no atelier do pintor ou de outras fontes. No já mencionado livro de anotações, são comuns referências a compradores estrangeiros, de passagem pelo Brasil.

---

* N.R.: Transcrição do livro *Pancetti – o pintor marinheiro*, de José Roberto Teixeira Leite, Fundação Conquista, Rio de Janeiro, 1979.

ANEXO C

OS DIÁRIOS DE PANCETTI*
(Extratos selecionados pela *RMB*)

Quinta-feira, 22 de setembro, 1955 – Saquarema

Cheguei às 12 horas do dia 22 de setembro de 1955 a este bonito e poetico lugar conduzido num "jeep" da Marinha de Guerra que o gabinete do Ministro pôs a minha disposição. A Marinha de Guerra a qual tenho a honra de pertencer me empolga ainda mais e me impele ama-la muito mais ainda. Após o almoço o motorista, um jovem fuzileiro naval nordestino conduzio o carro de volta ao Rio. Descansei a tarde e quando me levantei fui observar melhor a paisagem, pois na minha primeira visita aqui o mau tempo não permitio ve-la tão resplandente e admirável como agora. Após o jantar recolhi-me ao meu quarto. Adormeci cansado das noites de boemia no Rio.

Sexta-feira, 23 de setembro de 1955 – Saquarema

Levantei-me cedo. Preparei minha caixa e cavalete. O proprietário do hotel arranjou-me um rapazola do lugar para carregar meus apetrechos. Às 8:30 fiz-me ao campo e comecei a trabalhar após tantos meses de uma vida de sofrimentos, nostalgia e bohemia devido meu caso de amor. No fim deste dia 4 telas dependurei na parede do meu quarto. Às 21h fui dormir, menos cansado do que às noites de vida incerta nas ruas da grande cidade.

Terça-feira, 27 de setembro de 1955 – Saquarema

Acordo cedo. Tomo café e sigo para o trabalho. Trabalhei toda a manhã e a tarde de hoje. Após o jantar vou dormir. Há uma solidão em tudo. Vivo num mundo quieto, isolado.

Quarta-feira, 28 de setembro de 1955 – Saquarema

Acordo, tomo café e sigo para o trabalho. O vento que sopra com violência perturba minha tarefa, mas vou vencendo as dificuldades. A noite recolho-me cedo. Aqui vivo só, não tenho ninguém para conversar.

---

* N.R.: Transcrição parcial das páginas do livro *Pancetti – o pintor marinheiro*, de José Roberto Teixeira Leite, Fundação Conquista, Rio de Janeiro, 1979.

Rio, Segunda-feira, 3 de outubro de 1955

Hoje é dia das eleições para o novo presidente da República. Acordo cedo e me dirijo a 2ª Zona 45ª Seção (Rua Sant'anna 235). Fui o segundo cidadão da fila. Às 8h entrei na sala e votei nos candidatos do povo – Juscelino e Jango. Passei o resto do dia em casa. A noite fui ver as crianças. Durmo cedo.

Rio, 18 de novembro de 1955, Segunda-feira

Acordei cedo. Tomei um bom banho, mais confortável do que tomava naquela cabana de Itapoã que tanto adorava. Tomei café. A dor no estômago, ora diminui, ora aumenta. Mas só o consôlo de estar junto aos meus filhos me reanima. O Luís Carlos veio dormir ao meu lado. Às 15 horas, quando acordamos minha senhora atendeu um telefonema de João Condé. Sempre o primeiro a descobrir minha chegada. Queria saber se podia chegar até em minha casa. Venha logo, Condé. Às 16 horas aparecia êle sempre ávido de notícias, de como ia passando e dos meus trabalhos.

O curioso Condé me crivou de perguntas e quando viu alguns dos meus últimos trabalhos, porque outros estão para vir na bagagem que despachei, ficou quase doido.

Agradeci os elogios sinceros do querido amigo. Quando êle se retirou levando alguns bonitos cajus para sua garotada eu caí novamente no meu repouso. O prazer da conversa com o querido amigo me cansara bastante. Durante o anoitecer um enfermeiro veio aplicar-me uma injeção. Mais tarde adormeci.

Rio, 5 de dezembro de 1957, (HCM), Quinta-feira

Às sete horas uma enfermeira instalou o aparelho de transfusão no meu braço. O sangue começou a pingar e só terminou às 9 horas. Depois vieram outros medicamentos. Após o almôço recebo uma visita de um velho colega: o pintor Helios Seelinger que decorou, há muitos anos o Clube Naval que o fêz conhecido na Marinha de Guerra. Quando o velho pintor e amigo retirou-se o médico veio prevenir-me que amanhã ficarei novamente em jejum pois às 9 horas terei que fazer novas radiografias. Às 16 recebo a grata e honrosa visita de dois velhos e grandes amigos e dos primeiros a colecionar meus quadros no Brasil: o dr. Roberto Marinho e sua exma. espôsa d. Stella Goulart Marinho. Não é preciso que eu diga que o dr. Roberto Marinho é o diretor e proprietário do "O Globo", um dos mais modernos e grandes jornais do mundo. Os queridos amigos palestraram longamente comigo sôbre arte principalmente. Às 17 horas retiraram-se, deixando-me bastante contente com sua visita. Depois tudo como de costume. À noite, fazia frio peguei logo no sono.

Rio, 9 de dezembro de 1957, (HCM), Segunda-feira

Passei a noite mal, gemendo até o amanhecer. Febre alta. Pela manha comuniquei ao médico que um remédio que vinha tomando há tempo para essa dor não estava dando resul-

tado, antes me estragando o estômago. Tanto que há muitos dias venho me alimentando só de sucos e chá. Às 14 horas o diretor do H.C.M. entrou acompanhado do meu médico e o ministro almirante Amorim do Vale. Foi, sem dúvida uma honrosa visita dêsse ilustre oficial de nossa Marinha e grande amigo. Percebi nos olhos, do ex-ministro a tristeza em ver-me neste estado. Logo depois retirou-se. Momentos depois apareceu minha espôsa com frutas e limões que eu encomendara. Às 21 horas tomei duas injeções que o médico me receitou para que eu passasse uma noite melhor. Minhas forças estão fugindo, já não fico em pé sozinho. Hoje não pude tomar sangue devido ao meu estado febril.

Rio, 11 de dezembro de 1957, (HCM), Quarta-feira

A transfusão foi novamente adiada devido à febre que não me abandona. À tarde o dr. David Adler fêz-me uma visita procurando êsse amigo reanimar-me. Em seguida três velhos colegas dos bons tempos de marinheiro já aposentados também como oficial me encheram de alegria com sua visita. Depois veio o velho Lombardi que ultimara a venda de suas antiguidades e agora iria a São Paulo visitar a família. Luis Gutemberg veio também fazer-me mais algumas perguntas. Depois fiquei só, eu e o meu sofrimento.

Rio, 12 de dezembro de 1957, (HCM), Quinta-feira

Amanheci pior. Já não resisto mais. A febre continua. Quando o dr. Evandro Magalhães chegou, já era bem tarde. Disse-lhe para suspender todos os remédios que estava intoxicando cada vez mais meu organismo. Já não sinto mais paladar para nada nem o próprio suco da laranja, a única coisa com que venho me alimentando há nove dias. Depois êle saiu dizendo-me que eu ficaria bom. Já não sou criança e desde 8 anos que venho sofrendo. Agora sei que estou chegando ao fim – mas deve ser um crime deixar-me sofrer. Disse-me que reunira vários médicos e que haviam chegado à conclusão que eu podia tomar sangue mesmo com febre. Às 16 horas foi instalado a transfusão. Darwin Brandão repórter de "Manchete" e "A Noite" veio visitar-me. Quando terminei de tomar sangue – tomei chá apenas. Às 23 horas toquei a campainha e disse a enfermeira que estava morrendo com a dor. Deram-me uma injeção e consegui dormir duas horas.

Rio, 16 de janeiro de 1958, (HCM), Quinta-feira

Transfusão de sangue pela manhã. Visita médica às 11:30h. Tudo o mesmo. Aguardo, minuto por minuto a hora de ser operado novamente. Às 15 h. Nilma e sua mamãe. "Estou estudando, papai, para não decepcioná-lo no concurso. Retiraram-se. Às 20h. a injeção. Fiquei pensando na boa irmã Maria. Voz macia cearense. Invariàvelmente às 7h. da manhã entra no meu quarto: "Como passou a noite, o que vai querer agora, um cafèzinho feito neste instante". A Irmã Superiora, Catarina, vem de vez em quando. Ajoelha-se diante do meu leito e resa por mim. "Tôdas as noites resamos para o senhor; queremos que volte a pintar. Conversei com Nossa

Senhora e ela me disse que vai sair-se bem na operação". Não há quem resista. As lágrimas escorrem em abundância e o soluço prorrompe alto... São assim as boas irmãs, Santas.

Rio, 18 de janeiro de 1958. (HCM), Sábado

Não consegui tomar sôro pela manhã. Meu estado piora. Estou sofrendo muito. O médico não apareceu. À tarde injeções. Minha espôsa e minha filha, que é um amor de menina, vieram consolar-me. À noite, gemendo tomei a injeção.

Rio, 19 de janeiro de 1958. (HCM), Domingo

Hoje consegui tomar sôro. A dor forte me obriga tomar sedativos que me arruinam o estômago. Não me alimento. Não sei da pressão, temperatura, coração, etc. Sei que sofro cada vez mais e mais. Às 12 h minha esposa veio só. Fiz revelações sôbre meu estado grave. Somos irmãos, eu e ela. A amizade para mim é mil vezes melhor do que o amor, que é sempre efêmero.

Rio, 20 de janeiro de 1958. (HCM), Segunda-feira

Sôro pela manhã. Injeções, visita médica: sempre a mesma coisa. Remédios para acalmar a dor. Eu quero remédios para curar o mal. Mas êste não apareceu até hoje, e o mal se agravando com o meu sofrimento impossível de descrever. Às 15 h. Condé ingressou no meu apartamento. Poderia não recebê-lo? Mesmo que êle não fôsse o famoso arquivista adorado pela multidão de fãs. Sua figura, seus modos, seus gestos e sobretudo seus olhos bons de amigo, eu o faria entrar, embora tenha recusado tôdas as visitas. Meu estado se agrava. Injeção às 20 horas.

Rio, 22 de janeiro de 1958. (HCM), Quarta-feira

Sôro e injeções. Passei muito mal a noite. A inflamação aumentou consideravelmente e já há um ponto vermelho, como um tumor prestes a supurar. Às 14 h pedi ao meu médico assistente para que examinasse a inflamação. "Amanhã trarei aqui o assistente do dr. Barroso para ver se pode fazer uma incisão com anestesia local. A dor deverá diminuir bastante com a saída do pus, enquanto aguardaremos a volta do chefe da cirurgia". Agradeci. Desde manhã que eu vinha notando uma azáfama intensa em todo o Hospital. Fui informado de que o Presidente J.K. viria visitar-me entre 16 e 17h. A notícia encheu-me de alegria. Quando o jovem estadista entrou, foi logo puxando uma poltrona para sentar-se bem junto ao meu leito. Recordamos a célebre exposição de Arte Moderna em Belo Horizonte, onde, por incompreensão de alguém, algumas das telas expostas foram cortadas por pequenos talhos produzidos por

lâminas de gilete, talvez. À certa altura, esquecendo-se do sofrimento, disse-lhe: "O senhor, não resta dúvida, é um paladino das liberdades. Aquêle "sputnik" que lançou sôbre Belo Horizonte – referi-me a Pampulha – foi uma bomba! Um verdadeiro arrôjo! Hoje o Papa abençoa obras de arte religiosas de pintores ou escultores, os mais famosos do mundo". Fêz-me depois o Presidente Juscelino Kubitschek inúmeras perguntas. Vinte minutos de sua atenção, do seu profundo humanismo ao velho e enfêrmo artista, foram mais vinte anos de vida. Ressuscitei hoje. A maior alegria de um homem que sempre viveu no chão, mas certo de ter cumprido sua missão de artista sôbre a terra. Quando fiquei só, pensei na figura do maior "Presidente de todos os tempos".

Rio, 3 de fevereiro de 1958, (HCM), Segunda-feira

Acordei fraco, cambaleante. Quando o efeito da injeção principia a sair é que eu volto ao meu estado normal – parece-me estar exalando os últimos suspiros. Às 8h tomei sangue. Reanimei-me um pouco. Às 10h minha esposa veio trazer-me um artigo de Mário Pedrosa publicado no "Jornal do Brasil" (14-1-58). Tratando-se de uma figura intelectual das mais sólidas que eu conheço, principalmente em artes plásticas e literárias, no que se refere arte, mandei procurar êsse jornal cuja informação me fôra dada pelo Odorico Tavares quando aqui estêve. Às 13:40 o dr. Hélio entrou acompanhado do cirurgião, dr. Geraldo Barroso, que se encontrava em férias. Examinou meu estado, mandou que a enfermeira retirasse o curativo da incisão feita há dias e me disse: "amanhã virei aqui e eu mesmo farei o curativo. Abrirei um pouco mais esta incisão para drenar bem a secreção que ainda resta aí. Você vai ficar bom". – Quando o dr. Barroso saiu, não sei explicar porque, é esta a segunda vez, que me senti alegre, reanimado. Às 14h adormeci e pela primeira vez, depois que aqui cheguei, eu dormi horas e mais horas. Quando despertei por pancadinhas na porta já eram 19:30. Era a boa e meiga irmã Maria que vinha dar-me o chá. E eu estava crente que já era de manhã, bem cedo.

Rio, 5 de fevereiro de 1958, (HCM), Quarta-feira

Tendo dormido a noite inteira, após a operação admirável de ontem que eu não vi nem posso descrever os detalhes, que são exclusivamente do meu já querido cirurgião. Tomei sôro. O dr. Enéas Duarte, Capitão-de-Corveta, médico chefe da clínica de cardiologia, apareceu no meu quarto perguntando como ia passando; melhor, respondi-lhe. Êle já havia examinado a uns 15 dias atrás meu coração, declarando que a inchação dos pés não dependiam disso. Depois retirou-se. À tarde minha espôsa veio trazer-me laranjas e a notícia que o menino foi matriculado no Instituto de Educação. À tarde, conforme me prometera ontem, o dr. Barroso veio pessoalmente fazer o curativo e colocar novas sondas. À noite repousei bastante.

A MARINHA E A AVIAÇÃO NAVAL

Transcrição da mensagem à *Revista da Aviação Naval* nº 62 – Caderno Especial dos 80 anos da DAerM e 30 anos do SIPAAerM*

SÉRGIO **CHAGASTELES**
Comandante da Marinha

Vivemos tempos de significativas transformações políticas, sociais e econômicas, tanto em âmbito global e regional como no plano nacional. Somos testemunhas de que, neste início de século, conflitos de diversas naturezas conformam um ordenamento mundial incerto, em que predomina a dinâmica das disputas de poder e de mercado. Vamos assistindo ao agravamento de assimetrias entre os países ricos, os emergentes e os pobres, gerando dependências, submissões e alargando distâncias nos campos da ciência, da economia e do comércio, entre outros.

O processo evolutivo do sistema internacional parecer ter-se intensificado, especialmente na última década, algo que estimula a busca por novas fundamentações para a postura e a conduta político-estratégica.

No plano interno, o processo de consolidação democrática do nosso país trouxe avanços importantes na área política e social, bem como em sua organização institucional. Por outro lado, esses avanços ainda não foram suficientes para atender às crescentes demandas sociais, que não raro extrapolam a capacidade de resposta do Estado.

* N.R.: O caderno especial apresenta uma coletânea de artigos e crônicas sob os seguintes títulos principais: Aviação Naval & Cia; Caderno Especial; Segurança da Aviação; Aconteceu comigo; Bravo Zulu; Debriefing; Carta ao leitor e Glossário aeronaval. Dentre os artigos, podemos destacar como típicos: Os fatores intervenientes na formação dos pilotos de interceptação e ataque; Acidentes em exibições aéreas; Simuladores de vôo – Investimento de alta rentabilidade com risco zero; DAerM 80 anos e SIPAAerM (ambos históricos); Vistoria de aviação na Fragata *Bosísio*; Atenção ao combustível.

Nesse cenário, a disputa por recursos orçamentários tornou-se muito mais acirrada, demandando pleitos e argumentações sintonizados com os imperativos político-econômicos e estratégicos do momento. São tempos de cobrança, em que a transparência e a justificação dos gastos públicos vêm exigindo debate contínuo com a sociedade.

São tempos em que as relações entre civis e militares ascendem a novo patamar e o sistema de defesa nacional se acomoda a uma nova estrutura. Paralelamente, o pensamento estratégico passa por reflexões, buscando maior participação da sociedade na conformação do perfil político-estratégico brasileiro, refletido na política de defesa nacional.

A esses tempos chegamos com uma Marinha de porte médio, de certa forma compatível com nossa inserção no cenário internacional e com as possibilidades atuais do nosso país. No plano material, a despeito da escassez de recursos e de outras dificuldades, contamos com um poder naval relativamente moderno para os padrões sul-atlânticos.

A disponibilidade declinante de recursos para custeio e investimentos tem sido um parâmetro determinante no planejamento de alto nível conduzido pela Administração

Entretanto, a par da complexidade inerente ao processo de projetar, preparar e manter o poder naval, o quadro orçamentário dos últimos anos vem impondo graves desafios à Marinha. A disponibilidade declinante de recursos para custeio e investimentos tem sido um parâmetro determinante no planejamento de alto nível conduzido pela Administração, especialmente pelas peculiaridades inerentes aos meios navais.

Apesar de ter havido progressos no desenvolvimento de tecnologias autóctones, os navios, aeronaves, carros de combate, sistemas e outros equipamentos de alta tecnologia – como os utilizados na aviação naval – ainda têm baixos índices de nacionalização, o que nos torna dependentes do mercado externo. Muito nos afetam as variações cambiais desfavoráveis.

Além disso, os programas de longo prazo desenvolvidos na área de ciência e tecnologia e de construção naval demandam aplicação contínua e tempestiva de recursos. A degradação ou interrupção do fluxo de recursos gera atrasos que se acumulam, e a extensão demasiada dos cronogramas pode até mesmo tornar obsoletas as tecnologias utilizadas.

Não obstante os óbices decorrentes de nossa realidade orçamentária, fomos capazes de obter diversos êxitos no preparo da Força, entre os quais gostaria de destacar os avanços verificados na Aviação Naval brasileira, certamente motivo de orgulho para toda a Instituição. Nos últimos anos, a conquista da capacitação para operar aviões embarcados elevou o poder naval brasileiro a um novo patamar. Uma conquista que foi possível graças aos sacrifícios e esforços, contínuos e integrados, de todos os setores da Marinha, cujos efeitos se refletiram no bem-sucedido empreendimento de operacionalizar a aviação de asa fixa embarcada.

As imagens dos pousos e decolagens das nossas aeronaves *AF-1*, inicialmente no Porta-Aviões *Minas Gerais* e, posteriormente, no *São Paulo*, ganharam o mundo e se estamparam em inúmeras re-

portagens de revistas especializadas, dando prova inequívoca da capacidade de nosso pessoal.

Entretanto, se muito foi feito em termos de aviação naval, temos consciência de que muito há por fazer para o aprimoramento da capacidade de defesa área da força naval: a modernização dos aviões *AF-1*, a obtenção de aeronaves de alarme antecipado, a capacitação para o reabastecimento de combustível em vôo, a formação de pessoal para completar os efetivos planejados, a ampliação e o melhor aparelhamento dos esquadrões localizados nos distritos navais, obras de infra-estrutura e desenvolvimento de bases, investimentos em segurança de aviação e em prevenção de acidentes aeronáuticos – eis alguns dos pontos que têm merecido a atenção especial da Administração.

O fato é que a cada progresso correspondem novas responsabilidades e novos desafios. Se contemplarmos nossa história, desde a criação da pioneira Escola de Aviação Naval em 1916, veremos uma trajetória marcada pela aceitação e superação de grandes desafios. A capacidade de operar uma força naval nucleada em um porta-aviões, com aviação de interceptação e ataque embarcada, foi, sem dúvida, o mais recente "grande avanço" de nossa Marinha. Um avanço que agrega valor à capacidade dissuasória nacional e melhor instrumenta o sistema de defesa a fazer frente a quaisquer desafios que sobrevenham nos próximos anos.

Apesar de todas as dificuldades, nossa postura é de otimismo e confiança. Um otimismo consciente que nasce da crença na capacidade brasileira de superar dificuldades e da perspectiva de que um futuro melhor para o País irá se refletir em nossas Forças, aliviando o quadro conjuntural de dificuldades orçamentárias que atravessamos. A nossa confiança emana dos progressos já alcançados; afinal, somos hoje uma Marinha capaz de operar uma aviação de asa fixa embarcada, com reconhecida capacidade de construção naval e que já domina a tecnologia inerente ao ciclo do combustível para propulsão nuclear. São avanços que conferem credibilidade ao País em termos de defesa, contribuem para o poder dissuasório nacional e respaldam a postura estratégica formulada na nossa Política de Defesa.

O fato é que a cada progresso correspondem novas responsabilidades e novos desafios. Se contemplarmos nossa história, desde a criação da pioneira Escola de Aviação Naval em 1916, veremos uma trajetória marcada pela aceitação e superação de grandes desafios

CLASSIFICAÇÃO POR ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; Comandante da Marinha; Marinha do Brasil;

AOS NOSSOS LEITORES

Com a permanente preocupação de ser útil aos seus leitores do presente e do futuro, a *Revista Marítima Brasileira* se propõe a divulgar idéias novas, registros históricos e opiniões que, futuramente, possam servir de excelentes fontes de consulta.

Tendo em mente este propósito, a diagramação dos artigos publicados é feita de modo a facilitar o trabalho dos nossos futuros pesquisadores. Assim sendo, procuramos adotar o seguinte sistema de trabalho:

(a) classificação por assuntos dos artigos, das notícias e de outros textos, inclusive dos tópicos que compõem essas colaborações;

(b) registro em CD-Rom da classificação por assunto de tudo o que é publicado (já existe desde o nº 1 da *RMB*);

(c) inclusão de sumários nos vários artigos e seções da revista; e

(d) utilização farta de negritos e do recurso da divisão do texto em maior número de parágrafos. Nesse sentido, contamos com a compreensão dos colaboradores, como até agora tem acontecido.

A *Revista Marítima Brasileira* gostaria de conhecer a opinião de seus leitores sobre o assunto.

Escreva-nos, telefone para nós, passe-nos um fax ou utilize o correio eletrônico para dizer-nos como vê nossa maneira de dispor e valorizar as informações que levamos ao nosso público.

Seu pronunciamento é valioso.

Muito obrigado.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O ESPÍRITO DOS AVIADORES NAVAIS

De todos nós para todos vocês

Transcrição da crônica publicada na *Revista da Aviação Naval*, nº 62 – Caderno Especial dos 80 Anos da DAerM e 30 anos do SIPAAerM.

AIDÊ ANTONIETA FAÉ
Primeiro-Tenente (AA)

Quando nós militares, não envolvidos em atividades aéreas, embarcamos na Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) para nela servir, sentimo-nos um pouco inseguros e desconfortáveis, pois só conhecíamos da Aviação Naval as matérias publicadas no Boletim de Notícias (BONO). Ou seja, sabíamos apenas de sua existência. Isso não significa que, hoje, nós saibamos muito do assunto. A DAerM tem, em sua lotação, algumas especialidades alheias à Aviação Naval. Dessa forma, não abordaremos aqui técnicas, experiências aeronavais, pousos e decolagens ou sobressalentes. Nosso intuito é escrever sobre as pessoas da Aviação Naval.

A primeira impressão que se tem é de pessoas totalmente diferentes. Olham-nos desconfiados. Eles, também, devem nos achar assim. À primeira vista, num olhar rápido e superficial, eles parecem ser um grupo seleto, um grupo fechado, que não aceita estranhos, que não aceita novos sócios, que trata os "outros" com um certo distanciamento diplomático e educado. Mas é só impressão.

Nós, os estranhos à Aviação Naval, temos essa barreira a quebrar: não pertencemos a ela. Eles só falam da Aviação Naval, de missões, de vistoria de segurança de aviação. É o assunto preferido deles. Nunca havíamos ouvido tais termos: VSA, Visitec em helipontos, OSAV/ASAV, e uma imensidão de termos próprios da aviação. Era para nós uma Marinha diferente: uma Marinha que voa. E tem voado alto, a ponto de vislumbrar um futuro melhor para a Aviação Naval.

Demora-se um tempo para quebrar o verniz inicial entre estranhos. Assim éramos uns para os outros. As barreiras iniciais são superadas com o tempo e a confiança, de

ambas as partes. Mas o fato concreto de não ser aviador naval, este é imutável, pois nem o tempo, nem a confiança, nem a competência conseguirão mudar. Após algum tempo, percebe-se por que os achávamos diferentes – todos têm uma característica em comum: orgulho. Mas não no sentido pejorativo. É um orgulho de encher o peito – de pertencerem à Aviação Naval.

A forma como externam esse sentimento é falando da aviação com entusiasmo. Cabe no peito a asa dourada, à mostra, na farda. Mas não cabem no peito a admiração, o ardor, o fogo sagrado. Na Aviação, o mais importante é o ser humano. Percebe-se isso no dia-a-dia, nas conversas, nas solicitações de verbas para segurança, na desolação quando existem cortes orçamentários em verbas consideradas importantíssimas para a Segurança de Aviação.

Uma outra característica que lhes é peculiar é o senso de humor. Talvez seja uma nuance necessária ao piloto, para quebrar algo tão tenso e sério como voar, ser responsável pela vida de outros seres humanos. Voltando a falar em senso de humor, este é, por muitas vezes, crítico, até ácido, todavia muito sutil. E quando querem batizar alguém, principalmente nós mulheres, fingem, em um vôo qualquer, que precisamos utilizar todos os procedimentos ensinados no *briefing* pré-vôo, fazendo um "teatro" digno de Prêmio Molière, só para nos verem em pânico. E após um vôo tranqüilo, contam essa estória, logicamente exagerando um pouco as nossas reações, para todo o esquadrão, muito sérios e compenetrados.

Nós, não-aviadores navais, que trabalhamos na administração, apoiando-os, não trazemos a asa dourada na farda, ostentada com altivez. Mas, com certeza, a temos fixada no agora alado coração

Essas pessoas, que a princípio achávamos bizarras, deixam-se cativar ao perceber nosso propósito benéfico para com aquilo de que mais se orgulham: a Aviação Naval.

Talvez o que eles ainda não tenham percebido é que nós, não-aviadores navais, que trabalhamos na administração, apoiando-os, não trazemos a asa dourada na farda, ostentada com altivez. Mas, com certeza, a temos fixada no agora alado coração.

Também temos orgulho profundo de estarmos voando alto e seguros, com eles.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; Aviadores navais /; Espírito de corpo /; Conduta;

O DESAFIO BRASILEIRO NO INÍCIO DO SÉCULO XXI*

"Quando não se pode fazer tudo o que se deve, deve-se fazer tudo o que se pode"

Almirante Paulo Frontin
Comandante da Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG) na Primeira Guerra Mundial

HERNANI GOULART **FORTUNA**
Almirante-de-Esquadra (Refª)

RESUMO

A visualização do cenário internacional ao final da década de 90.

A geopolítica brasileira e a perspectiva de o Brasil tornar-se um dos grandes países do planeta, pela potencialidade de seus recursos naturais, seu triângulo geopolítico, com destaque para a Amazônia, uma fronteira terrestre interagindo no continente sul-americano com dez países e uma imensa fronteira líquida onde a Plataforma Continental e a Zona Econômica Exclusiva projetam os interesses brasileiros nas duas margens do Atlântico com desdobramentos no Caribe e na Antártica.

A identificação dos óbices e fatores adversos, que interferem no processo do desenvolvimento brasileiro e a necessidade premente da reforma do Estado, onde o comportamento do Executivo, do Legislativo e do Judiciário apresenta graves distorções.

Uma visão estratégica em que os eixos de desenvolvimento integrarão o País, aglutinando a energia, a logística e a telemática, assegurando o ingresso do Brasil *na terceira onda do conhecimento intangível*, buscando a *bioceanidade* e resgatando a Amazônia como zona de prosperidade e patrimônio nacional inalienável.

A consecução dos objetivos nacionais permanentes, precedidos de objetivos nacionais atuais, estabelecidos pela visão do estadista, permitindo que o Brasil, país emergente, venha a tornar-se, ainda neste primeiro quarto do século XXI, uma das potências do planeta.

* N.R.: Os negritos foram criados pela *RMB*.

SUMÁRIO

Prólogo
Uma inserção possível para o Brasil
A posição geoestratégica brasileira
A vivificação das fronteiras
Globalização de sua população
Perfil das trocas externas
Os espaços oceânicos
O continente antártico
A rota do cabo
Posição amazônica no Caribe
Plataforma Continental, Mar Territorial e ZEE
Competição econômica e tecnológica
Macromercados regionais
Hemisfério Norte
A reestruturação produtiva
As relações norte-sul
Comércio exterior
Poder, Política, Estratégia, Objetivos
O terrorismo
Concepção político-estratégico brasileira – Sua inexistência
Política caudatária da economia
Ministério da Defesa – Capacidade de dissuasão
Fretes marítimos
Indústria de construção naval
Necessidade de reformas
Crescimento econômico
Judiciário
Legislativo
Poder Executivo
Modelo econômico
Reforma tributária
Matriz de transportes
Comércio exterior
Matriz energética
Energia renovável
A Argentina e o Mercosul
Capital intelectual
A reforma do Estado brasileiro
Conclusão/Resumo

PRÓLOGO

O crepúsculo vespertino da última década do século XX leva-nos a recordar a dramática sucessão dos acontecimentos, até então inimagináveis, para um cenário que parecia cristalizado ao final dos anos 80, a saber:

a) a invasão do Panamá e o isolamento de Cuba, na América Central;

b) a queda do muro de Berlim, com a autonomia e libertação dos países do Leste Europeu;

c) o fracionamento dos Bálcãs e a independência dos países que integravam a antiga Iugoslávia;

d) a invasão do Kwait pelo Iraque e a Guerra do Golfo, que restabeleceu o *status quo* no Oriente Médio;

e) o desmembramento do Império Soviético e a criação da (CEI) Comunidade dos Estados Independentes;

f) a reafirmação política da China, que inicia uma trajetória em que busca equacionar seus problemas econômicos com taxas

de crescimento espantosas e de impacto tecnológico-produtivo, agredindo as normas de competitividade da Organização Mundial do Comércio (OMC);

g) a convulsão da África Subsaárica, em face de uma divisão política imposta pela teimosia dos antigos colonizadores, que resultou na eclosão de conflitos tribais, dificultando sua verdadeira emancipação e atrasando seu desenvolvimento;

h) a busca da América do Sul em superar sua dependência de poupança externa para complementar seu desenvolvimento, alterando sua condição de importadora de tecnologia e de bens de capital e de exportadora de matérias-primas de baixo valor agregado.

O comércio multilateral que floresceu sob o mundo bipolar evoluiu para um relacionamento mais abrangente, envolvendo grandes conglomerados econômicos, políticos, militares e tecnológicos, viabilizando a configuração de macromercados, seja a nível regional, seja a nível continental.

A alvorada do século XXI vê nesse novo processo uma globalização que se traduz por maior abertura das economias e pela interação dos sistemas produtivos internacionais.

O governo Bush instala-se nos Estados Unidos, que reafirmam sua condição de potência hegemônica num ambiente de economia globalizada. Sua ***visão realista*** do mundo considera este, inerentemente, um lugar de conflitos, com os estados nacionais buscando a consecução de seus interesses, empregando todos os meios ao seu alcance, e, portanto, a segurança nacional não pode ser, apenas, garantida pela cooperação internacional.

Os desdobramentos dessa ***visão americana*** significam que os conceitos de Poder, Política, Estratégia e Objetivos são agora mais amplos e sofisticados, num novo ordenamento, estabelecendo mecanismos de proteção que privilegiam os países desenvolvidos do hemisfério norte, congregando 85% da riqueza de um mundo globalizado, em detrimento daqueles que, no hemisfério sul, usufruem, apenas, de 15% da riqueza gerada no planeta (*Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, em seu relatório de 1999 para o Desenvolvimento Humano – PNUD*).

Os países desenvolvidos do hemisfério norte congregam 85% da riqueza de um mundo globalizado, em detrimento daqueles que, no hemisfério sul, usufruem, apenas, de 15% da riqueza gerada no planeta

UMA INSERÇÃO POSSÍVEL PARA O BRASIL

A posição geoestratégica brasileira

A inserção do Brasil na América do Sul resulta em uma imensa fronteira terrestre que recebe estímulos de dez países, três dos quais guardam efeitos recentes de seus antigos colonizadores, e estamos falando aqui das três Guianas.

Embora os conceitos de geopolítica possam definir o Brasil como um país continental, em face de seu quociente de maritimidade apresentar um índice próximo de ½, torna-se necessária **uma análise mais realista da posição brasileira no continente sul-americano**.

A vivificação de suas fronteiras terrestres é incipiente, em face de imensos vazios demográficos ao norte e a oeste, o que

dificulta, sobremaneira, a ocupação racional de seu território, que, ao contrário dos Estados Unidos, não pôde realizar-se no sentido dos paralelos e meridianos, porém, através de aspectos ditados por circunstâncias de momento, como os acréscimos territoriais oriundos de sucessivas violações do Tratado de Tordesilhas.

Assim, após o reconhecimento dessas violações, o Tratado de Madri e o Tratado de Santo Ildefonso revelaram ao mundo um Brasil bem diferente daquele contido, desde sua descoberta, pelo meridiano que vai de Belém do Pará a Laguna, em Santa Catarina.

O Brasil, neste início do século XXI, sendo o quinto maior país em extensão territorial e, também, o quinto maior em população, com 170 milhões de habitantes, bem como o décimo PIB do planeta, conheceu um dos **processos de urbanização** mais rápidos do mundo. Esse processo, entretanto, gerou contrastes brutais, frustrando as expectativas de um crescimento ordenado em seus aspectos regionais. Com sua população concentrada ao longo da costa atlântica, 80% dos brasileiros vivem nas cidades, sendo que 40% em grandes conglomerados urbanos, quase todos no litoral.

Um país fortemente industrializado, onde o setor primário representa, apenas, 20% de sua população, levou a uma modificação do **perfil das trocas externas**, com os produtos industriais representando 65% das exportações em seu comércio exterior.

A expressão econômica vem se tornando uma obsessão, em geral, do governo brasileiro

★

Entretanto, o mundo globalizado não perdoa e o capital intelectual intangível é mais valioso que o capital físico dos recursos naturais

Os espaços oceânicos ganham uma especial importância, seja porque 95% do comércio exterior brasileiro são feitos pelo mar, seja porque se pode vislumbrar e definir os interesses marítimos brasileiros, a partir de uma imensa fronteira líquida mergulhada no Atlântico.

Assim, há interesses nas linhas de comunicação, decorrentes das rotas de circulação para o Pacífico, seja ao norte, pelo Canal do Panamá, ou ao sul, pelo Estreito de Magalhães e pelo Canal de Beagle, ou pela Passagem de Drake, sem prejuízo dos projetos rodoferroviários que possam desaguar na costa peruana ou chilena, antevendo-se, assim, o acréscimo de uma bioceanidade preciosa para o Brasil.

Há interesses no estuário atlântico, influenciado pelas suas duas margens, oriental e ocidental, recebendo estímulos das fronteiras marítimas de cerca de 20 países da África e nove da América do Sul.

Há interesses na Antártica, no limite da fronteira sul do Atlântico, onde o Proantar exerce atividades científicas relacionadas à geofísica, à meteorologia, à geologia continental e marinha, à oceanografia, à biologia, à astrofísica, ao geomagnetismo e à geofísica nuclear, consolidando conhecimentos sobre fenômenos da natureza no **continente antártico** que influenciam as condições climáticas e ambientais dos recursos vivos e sobre as medidas para preservá-los.

Há interesses na preservação da **rota do Cabo** e na sua continuidade para o Índico e

para o Pacífico, onde o Brasil pode efetivar sua interligação econômica e tecnológica com os anéis de poder da franja do sudeste asiático.

Há interesses na **projeção amazônica no Caribe**, uma vez assegurada a integração definitiva dessa Amazônia ao restante do território nacional.

Há interesses regionais, em face da delimitação da borda externa da **plataforma continental** e seus desdobramentos no **mar territorial** e na **Zona Econômica Exclusiva**, quando não poderão ser permitidas ambigüidades de interpretação do direito do Estado ribeirinho em determinar a captura permissível dos recursos vivos da Zona Econômica Exclusiva, a garantia da preservação das espécies, a determinação da capacidade de aproveitar, economicamente, os recursos vivos nas condições acima e a plena utilização e usufruto da *explotação* dos recursos não vivos ou energéticos da plataforma continental.

O terrorismo é difuso, não tem face definida e sua ideologia é inconsistente

Competição econômica e tecnologia

Assim, no início deste novo século, não é desconhecido que cada novo ciclo nas relações internacionais tem representado a oportunidade histórica de ingresso de novos atores na competição econômica e tecnológica a nível mundial, com conseqüente surgimento de novas lideranças.

Há, também, uma mudança nos sistemas produtivos e no comércio internacional, conseqüência da ação política e econômica daqueles novos atores, como as corporações estratégicas orientadas por matrizes científico-tecnológicas e os conglomerados de produção e comercialização.

A ação das corporações estratégicas e dos megaconglomerados, em conjunção com seus respectivos governos, concretiza reformulações importantes na forma do exercício do poder em áreas de influência e viabiliza a configuração de **macromercados regionais** e continentais. Esse processo é, nitidamente, percebido no grande bloco eurasiano onde agem os novos pivôs político-estratégicos e pólos motores tecnológico-produtivos que já se expressam na Comunidade Européia do *Euro* e, nas Américas, com a implantação da Alca.

Verifica-se, assim, que no **hemisfério norte** processa-se uma revolução produtiva que concentra produção, através de pesquisa e desenvolvimento. A produção, baseada em alta tecnologia e intenso conhecimento científico, passa a ser residente no hemisfério norte. Por sua vez, a reestruturação produtiva induz a novas regras de comércio, protegendo a propriedade intelectual e alavancando a superprodução realocada e relocalizada no hemisfério norte.

Trata-se do primado de uma economia orientada por tecnologia embutida e de um comércio internacional crescentemente administrado por racionalidade política e alto nível científico-tecnológico. Esse **processo de reestruturação produtiva** leva consigo a reformulação funcional e o papel dos mecanismos de gerenciamento supranacionais e multilaterais no campo econômico – organização industrial, comércio internacional, produção, acesso e uso de tecnologia, propriedade intelectual, genética e biodiversidade.

Assim, **as relações norte-sul** passam a ser administradas por órgãos multilaterais ou supranacionais, pela ação de corporações estratégicas, de megaconglomerados, e pelo sistema financeiro.

Nessa recomposição do sistema produtivo mundial, reformulam-se as bases de pro-

dução material das economias avançadas, com a consolidação de uma nova configuração produtiva, estipulando **novas regras e modalidades para o comércio internacional**, com o alargamento e o aprofundamento da defasagem científico-tecnológica em relação aos países do hemisfério sul.

Poder, Política, Estratégia e Objetivos

Na realidade, estamos desenhando, aqui, os contornos mais nítidos de um quadro que define o conflito norte-sul, do qual somente uma parcela ínfima dos países do Terceiro Mundo participa de fato, na medida em que a maioria não dispõe de condições básicas para se situar na perspectiva das transformações estipuladas pela revolução pós-industrial ou cibernética, definindo as premissas de nova configuração estratégica e econômica.

Mais do que nunca, os países que desejarem se sobrepor a esses fatores condicionantes e dominantes, aspirando a um lugar ao sol no novo século, deverão fugir das perplexidades e paralisias mesmo nos momentos de crise internacional.

A postura brasileira, logo após os ataques terroristas de **11 de setembro de 2001** aos Estados Unidos, centrados em Nova York e em Washington, desnudou uma ingenuidade inadmissível para a diplomacia de um país emergente ao desconhecer o significado amplo da **interação Poder-Política-Estratégia-Objetivos**.

Assim, a expressão econômica foi a única a ser motivo de preocupação pela Presidência da República e pelo Itamaraty, fato esse que a meu ver vem se tornando uma obsessão, em geral, do governo brasileiro.

A carta de 12 de setembro do Presidente Fernando Henrique ao Presidente Bush manifestava uma solidariedade longe da percepção de que os Estados Unidos, numa visão política, estavam implementando uma estratégia onde os *objetivos de guerra* foram de imediato estabelecidos, contrariando o entendimento predominante de que o terrorismo é difuso, não tem face definida e sua ideologia é inconsistente.

Nos 30 dias que se seguiram aos eventos do 11 de setembro, os Estados Unidos, na comunidade internacional, só considerariam duas alternativas: ou um apoio sem restrições, ou a rejeição de qualquer posição de neutralidade que exigisse o diálogo ou o entendimento pacífico

De fato, o que se verificou, pelas atitudes do governo americano, nos 30 dias que se seguiram aos eventos do 11 de setembro, foi uma clara manifestação ao mundo de que os Estados Unidos estavam profundamente abalados com os ataques e que, na comunidade internacional, só considerariam duas alternativas: ou um apoio sem restrições, ou a rejeição de qualquer posição de neutralidade que exigisse o diálogo ou o entendimento pacífico.

Esse posicionamento era fácil de ser compreendido, já que estava estruturado nas seguintes premissas:

- os ataques foram planejados com profunda competência, o que exigiu planejamento, execução e controle da ação planejada, numa verdadeira operação militar;
- as operações não seriam exeqüíveis sem uma preparação metódica onde as

ações pertinentes tivessem o apoio direto ou indireto de estados, organizações ou entidades profundamente identificados com ações do terrorismo internacional;

• os estados, entidades ou organizações que estivessem comprometidos com o apoio aos ataques terroristas ao território americano seriam considerados inimigos e, conseqüentemente, objetivos de guerra.

Esse posicionamento do governo dos Estados Unidos, tardiamente, foi percebido pelo governo brasileiro, o que atrasou, em cerca de dez dias, uma manifestação do Ministério da Defesa sobre os acontecimentos, até então restritos à visão do Itamaraty e do Ministério da Fazenda.

Algumas considerações importantes são a seguir mencionadas para se compreender **o comportamento brasileiro**, esdruxulamente apresentado, **no contexto de uma crise internacional sem precedentes**, para a potência hegemônica americana, que, pela primeira vez em sua história, foi duramente atingida em todas as expressões de seu Poder Nacional.

A ausência de uma concepção política e de um conceito estratégico do pensamento nacional tem-se revelado desastrosa para o Brasil.

A política de defesa nacional, recentemente elaborada, é tímida, incompleta e não vislumbra a possibilidade de conflitos no mundo pós-bipolar. Na verdade, trata-se de um documento genérico que pode valer para qualquer nação em qualquer situação. Não para um país, quer queiramos ou não, que, com todas as suas dificuldades, tem o décimo PIB do planeta, o quinto maior território e a quinta maior população do globo.

A inexistência dessa concepção político-estratégica não permite que foros adequados possam discutir e avaliar o mundo pós-Guerra Fria, no qual: os conflitos são inevitáveis; as instituições internacionais e os organismos de defesa coletivos não são aptos para restringir ou eliminar os conflitos; nenhuma força singular isolada incorpora todas as necessidades para responder a qualquer situação de crise; continua o perigo da proliferação de armas de destruição em grande escala; o combate às drogas e ao terrorismo ultrapassa as fronteiras do Estado-Nação; e a preservação dos ecossistemas dá sustentação à delgada camada que encobre nosso planeta onde se desenvolve a vida.

A política não é, somente, a arte de governar ou a arte de estabelecer objetivos, mas é, também, a arte do possível

★

A ausência de uma concepção política e de um conceito estratégico do pensamento nacional tem-se revelado desastrosa para o Brasil

A política de defesa nacional não aborda todos esses assuntos de vital importância para o País de forma adequada, e a preocupação com a expressão econômica tem a primazia no trato ou discussão de todos os problemas brasileiros.

Na verdade, há uma inversão no pensamento político estratégico do governo quando se coloca **a política como caudatária da economia**. Esse posicionamento não contribuiu para o crescimento econômico brasileiro nos últimos 15 anos, nem para a

melhoria dos indicadores sociais, divulgados pelo censo de 2000 do IBGE.

A dívida bruta do setor público (números que não consideram os ativos do governo) atingiu em dezembro de 2001, segundo o Banco Central, R$ 885 bilhões, ou seja, 71% do PIB de R$ 1,246 trilhão. A obrigatoriedade de fixar-se superávits primários, para a estabilização da dívida, sufoca os programas sociais e frustra os investimentos estratégicos do País.

Assim, o Brasil estará gastando R$ 13 bilhões este ano em educação e R$ 93 bilhões em pagamento de juros. A taxa de 18 a 19% ao ano acelera o aumento da dívida que, em breve, poderá tornar-se impagável, mormente quando os prazos de rolagem estão cada vez mais curtos, reduzidos de três anos para até um ano.

Quanto à dívida externa, o País já deve cinco vezes o total anual de suas exportações, que estão em torno de US$ 50 bilhões/ano.

A política é colocada como caudatária da economia. Esse posicionamento não contribuiu para o crescimento econômico brasileiro nos últimos 15 anos, nem para a melhoria dos indicadores sociais, divulgados pelo censo de 2000 do IBGE

Enquanto isso, o **Ministério da Defesa** tem, para 2002, um **orçamento previsto** de R$ 6,8 bilhões, o que significa um percentual de 0,5% do PIB, desde que não haja contingenciamentos orçamentários tão comuns, hoje, na condução da política econômica governamental. Na Marinha, não há recursos adequados para o programa de construção e modernização de navios e aeronaves ou para a continuação do programa nuclear.

O Brasil está pagando cerca de R$ 7 bilhões por ano na rubrica de **fretes marítimos** porque a Bandeira Brasileira não mais existe no *trade* e as cargas geradas pelo comércio exterior brasileiro, que atinge cerca de US$ 110 bilhões/ano, são transportadas por navios de bandeira estrangeira.

Por irônica coincidência, esses US$ 7 bilhões representam a importação de todo o petróleo brasileiro durante um ano. Não há, hoje, nenhum navio de linha em construção em estaleiro nacional.

A indústria de construção naval no País, que chegou a processar 1,2 milhão de toneladas de aço de porte bruto, anualmente, na década de 70, gerando 50.000 empregos diretos, foi totalmente *sucateada* a partir da segunda metade da década de 80.

Necessidade de reformas

Não há dúvidas que o País precisa de reformas para atender ao seu problema mais importante, que é o **crescimento econômico**.

Um crescimento do PIB menor que 5% ao ano não absorve a mão-de-obra que, anualmente, chega ao mercado de trabalho. Essa não é uma cifra mágica, porém, é o resultado de um estudo do PNUD que prevê, para um país como o Brasil, a necessidade de destinar 40% de sua taxa de crescimento anual do PIB para a geração de empregos.

Se o País não conseguir resolver esse dilema, estará pavimentando a estrada de uma crise social que já se desenha na completa ausência de segurança dos grandes centros urbanos e nas ocupações rurais.

Os caminhos para solucionar o grande *imbróglio brasileiro* são conhecidos e o que falta é vontade política para os trilhar.

Uma **reforma político-constitucional** que atinja os três poderes da República é indispensável, mormente, pela situação de ingovernabilidade em que a *Constituição Cidadã de 1988* deixou o País, onde a maioria dos 5.500 municípios existentes vive às custas de participações de recursos nas transferências dos Estados e da União.

O Judiciário não consegue, pelo anacronismo das leis e dos códigos processuais, administrar os conflitos e distribuir a justiça em tempo hábil. Uma sentença ou ato judicial, para transitar em julgado, consome um tempo onde os efeitos desejados não mais atendem aos anseios daqueles que buscaram seus direitos ou a correta interpretação de seus deveres.

Terrível calamidade é a injustiça praticada por aqueles que têm o poder nas mãos.

A justiça é a base de toda e qualquer sociedade que privilegie a prudência e a virtude e, como conseqüência, o julgamento é a aplicação do que é justo.

Não é possível ter-se um **Legislativo** que não atenda à sua responsabilidade constitucional de fazer leis para a sociedade brasileira, reunindo-se apenas três dias por semana, nas duas casas do Congresso, tentando recuperar o tempo que foi perdido, usando o artifício de repetidas convocações extraordinárias com a conivência do Executivo e a sangria dos contribuintes.

Os Estados Unidos, com uma população de 270 milhões de habitantes, têm 435 deputados e dois senadores para cada Estado. O Brasil, com uma população de 170 milhões, tem, em seu Congresso, 531 deputados e 81 senadores, sendo três por cada Estado. Isso torna difícil a discussão dos problemas nacionais, onera o contribuinte e distorce a representação popular.

O Poder Executivo não pode abdicar de sua maior responsabilidade, que é a de identificar, conquistar e manter os objetivos nacionais permanentes da Nação Brasileira. Assim procedendo, deve estabelecer os objetivos atuais de Governo, num método para o planejamento da ação política, visando à exata compreensão e solução dos problemas nacionais.

A obrigatoriedade de fixar-se superávits primários, para a estabilização da dívida, sufoca os programas sociais e frustra os investimentos estratégicos do País. Assim, o Brasil estará gastando R$13 bilhões este ano em educação e R$93 bilhões em pagamento de juros

Aqui, é a hora de elaborar e atualizar as concepções políticas e os conceitos estratégicos demandados por cenários mutantes.

O Chefe de Estado, através de sua liderança, tem o dever de influenciar, significativamente, a formulação da política externa do País.

Assim, os conceitos de poder, política, estratégia e objetivos devem tornar-se preocupação constante do Executivo, mormente no novo ordenamento internacional nesta alvorada do século XXI.

O que se verifica, ironicamente, hoje, no Brasil é que o Executivo legisla pela catadupa das medidas provisórias, o Legislativo julga pelo número sem precedentes de instalações de CPIs, nada mais que simples ribalta para os interesses político-partidários, e o Judiciário administra interpretando os atos do Executivo e do Legislativo que uma Constituição populista e anacrônica não sou-

be definir, na correta atribuição e separação dos três poderes que Montesquieu há muito já havia preconizado.

Algo está profundamente errado no atual **modelo econômico**, que tem cerca de 60 encargos, tributos e taxas onerando aqueles que produzem e trabalham. Não pode o País ter a sexta maior carga tributária do planeta, comprometendo 1/3 do seu PIB, precedido, apenas, de Dinamarca, Alemanha, França, Estados Unidos e Canadá, todos países desenvolvidos, e ser colocado em 70º lugar no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da ONU.

É imperiosa uma **reforma tributária** onde a participação do contribuinte seja concentrada não mais do que em cinco impostos, nas áreas de patrimônio, renda, encargos sociais, comércio exterior e circulação de mercadorias, com valores agregados, definindo, previamente, o que é da União, dos estados e dos municípios, evitando a sonegação e a guerra fiscal e estabelecendo uma administração simplificada e eficiente que incentive o contribuinte a cumprir o seu dever de cidadania.

A justiça é a base de toda e qualquer sociedade que privilegie a prudência e a virtude e, como conseqüência, o julgamento é a aplicação do que é justo

É imprescindível a modernização da **matriz de transportes** na malha viária brasileira, onde a ferrovia transporta 22,3% das cargas movimentadas no território nacional e a rodovia 59,3%, numa distorção que leva a um consumo exagerado de petróleo, com 700.000 barris/dia ainda sendo importados. A matriz é completada com a participação de 14,5% na aquavia e 3,9% no transporte aéreo e em dutos.

Esses dados são da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que afirma, ainda, que o 1,7 milhão de quilômetros de rodovias brasileiras têm menos de 10%, ou seja, apenas 148 mil quilômetros pavimentados e, desses 148 mil quilômetros, 82% estão em precário estado de conservação.

Talvez, aqui, seja a hora de reforçar a necessidade de ressuscitar o transporte marítimo no Brasil em seu **binômio Marinha Mercante e construção naval**.

É inadmissível que, conhecendo-se que o custo de 1.000 t/km é de US$ 56 na rodovia pavimentada, de US$ 17 na ferrovia de bitola larga e de US$ 9 na aquavia, ainda não sejam construídas eclusas nas barragens, os portos não sejam modernizados, resistindo a uma legislação inovadora de 1993, e que não seja incentivada a construção naval no País.

A visão política dos nossos governantes não consegue ou não quer compreender que a navegação interior e de cabotagem são problemas de logística nacional e que a navegação de longo curso é o mais importante instrumento do comércio exterior.

É através de superávits nesse **comércio exterior** que reside toda a esperança do País de gerar moeda forte em sua economia, complementada pela redução ou eliminação do saldo negativo na rubrica do frete marítimo, desde que a nação possua navios próprios para sua navegação de longo curso. O frete é uma mercadoria invisível, porém, indispensável ao transporte de bens e que, quando não é contabilizado a favor da balança de serviços, não pode ser cortado, constituindo-se em receita para aqueles que têm uma Marinha Mercante própria.

O Brasil tem em sua **matriz energética** uma oferta de cerca de 350 TWh, dos quais

308 TWh são transformados em geração de eletricidade. A complementação das necessidades nacionais é feita pelas termoelétricas a gás e a óleo e pelo complexo nuclear de Angra dos Reis. Esses dados são do *Balanço Energético Nacional* do Ministério das Minas e Energia.

Aqui há que se definir o que o Brasil deseja em termos de racionalização energética, visando a evitar medidas drásticas como a de racionamentos e estabelecimentos de cotas, que apenas demonstram a incapacidade do governante em prever e superar situações de crise ou cenários adversos.

Assim, torna-se indispensável a revisão das prioridades dessa matriz energética.

O Brasil já demonstrou no passado, logo após o segundo choque de petróleo, em 1979, o estabelecimento de uma alternativa inteligente, com **energia renovável**, e que revolucionou o parque automotivo brasileiro, com a adoção do álcool da cana-de-açúcar para motores de combustão interna. A grande maioria da indústria automobilística brasileira foi redirecionada para carros movidos a álcool, com sucesso absoluto, o que causou espanto a países desenvolvidos e que sofriam da mesma escassez do petróleo em alta.

Essa oportunidade parece a mim que foi abandonada por interesses escusos, egoísmos não explicitados e falta de vontade política das autoridades responsáveis pelo programa.

Agora, o País espera que as reservas de gás natural que existem hoje na Amazônia, mais especificamente no campo de Urucu, sejam aproveitadas para diminuir suas vulnerabilidades e que a energia nuclear gerada nas usinas de Angra dos Reis não seja interrompida por fatores subjetivos que quase sempre escondem inconfessáveis interesses político-partidários ou ideológicos.

O Brasil está pagando cerca de R$ 7 bilhões por ano na rubrica de fretes marítimos porque a Bandeira Brasileira não mais existe

★

A visão política dos nossos governantes não consegue ou não quer compreender que a navegação interior e de cabotagem são problemas de logística nacional e que a navegação de longo curso é o mais importante instrumento do comércio exterior

A Gaspetro e a construção de Itaipu foram decisões que colocaram em segundo plano a independência no controle da produção de energia nesses dois empreendimentos. Ambos são binacionais e, como tal, devem ser considerados os interesses do parceiro em cada situação que se apresentar. Esses interesses vislumbram situações de vulnerabilidade em face de antagonismos históricos e da presença do narcotráfico e do contrabando de armas nessas fronteiras.

O Brasil assiste, hoje, desolado **à *debacle* Argentina e à crise do Mercosul**. Está, assim, sendo perdida a oportunidade de adquirir experiência para administrar um bloco econômico de interesse regional, com todas as complexidades que possam manifestar-se nesse empreendimento que abrange

todas as expressões do Poder Nacional dos países envolvidos.

As questões de barreiras alfandegárias, de controle de câmbio, de competitividade de produtos e valores agregados, de defesa de interesses comuns junto aos organismos internacionais como a ALCA, a União Européia, a OMC e outros, estão sendo prejudicados pela absoluta impotência do parceiro Argentina, que sucumbiu por mais de uma década a uma política econômica que privilegiou o investimento estrangeiro em detrimento dos fatores do crescimento econômico e dos fatores de produção.

Se o Brasil não adotar as reformas que foram mencionadas acima, claro que buscando a melhor estratégia possível, correrá o mesmo risco de insolvência e de crise social.

Afinal, o mundo globalizado não perdoa e o **capital intelectual** intangível é mais valioso que o capital físico dos recursos naturais.

Um país emergente que aspira a uma afirmação continental tem que priorizar **o conhecimento e a tecnologia**.

Os sistemas educacionais terão que se voltar para o desenvolvimento, buscando a pesquisa pura e a pesquisa aplicada.

Não é possível manter uma estrutura onde a média de escolaridade do trabalhador é de apenas quatro anos e onde somente 6% daqueles que terminam o segundo grau chegam à universidade.

E, ainda, existem 30 milhões de analfabetos adultos, não incluindo, aqui, os funcionais.

Esses dados foram obtidos dos resultados do censo 2000.

A reforma do Estado brasileiro tem que ser executada no bojo da mudança tecnológica mais radical dos últimos 15 anos, ou seja, na área de produção de programas de computadores (*softwares*).

Enquanto um *chip*, o qual faz o papel de milhares de transistores, requer um investimento fantástico, o *software* que será tão decisivo como o *chip* não custará tanto, e abre-se aqui uma oportunidade para os países em desenvolvimento.

Estes não poderão ignorar os três pilares sobre os quais se assenta a indústria de alta tecnologia: os *chips*, as fibras óticas e o *software*.

Só assim seus integrantes serão usuários das infovias que vão sustentar o mundo das informações, do trabalho e do lazer.

Se o País não conseguir resolver esse dilema, estará pavimentando a estrada de uma crise social que já se desenha na completa ausência de segurança dos grandes centros urbanos e nas ocupações rurais

A reforma do Estado brasileiro

Somente com as **reformas institucionais** de que precisa, poderá o Brasil compatibilizar a sua estatura estratégica de país emergente e buscar o seu ingresso na *terceira onda* dos Estados desenvolvidos, aceitando e tirando proveito dos princípios do mundo globalizado, da velocidade das decisões, da conectividade das redes interativas na crescente parceria dos negócios e da intangibilidade do conhecimento.

CONCLUSÃO/RESUMO

A política não é, somente, a arte de governar ou a arte de estabelecer objetivos, mas é, também, a arte do possível.

A posição geoestratégica brasileira no continente sul-americano projeta-se des-

de os contrafortes andinos até o Atlântico, com desdobramentos da Amazônia no Caribe e do Cone Sul na Antártica.

No início deste novo século, os megablocos políticos, econômicos, militares e tecnológicos do hemisfério norte estabeleceram mecanismos de proteção e geraram **disputas e conflitos com os países do hemisfério sul**, no trato de assuntos globais, como explosão demográfica, migrações indesejáveis, energia nuclear, transferência de tecnologias de ponta, ecologia e preservação de ecossistemas.

A inexistência de uma concepção política e de um conceito estratégico nacionais dificulta a percepção dos cenários e as respostas que crises eventuais ou previsíveis possam exigir. A criação do Ministério da Defesa e a Política de Segurança Nacional, recentemente elaborada, não contribuíram para a correta percepção das alterações que ocorrem no mundo globalizado.

A identificação de situações adversas e a antevisão de hipóteses de conflito são feitas no Brasil por indivíduos que se intitulam *cientistas políticos* e que nenhuma experiência de vida podem apresentar, no trato desses problemas, a não ser pela prática do jornalismo ou pelo exercício do magistério em faculdades de sociologia, comunicação ou ciências sociais.

O Brasil não pode prescindir de um **crescimento econômico** a taxas de 5% ao ano, sob pena de pavimentar, solidamente, o caminho de uma crise social sem precedentes.

A situação da Argentina, parceira de um Mercosul moribundo, deve ligar todos os alarmes para que o Brasil não venha a ter idêntica destinação.

O Estado brasileiro precisa mudar seu **comportamento** em perseguir, obsessivamente, a geração de superávits primários, em detrimento do resgate do déficit social, para que possa remunerar os credores de uma dívida do setor público que atingiu em 31 de dezembro de 2001 o montante de R$ 885 bilhões no conceito de dívida bruta. Isso significa 71% de um PIB de R$ 1,246 trilhão, segundo o Banco Central.

Por quanto tempo vai o País caminhar na contramão da história, praticando juros extorsivos de 18 a 19 % ao ano, quando Estados Unidos, União Européia e Japão estão todos com taxas anuais inferiores a 3%.

A reforma do Estado é indispensável para corrigir o rumo da nau brasileira, resgatando os índices sociais que nos colocam em 70º lugar no conceito de IDH adotado pela ONU. Essa reforma, via Constituição, tem que ser política, econômica, administrativa, tributária, patrimonial e previdenciária, contemplando os aspectos de segurança com fulcro no correto dimensionamento, emprego e modernização das Forças Armadas.

Não será possível aspirar a um lugar no Conselho de Segurança da ONU sem uma **capacidade mínima de dissuasão** para conquistar e preservar os legítimos objetivos nacionais, sejam eles permanentes ou atuais.

Esquadras, divisões, esquadrões não se criam de improviso. É necessário um planejamento adequado, continuado e constantemente avaliado, para que possam ser exigidos os recursos necessários à correta estruturação das Forças Armadas, definida nos objetivos de uma Concepção Política e de um Conceito Estratégico nacionais.

Assim, o Poder Executivo deverá estruturar, corretamente, o Ministério da Defesa, dar a seus integrantes a educação e o preparo profissional de que necessitam, através de cursos de Política e de Estratégia nas Escolas de Altos Estudos das Forças Armadas.

As Forças de Defesa do Japão, o segundo país mais rico do mundo, recebem, por dispositivo constitucional, 1% do PIB

japonês para o seu orçamento anual. Isso acontece desde que foi promulgada a Constituição do Japão, durante a ocupação americana, chefiada por MacArthur.

O Brasil não pode esquecer, nos tópicos de sua reforma, a correção das **matrizes energética e de transporte**, bem como definir se deseja prosseguir com seu programa nuclear, na perspectiva de que os interesses marítimos brasileiros justificam a existência de uma Marinha oceânica com a presença de um submarino de propulsão nuclear.

A projeção brasileira no Caribe, com a Amazônia definitivamente integrada ao restante do território nacional, bem como a projeção do **Cone Sul na Antártica** inserem-se nesse quadro.

A visão pontual e fragmentada de **interesses regionais**, que sempre existiu na solução dos problemas nacionais, não pode prevalecer e terá que ser substituída por uma visão estratégica onde eixos de desenvolvimento substituam os pólos de irradiação. Esses eixos integrarão o País com a presença simultânea da energia, da logística e da telemática. A linha de transmissão que conduz a eletricidade leva, também, as comunicações e a informática. A correta definição da via de transporte nesses eixos, que pode ser de natureza intermodal, evita desperdícios e aproxima os centros de produção dos centros de consumo ou de demanda de outros mercados.

A reforma da universidade brasileira não mais poderá ser adiada, se é que se deseja estabelecer uma atmosfera de C&T e P&D em seus centros acadêmicos e de pesquisa, já que é o conhecimento o que rege, hoje, o poder das nações.

Todos sabem que a ciência nada mais é que o conhecimento organizado que se tem do universo, e esse conhecimento hoje é difundido através das *infovias*.

Quando esse conhecimento apresenta inovações dentro de um *habitat* para que possa resultar em benefício da sociedade, em algo que represente um avanço ou uma inovação, aí temos a geração da tecnologia.

Assim, cabe ao Estado brasileiro estimular a existência desses *habitats* em busca da terceira onda do conhecimento intangível.

Uma visão prospectiva neste início do século XXI, que já está aqui em seus grandes alinhamentos, revela as impressionantes transformações tecnológicas em curso, através da telemática, da fibra ótica, dos *chips* e *composites*, modificando, substancialmente, as condições de produção e consumo, de organização social, de gestão política e de vida.

Até hoje nenhuma forma de **organização econômico-social** eliminou as desigualdades ou extinguiu a pobreza.

O que se tem buscado, através dos tempos, é a criação de mecanismos, na arena das relações internacionais, que minimizem esses conflitos, compatibilizando a soberania dos estados, sobretudo dos estados de maior poder, com os anseios dos menos aquinhoados.

O Brasil não foi diferente de outros povos na busca de uma sociedade ética, moral e justa, porém, a exata compreensão do que é hoje a comunidade internacional permitirá que se possa reformar o Estado brasileiro e assegurar neste século, que ora se inicia, a preservação de sua soberania, liberdade, independência, prosperidade e segurança.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> / Política do Brasil /; Política Externa /; Política Interna;

BIBLIOGRAFIA

1. ARISTÓTELES. *A Política*; Edições Ouro; Rio de Janeiro, 1993.
2. GUÉHENNO, Jean Marie; *La Fin de la Democracie*; Editora Flammarion; Paris; França; 1993.
3. TOFFLER, Alvin; *Powershift*; Editora Record; Rio de Janeiro; 1990.
4. ————————; *Creating a New Civilization: The Politics of the Third World*; Editora Little Brown; New York; USA; 1994.

Estabeleça uma organização através de prioridades e valorize suas conquistas. Cuidado com o perfeccionismo.

AOS NOSSOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores, mais uma vez, que, ao nos enviarem seus trabalhos para publicação, incluam um resumo (*abstract*) de 10 a 20 linhas, descrevendo o propósito do artigo e indicando as áreas que foram abordadas na discussão de seu posicionamento, o qual deverá estar claramente subentendido no título do trabalho.

Este procedimento tem o propósito de facilitar a pesquisa dos nossos historiadores do futuro ao procurarem dados para seus trabalhos nos artigos da *Revista Marítima Brasileira.*

Atenciosamente,

REVISTA MARÍTMA BRASILEIRA

A NOVA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA NACIONAL DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

"A macroestratégia neo-imperial que nasce nos Estados Unidos ameaça rasgar o tecido da comunidade internacional e das parcerias políticas justamente em um momento em que esta comunidade e aquelas parcerias se fazem absoluta e urgentemente necessárias. Trata-se de uma abordagem repleta de perigos e provavelmente fadada ao fracasso. Não só ela é politicamente insustentável como prejudicial sob o ponto de vista diplomático. E se a história servir de exemplo, tal estratégia desencadeará antagonismos e resistências, que deixarão os Estados Unidos em um mundo mais hostil e dividido."

JOHN IKENBERRY[1]

ARMANDO AMORIM FERREIRA **VIDIGAL**
Vice-Almirante (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
A Nova Estratégia
Uma guerra anunciada
Reflexões

INTRODUÇÃO

Num artigo recente, William Saletan assim sintetizou o que ele chamou de o Manifesto Bush: ***"Atire primeiro, faça as perguntas depois".***[2]

Após os atentados de 11 de setembro de 2001, os Estados Unidos, diante da perda de sua invulnerabilidade, poderiam ter feito a si mesmos uma pergunta óbvia: por que fomos vítimas de um ataque tão bárbaro, tão irracional? A resposta honesta a esta pergunta, era de se supor, acarretaria mudanças profundas na política externa americana, responsável, em boa parte, pela agressão.

O discurso de Fernando Henrique Cardoso na Assembléia Nacional francesa, pouco tempo depois do atentado, deve ser interpretado como uma advertência para a necessidade

1 "A ambição imperial".
2 "Shoot First", William Saletan, September 20, 2002, http://slate.msn.com/?id=2071309

de uma revisão da política externa dos Estados Unidos, não só em relação ao Oriente Médio e ao mundo muçulmano em particular, mas também em relação aos países em desenvolvimento em geral, aos quais a globalização, contra todas as expectativas, não está trazendo as vantagens esperadas. Infelizmente, o questionamento não foi feito pelo governo americano, que, pelo contrário, tornou a sua posição ainda mais inflexível.

Gilberto Dupas comunga das mesmas idéias quando critica a falta de reflexão americana:

> ***"Não se cogita da idéia de solidariedade ideológica com os pobres, das cicatrizes da colonização, da imigração e da marginalização, nem das realidades presentes no Oriente Médio ... também é eliminada a hipótese de que o apoio a regimes autoritários (Argélia, Arábia Saudita e Tunísia) bloqueia o desenvolvimento de um Islã moderno e liberal."***[3]

A reação americana voltou-se contra o primeiro inimigo que identificou: o Afeganistão, onde o governo talibã dava proteção aos elementos da facção terrorista Al-Qaeda, presumivelmente envolvidos nos atentados (mais tarde, esse envolvimento seria comprovado).

Quando do atentado, os Estados Unidos contaram com total solidariedade da comunidade internacional e com a concordância unânime da opinião pública do país, mas, no que diz respeito ao uso da força em resposta ao atentado, a aprovação mundial e nacional foi menos entusiástica, com analistas de todo o mundo, inclusive americanos como Noan Chomsky e Susan Sontag, opondo-se a um ataque militar ao Afeganistão.[4]

O bombardeio do Afeganistão pela aviação dos Estados Unidos teve início a 7 de outubro de 2001 e, a 13 de novembro, as forças da Aliança do Norte, que se opunham ao regime talibã, penetraram na capital do país, Cabul. A 7 de dezembro, as forças da Aliança tinham expulsado os talibãs dos principais centros populosos, inclusive Kandahar. O governo interino de Hamid Karzai – que seria confirmado alguns meses depois – foi inaugurado a 22 de dezembro, pondo fim ao domínio talibã no país.[5]

Não se pode considerar, contudo, que todos os objetivos políticos da campanha foram alcançados: Osama bin Laden e o principal líder talibã, o Mulá Omar, desapareceram, ignorando-se o destino deles; as forças da Aliança do Norte, reorganizadas para formar o exército nacional afegão, mantêm um controle mínimo do país, em especial em algumas poucas cidades maiores; mesmo em Cabul e Kandahar, ostensivamente protegidas por forças americanas e também internacionais, continuam ocorrendo atentados dirigidos pela Al-Qaeda e pelos talibãs.

É fora de dúvida que foram desmontadas algumas células da Al-Qaeda; quase certamente, outras células ficaram intocadas e, com certeza, o comando central da Al-Qaeda não foi destruído e mantém sua capacidade e vontade de atacar de novo. Como esta é uma guerra que depende basicamente da inteligência (informações), nem todo o poder militar dos Estados Unidos pode garantir totalmente o sucesso e o receio é de que a Al-Qaeda volte a

3 "Fundamentos, contradições e conseqüências hegemônicas", Gilberto Dupas, p. 5-21, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

4 "11 de setembro de 2001", Armando Vidigal, em fase de impressão pela Fundação de Estudos do Mar (FEMAR).

5 Ibidem.

QUEM SÃO?

Para auxiliar os leitores menos afeitos ao assunto.
Elaborado pela *Revista Marítima Brasileira* com o auxílio do autor.

- **Alfonso Valdiviero** – Presidente do Conselho de Segurança da ONU quando foi recebido o relatório do Iraque – colombiano de nascimento.
- **Amaury Porto de Oliveira** – Embaixador brasileiro aposentado. Participou de *Política Externa* – vol. II nº 3, dez-jan-fev./2002-3.
- **Antônio Gramsci** – Filósofo marxista.
- **Ariel Sharon** – Primeiro-ministro de Israel.
- **Ari Fleischer** – Porta-voz da Casa Branca.
- **Ayman al-Zawahiri** – Principal subordinado de Osama bin Laden.
- **Benjamim Barber** – Articulista do *Finantial Times*.
- **Bill Clinton** – Presidente dos Estados Unidos de 1993 a 2000.
- **Bin-Laden** (Ver Osama bin Laden).
- **Boris Fausto** – Historiador brasileiro. Participou de *Política Externa* – vol. II, nº 3, dez-jan-fev./2002-3
- **Bush** (pai) – (Ver George H.B.)
- **Bush** (filho) – (Ver George W.B.)
- **Carlos Eduardo Lins da Silva** – Jornalista brasileiro. Participou de *Política Externa* – vol. II, nº 3, dez-jan-fev./2002-3
- **Celso Amorim** – Ex-embaixador brasileiro em Moscou, atual chanceler no governo Lula.
- **Clinton** (Ver Bill Clinton).
- **Cláudia Deane** – Jornalista do *Washington Post*.
- **Cláudia Perrone-Moisés** – Professora da USP, especialista em Direito Penal.
- **Colin Powell** – Secretário de Estado americano. Chefe da Junta de Chefes do Estado-Maior durante a Guerra do Golfo.
- **Condoleezza Rice** – Consultora do Presidente George W. Bush para Segurança Nacional.
- **Cristina Azevedo** – Jornalista de *O Globo*.
- **Dana Milbank** – Jornalista do *Washington Post*.
- **Daniel Schorr** – Jornalista do *Christian Science Monitor*.
- **David Johnston** – Jornalista do *New York Times*.
- **Dick Cheney** – Vice-presidente dos Estados Unidos.
- **Donald Rumsfeld** – Secretário de Defesa dos Estados Unidos.
- **Eliot A. Cohen** – Professor de estudos estratégicos da Universidade John Hopkins.
- **Emmanuel Lizenao** – Professor de Ciências Políticas. Espanhol de nascimento.
- **Eric Schmitt** – Jornalista do *New York Times*.
- **Fernando Henrique Cardoso** – Presidente do Brasil (1995-2002).
- **Fernando Pedreira** – Jornalista brasileiro.
- **Fidel Castro** – Ditador de Cuba desde 1959.
- **Flores** (Ver Mário Cesar Flores).

– **François Duvalier** – Ditador do Haiti (1964 a 1971).
– **Frank Rich** – Jornalista do *New York Times*.
– **George H. Bush** – Presidente dos Estados Unidos (1989 a 1992).
– **George W. Bush** – Presidente dos Estados Unidos.
– **Gerald Ford** – Presidente dos Estados Unidos (1974 a 1976). Sucedeu Nixon, depois do escândalo de Watergate.
– **Gilberto Dupas** – Editor da revista *Política Externa*.
– **G. John Ikenberry** – Professor titular de Geopolítica e Justiça Global da Universidade de Georgetown.
– **Hans Blix** – Chefe do grupo de inspeções no Iraque patrocinadas pelo Conselho de Segurança da ONU.
– **Henry A. Kissinger** – Político americano. Conselheiro especial para segurança no governo Nixon. Chefe do Departamento de Estado (1973 a 77). Prêmio Nobel da Paz (1973).
– **Hubert Vedrine** – Chanceler francês.
– **Hugo Chávez** – Presidente da Venezuela.
– **Iitzhak Rabin** – Primeiro-ministro de Israel quando dos acordos de Oslo.
– **James Risen** – Jornalista do *New York Times*.
– **John Ashcroft** – Advogado Geral da União dos Estados Unidos.
– **John Ikenberry** (Ver G. John I.).
– **Johnson** (Ver Lyndon J.).
– **José Maurício Bustani** – Diplomata brasileiro. Ex-diretor da Organização para a Proscrição de Armas Químicas (Opaq).
– **José Meirelles Passos** – Jornalista correspondente de *O Globo*.
– **Joseph Biden** – Senador americano, democrata, que presidiu a Comissão de Relações Exteriores do Senado.
– **Joseph Lieberman** – Senador americano democrata.
– **Kadhafi** (Ver Muamar Kadhafi)
– **Kim Dae-jung** – Presidente da Coréia do Sul.
– **Kim Il-Chol** – Ministro de Defesa da Coréia do Norte.
– **Kissinger** (Ver Henry A.K.)
– **Khomeine** – Líder religioso que liderou a revolução contra o xá Reza Pahlevi no Irã.
– **Lenina Pomeranz** – Professora da USP.
– **Liddel Hart** – Estrategista inglês, pai da ação indireta, discípulo de Sun-Tzu.
– **Loretta Bondi** – Cientista política americana.
– **Lumumba Patrice** – Primeiro-ministro do Congo, logo após a independência, em 1960. Teve morte misteriosa em 1961.
– **Lyndon Baines Johnson** – Presidente americano que sucedeu a Kennedy (1963 a 1968).
– **Madeleine K. Albright** – Secretária de Estado americana do governo Clinton.
– **Mário Cesar Flores** – Almirante, estrategista, ministro da Marinha (1990 a 1992).
– **Michael J. Glennon** – Jornalista do *New York Times*.

- **Mohamed El Baradei** – Um dos chefes das inspeções no Iraque patrocinadas pelo Conselho de Segurança da ONU. Representa a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA).
- **Muamar Kadafi** – Ditador da Líbia desde 1969.
- **Nicholas D. Kristof** – Jornalista do *New York Times*.
- **Osama bin Laden** – Líder da organização terrorista Al-Qaeda.
- **Pauline H. Baker** – Presidente da "Fund for Peace", uma ONG voltada para as questões ligadas à paz mundial.
- **Paul Wolfowitz** – Vice-secretário de Defesa americana.
- **Patrick E. Tyler** – Jornalista do *New York Times*.
- **Pervez Musharraf** – Presidente do Paquistão.
- **Qaed Salim S. Al-harethi** – Um dos líderes da Al-Qaeda, morto em ataque de avião sem piloto no Iêmen em 2002.
- **Rafael Leonidas Trujillo y Molina** (Ver Trujillo).
- **Reagan** (Ver Ronald R.).
- **Renato Galeno** – Jornalista brasileiro.
- **Robert Wright** – Jornalista do *New York Times*.
- **Robin Cook** – Secretário do Exterior da Grã-Bretanha.
- **Ronald Reagan** – Presidente dos Estados Unidos (1981 a 1988).
- **Saddam Hussein** – Ditador do Iraque desde 1979.
- **Sukarno** – Ditador da Indonésia (1945 a 1967). Primeiro presidente após a independência, em 1945.
- **Thomas L. Friedman** – Jornalista do *New York Times*.
- **Thomas Woodrow Wilson** – Presidente dos Estados Unidos de 1912 a 1921.
- **Tom J. Farer** – Cientista político americano.
- **Tom Shanker** – Jornalista do *New York Times*.
- **Tony Judt** – Jornalista do *New York Times*.
- **Trend Lott** – Líder da minoria republicana do Senado dos Estados Unidos.
- **Trujillo** – Ditador da República Dominicana (1930 a 1962).
- **William Sofire** – Jornalista do *New York Times*.
- **William J. Perry** – Secretário de Defesa americano no governo Clinton.
- **William Saletam** – Jornalista americano.
- **Wilson** (Ver Thomas Woodrow W.)
- **Yasser Arafat** – Líder da Autoridade Palestina.
- **Zbigniew Brzezinski** – Secretário de Estado no governo Carter.

atacar, inicialmente nas zonas periféricas do mundo islâmico – ver os recentes atentados nas Filipinas e na Indonésia – para mais tarde organizar novos ataques aos Estados Unidos.

Contornada a primeira dificuldade, a ira de Bush volta-se agora contra o Iraque – o antigo aliado que em oito anos de guerra conteve o radicalismo islâmico de Khomeini do Irã – com o objetivo de derrubar o ditador Saddam Hussein, eliminando definitivamente a "**ameaça**" aos Estados Unidos representada por suas [de Saddam] armas de destruição em massa, através de um novo governo "**simpático**" aos americanos.

É incontestável que o fato de o Iraque dispor da segunda maior reserva conhecida de petróleo do mundo, depois apenas da Arábia Saudita, tem a ver com a escolha do país como o próximo alvo americano. As relações da atual cúpula dirigente dos Estados Unidos com as empresas petrolíferas e sua convicção de que as reservas estratégicas americanas devem ser aumentadas, para garantir os níveis de consumo de energia do país, reforçam esse ponto de vista.

A nova Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos, tornada pública em setembro de 2002, exatamente um ano após aos atentados ao World Trade Center e ao Pentágono, pretende dar ao país os instrumentos para combater o terrorismo.

A nova estratégia retrata com fidelidade a crença de que os valores americanos são universais, impondo-se sem necessidade de qualquer tipo de negociação. As palavras de Paul Wolfowitz, vice-secretário da Defesa, refletem bem esse monopólio da verdade:

> ***"Para ganhar a guerra contra o terrorismo e ajudar a construir um mundo pacífico devemos falar às centenas de milhões de pessoas tolerantes e moderadas do mundo muçulmano, já que elas vivem e aspiram usufruir os benefícios da liberdade, da democracia e da livre iniciativa. Esses valores são descritos como ocidentais, mas, de fato, são uma aspiração comum da humanidade."***[6]

A justificativa para ações de caráter preventivo, em completo desacordo com o artigo 51 da Carta das Nações Unidas e com as normas tradicionais internacionais sobre legítima defesa, é apresentada por Donald Rumsfeld de forma sucinta e absolutamente clara nas suas conotações:

> ***"... a ausência de provas não constitui prova de ausência de armas de destruição em massa."***[7]

É incontestável que os Estados Unidos abandonaram a ordem mundial criada após a Segunda Guerra Mundial que, com pequenas variantes, manteve-se após a derrocada da União Soviética em 1991:

> ***"Os Estados Unidos fizeram de seu poder algo seguro para o mundo e, em troca, o mundo concordou em viver dentro do sistema norte-americano. Estas barganhas***

6 Citado em Gilberto Dupas, op. cit.

7 Citado em "A ambição imperial", G. John Ikenberry, da Universidade de Georgetown, p. 22-38, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

datam da década de 40, mas continuam a delinear a ordem pós-Guerra Fria. Como resultado, verificou-se a instituição do sistema internacional mais estável e próspero da história do mundo. Entretanto, novas idéias que surgem com o governo Bush – cristalizadas pelo 11 de Setembro e pela dominância dos Estados Unidos – vêm desestabilizando esta ordem e as barganhas políticas que a ela subjazem."[8]

Para o embaixador Amaury Porto de Oliveira, duas barganhas históricas levaram à Pax Americana: a primeira, o compromisso dos Estados Unidos de garantir a segurança dos países amigos e aliados, e dar-lhes acesso ao seu mercado e à sua tecnologia, no quadro de uma economia globalizada, recebendo em troca o apoio diplomático, econômico e logístico para a manutenção da liderança americana; a segunda, bem captada, segundo o embaixador, por Antonio Gramsci, a garantia de que os Estados Unidos exerceriam o poder sem prejudicar amigos e aliados que, em contrapartida, aceitavam viver dentro do sistema de instituições internacionais basicamente edificadas pelos Estados Unidos. Desta forma, a Pax Americana, longe de desestabilizar a ordem mundial, ajudava a criá-la.[9]

Já o embaixador Celso Amorim, futuro Chanceler, acredita que a Doutrina Bush representa uma ***"mudança conceitual [que] terá grandes implicações para a política e o ordenamento jurídico mundiais"***. Segundo ele, o conceito que predominou desde o fim da Segunda Guerra Mundial até os atentados de setembro foi baseado na idéia de contenção/dissuasão e, agora, ele cede lugar à ***"doutrina de 'prevenção' (pre-emption) contra ameaças percebidas à segurança americana"***.[10]

Como pode ser visto, há uma nítida convergência entre esses e outros analistas sobre a *Pax Americana* e o surgimento de uma nova e preocupante ordem internacional decorrente da nova Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos.

Não se pode ignorar, contudo, que a Doutrina Bush não é apenas uma conseqüência dos atentados terroristas de 11 de setembro. Para Carlos Eduardo Lins da Silva, ela nasceu na verdade na administração do pai do atual presidente, quando a grande maioria dos que hoje assessoram o filho já ocupava posições de destaque no governo.[11]

Segundo o jornalista Carlos Eduardo, dois documentos do secretário de Defesa de Bush pai, um datado de 1992 e outro do princípio de janeiro de 1993, procuravam estabelecer ***"a noção de que os Estados Unidos deveriam adotar uma posição de unilateralismo e prevenção de ataques como política formal de governo"***.[12]

Quando George H. Bush perdeu a eleição em novembro de 92 para Clinton, que tomou posse a 20 de janeiro de 1993, os dois documentos foram arquivados. Entretanto, Paul Wolfowitz, que era subsecretário de Defesa no governo de Bush pai, conseguiu incluir no

8 G. John Ikenberry, op. cit.

9 "A Ásia oriental solapa o império", Amaury Porto de Oliveira, p. 39-44, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

10 "Multilateralismo acessório", Celso Amorim, p. 55-61, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

11 "Doutrina Bush foi gerada há dez anos", Carlos Eduardo Lins da Silva, jornalista, p. 50-4, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3. Mais adiante, vamos procurar mostrar que a Doutrina Bush não representa uma ruptura com a política externa tradicional dos Estados Unidos.

12 Ibidem.

"Defense Planning Guide" (DPG) para os anos de 1994-1999 – apresentado por Dick Cheney ao Presidente Bush em 1992 – ***"a idéia de que os Estados Unidos deveriam estar prontos para realizar ações militares antecipatórias para prevenir ataques nucleares, químicos ou biológicos para punir potenciais agressores por uma variedade de meios, inclusive bombardeios aéreos sobre fábricas de armas"***. O DPG apontava ainda a necessidade de os Estados Unidos manterem um grande arsenal nuclear e, ao mesmo tempo, impedirem outros países de desenvolverem essas armas; o documento deixava claro que, embora os Estados Unidos devessem tentar formar coalizões com outros países para suas iniciativas militares, precisariam criar na opinião pública americana ***"o sentimento de que a ordem mundial é defendida em última instância pelos Estados Unidos (...) e que a América deve se posicionar para agir independentemente quando as ações coletivas não possam ser orquestradas ou quando as situações de crise exigirem ação imediata"***.[13]

Sem dúvida alguma, o embrião da nova Estratégia.

O DPG não virou lei devido à vitória do democrata Clinton e também porque a situação político-estratégica não criava condições para a sua aceitação. Os atentados de setembro mudariam isso.

No discurso feito em West Point, a 1º de junho de 2002, pelo Presidente W. Bush, a nova Estratégia já estava definida, como fica claro quando ele afirma que as estratégias correntes durante o período da Guerra Fria – contenção e dissuasão – tinham perdido todo sentido ante o aparecimento das redes de terroristas e de ditadores irracionais com acesso a armas de destruição em massa.[14]

É importante notar que na Estratégia enunciada em 1991, logo após a vitória na Guerra do Golfo, não havia praticamente nenhuma referência ao terrorismo, embora houvesse menção aos países párias (*rogue states*), capazes de ameaçar os Estados Unidos com armas de destruição em massa e seus vetores. O terrorismo só foi reconhecido oficialmente como uma ameaça algum tempo depois, ainda antes dos atentados, durante a gestão do ex-secretário de Defesa, William J. Perry, no governo Clinton.

A NOVA ESTRATÉGIA

> ***"Vai levar alguns anos até que se entendam os efeitos a longo prazo do dia 11 de setembro. Mas há algumas verdades com as quais a tragédia nos familiarizou. Talvez a mais fundamental seja a de que o dia 11 de setembro cristalizou nossa vulnerabilidade. Também trouxe à tona o tipo de ameaças que temos de enfrentar hoje. As ameaças de hoje são menos os grandes exércitos e mais os pequenos grupos de obscuros terroristas; são menos os estados fortes e mais os estados fracos e fracassados."***
>
> *Condoleezza Rice*[15]

13 Ibidem.

14 Citado por Carlos Eduardo Lins da Silva, op. cit.

15 "Consciência da vulnerabilidade inspirou doutrina".

Já na Introdução da nova Concepção Estratégica dos Estados Unidos, o Presidente George W. Bush define o seu ponto de vista quanto às ameaças que o país tem de enfrentar:

> ***"Os acontecimentos de 11 de setembro de 2001 mostraram que estados fracos, como o Afeganistão, podem representar um grande perigo para os nossos interesses nacionais tanto quanto estados fortes. A pobreza não faz de pessoas pobres terroristas e assassinos. Entretanto, a pobreza, instituições fracas e a corrupção podem tornar estados fracos vulneráveis às redes de terrorismo e aos cartéis de drogas dentro de suas fronteiras."*** *[trad. nossa]*[16]

Esta citação deixa claro o alvo de Bush e a convicção de que os grupos terroristas não podem ser apaziguados ou coibidos e, portanto, devem ser eliminados:

> ***"O problema consiste na conversão do terrorismo, nos documentos e na prática, em uma enorme ameaça, presente em todas as partes, sob as mais variadas formas, que põe em risco a sobrevivência dos Estados Unidos e da humanidade civilizada."***[17]

A partir dessa visão, o documento gera uma sensação generalizada de insegurança que, a partir do próprio governo, se irradia para toda a população americana. Assim, para proteger a sociedade, são justificadas medidas que, antes desta ameaça, seriam impensáveis nos Estados Unidos.[18]

Em nome da luta contra o terrorismo, conceitos tradicionais à América, como o respeito às liberdades civis, aos direitos humanos e à legitimidade no campo internacional, estão sendo desprezados e, o que parece ainda mais dramático, com a concordância da sociedade americana.

Para Condoleezza Rice, a nova Estratégia é uma necessidade porque

> ***"... algumas ameaças são tão catastróficas potencialmente, e podem acontecer tão inadvertidamente, por meios tão pouco rastreáveis, que não poderão ser contidas. Os extremistas que entendem o suicídio como um sacramento têm poucas chances de ser impedidos de agir. Novas tecnologias exigem que se pense de um novo modo quando uma ameaça se torna verdadeiramente 'iminente'. Por isso, por uma questão de bom senso, os Estados Unidos devem estar preparados para agir quando necessário antes que as ameaças se concretizem por inteiro".***[19]

---

16 "The National Security Strategy of the United States", The White House, September 2002, 31 p., Introdução.

17 "Hegemonia: consenso e coerção", Boris Fausto, historiador, p. 45-9, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

18 Ibidem.

19 "Consciência da vulnerabilidade inspirou doutrina", Condoleezza Rice, palestra proferida no Manhanttan Institute Policy Research a 1º de outubro de 2002, p. 62-9, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

No dizer dela, a nova Estratégia ***"oferece uma visão corajosa para proteger a nossa nação, que apreende as novas realidades e as novas oportunidades da atualidade"***.[20]

O documento está dividido em nove seções:

- Panorama da Estratégia Internacional da América;
- Liderar as Aspirações pela Defesa da Dignidade Humana;
- Reforçar as Alianças para Derrotar o Terrorismo Global e Trabalhar para Prevenir Ataques Contra Nós e Nossos Amigos;
- Trabalhar com Outros para Desativar Conflitos Regionais;
- Impedir que Nossos Inimigos nos Ameacem, a Nossos Aliados e a Nossos Amigos, com Armas de Destruição em Massa;
- Dar Partida a Uma Nova Era de Crescimento da Economia Global Através de Mercados Livres e Comércio Livre;
- Expandir o Círculo de Desenvolvimento Pela Abertura das Sociedades e Pela Construção da Infra-estrutura da Democracia;
- Desenvolver Agendas para Atuação Cooperativa com os Outros Principais Centros de Poder Mundial; e
- Transformar as Instituições de Segurança Nacional da América de Forma a que Possam Enfrentar os Desafios e as Oportunidades do Século XXI.

O novo documento representa uma visão revolucionária das relações internacionais, com os Estados Unidos assumindo o papel que julgam lhes caber como potência hegemônica, prontos a buscarem o apoio da comunidade internacional mas dispostos a agirem sozinhos caso este apoio lhes falte. O termo **"hiperpotência"** começa a ser usado pelos analistas políticos para definir a posição americana.

Segundo o documento, a desorganização e a destruição das organizações terroristas serão conseguidas, *inter alia*:

> ***"– defendendo os Estados Unidos o povo americano e nossos interesses no território nacional e além-mar, pela identificação e destruição da ameaça antes que ela chegue às nossas fronteiras. Os Estados Unidos esforçar-se-ão constantemente para arregimentar o apoio da comunidade internacional, embora nós não hesitaremos em agir sozinhos, se necessário, para exercer o nosso direito de autodefesa agindo preemptivamente contra tais terroristas, para impedi-los de fazer mal a nosso povo e a nosso país.***
>
> ***– não permitindo novos patrocínios, apoios e santuários para terroristas através do convencimento dos estados ou compelindo-os a aceitar suas responsabilidades decorrentes da soberania."*** [trad. nossa][21]

O termo **"preempção"** exige algumas considerações.

Em ciência política, é necessário distinguir entre uma ação preventiva, preemptiva e de autodefesa antecipatória. Esta distinção não é meramente acadêmica, sendo crucial para o

20 Ibidem.

21 "The National Security Strategy of The United States", Seção III.

entendimento das políticas apropriadas para a redução e a eliminação das ameaças, bem como para justificar a ação e determinar o seu momento.

A preempção tem sido definida como aplicação **proativa** da força para negar ao adversário os meios de atacar primeiro.

A prevenção, por outro lado, leva em consideração um conjunto seqüencial de atividades que incluem análise da ameaça, levantamento das capacidades do inimigo, o desenvolvimento de contramedidas de segurança que possam desarmar a ameaça antes que se concretize uma capacidade, e de medidas que ataquem a raiz dos problemas que motivam as ações terroristas.

A autodefesa antecipatória fica entre as duas posições, contendo elementos de ambas. Fica claro que a preempção é mais radical, exigindo menos reflexão que a prevenção.[22]

A decisão de agir mesmo sem o apoio da comunidade internacional consagra o princípio de que o Conselho de Segurança das Nações Unidas necessariamente não será ouvido antes de os Estados Unidos apelarem para o uso da força sempre que se sentirem ameaçados. A intervenção das forças da OTAN na Bósnia-Herzegovina e principalmente no Kosovo, sem que o Conselho de Segurança da ONU tivesse sido consultado, foi justificada por razões humanitárias. Esta liberdade de ação dos Estados Unidos estende-se agora para aquelas situações em que os Estados Unidos se sentirem ameaçados.

Nem mesmo o apoio de amigos e parceiros é considerado indispensável:

> ***"No exercício de nossa liderança, respeitaremos os valores, o julgamento e os interesses de nossos amigos e parceiros. Mesmo assim, estaremos preparados para agir independentemente quando nossos interesses e nossas responsabilidades, que são exclusivas, o exigirem."*** [trad. nossa][23]

Segundo Celso Amorim,

> ***"o multilateralismo passa a ser acessório, enfatizando-se a capacidade que os Estados Unidos têm de agir por conta própria caso as instituições multilaterais não possam oferecer soluções que atendam aos interesses americanos".***[24]

Na verdade, os Estados Unidos sempre estiveram preparados para agir na defesa de sua integridade territorial ou quando houvesse riscos graves à sua segurança. A diferença agora é que a nova Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos estendeu o **"direito de agir"** de maneira muito mais ampla e difusa, em termos de justificativas, cenários e definição de ameaças.[25]

Os Estados Unidos, se não puderem convencer um determinado estado a agir contra os terroristas da maneira que julgarem mais conveniente, reservam-se o direito de compeli-lo a

---

22 "Legitimacy and Legality: Key Issues in the Fight Against Terrorism", Loretta Bondi, September 11, 2002, "The Fund for Peace", 34 p. O Embaixador Celso Amorim traduz a palavra *pre-emption* por "prevenção", alertando, porém, que os dois termos não se equivalem. Ver Celso Amorim, op. cit.

23 Ibid, Seção IX.

24 Celso Amorim, op. cit.

25 Ibidem.

tomar as medidas julgadas necessárias, o que é uma clara ameaça de usar o seu poder militar, como aconteceu aliás no Afeganistão. Portanto, quando um determinado estado falhar em reprimir o terrorismo, seja este praticado por terroristas nativos ou hóspedes em seu território, os Estados Unidos confrontarão essas ameaças diretamente, lançando mão do uso da força, qualquer que seja o lugar de onde provenham essas ameaças, e na hora escolhida pelos Estados Unidos.

Ganha força, assim, o conceito de soberania limitada, conceito que afeta o núcleo mesmo da soberania, que é ***"a exclusiva autoridade do estado para o exercício dos poderes policiais e judiciais dentro de suas fronteiras reconhecidas"***.[26]

Para John Ikenberry, a visão americana é de que ***"países que oferecem abrigo a terroristas, seja por consentimento espontâneo, seja por serem incapazes de garantir o cumprimento das próprias leis em seu território, acabam, com efeito, renunciando a seus direitos de soberania"***, já que entre esses direitos está o de combater elementos terroristas em seu território. Se estas obrigações não são cumpridas, o governo está renunciando a alguns privilégios da soberania, dando a outros governos, como o dos Estados Unidos, o direito de intervir.[27]

Em relação à Carta da ONU, a evolução não poderia ser maior. Os autores da Carta das Nações Unidas tinham tal respeito pela questão da soberania que ***"explicitamente desautorizaram a própria Organização a intervir em assuntos que dependam essencialmente da jurisdição de qualquer Estado"***, conforme estabelecido no artigo 2º parágrafo 7º da Carta.[28] Voltaremos ao tema mais adiante.

O artigo 51 da Carta das Nações Unidas ***reconhece "o inerente direito de autodefesa individual ou coletivo se ocorrer um ataque armado contra um membro das Nações Unidas"***, pendente da ação do Conselho de Segurança. Tem sido entendimento até agora pacífico de que só se configurará o direito de autodefesa no caso real de um ataque. Quando os Estados Unidos estabelecem, como vimos, ***"a identificação e destruição da ameaça antes que ela chegue às nossas fronteiras"***, estão falando de uma nova interpretação da Carta:

> ***"Durante séculos, a lei internacional reconheceu que as nações não precisam sofrer um ataque para que, dentro da lei, ajam para se defender contra forças que representem um perigo iminente de ataque. Advogados e juristas internacionais freqüentemente condicionaram a legitimidade de preempção à existência de uma ameaça iminente – mais comumente uma mobilização visível de exércitos, marinhas e forças aéreas preparando-se para atacar.***
>
> ***Devemos adaptar o conceito de ameaça iminente às capacidades objetivas dos adversários atuais. Estados párias e terroristas não procuram nos atacar usando meios convencionais. Eles sabem que tais ataques fracassariam. Ao invés, eles contam com atos de terror e, potencialmente, com o uso de armas de destruição em massa – armas que podem facilmente ser escondidas, lançadas sob cobertura e usadas sem aviso.***

26 Loretta Bondi, op. cit.
27 G. John Ikenberry, op. cit.
28 Celso Amorim, op. cit.

(.....)

Os Estados Unidos há muito tempo mantêm a opção de ações preemptivas para conter uma ameaça significativa à nossa segurança nacional. Quanto maior a ameaça, maior o risco da inação – e mais premente a necessidade de uma ação antecipatória para nos defender, mesmo se houver incerteza quanto ao momento e ao lugar do ataque do inimigo. Para cercear e prevenir tais atos hostis dos nossos adversários, os Estados Unidos agirão, se necessário, preemptivamente." [trad. nossa][29]

O conceito de **"iminente"** torna-se difuso, não significando mais saber quando o inimigo atacará e nem mesmo o que ele fará. Pela nova interpretação, até mesmo a aquisição de armas tidas como de destruição em massa por um país que os Estados Unidos considerem inimigo será impedida, se necessário, pela ação unilateral militar americana, já que os americanos consideram que a simples posse dessas armas configura uma ameaça iminente à sua segurança.[30]

Quando Israel, em 1981, atacou o reator de Osirak no Iraque, para pôr um fim às ambições nucleares de Saddam Hussein, o ataque foi condenado não só pelas Nações Unidas mas também pelos Estados Unidos, em virtude de não ter havido qualquer provocação direta.

A administração Reagan ***"condenou o ataque"***; a França declarou o ataque ***"inaceitável"***; a Grã-Bretanha denunciou-o como ***"uma grave violação da lei internacional"***.

Um editorial do *New York Times*, à época, foi incisivo:

"O ataque covarde de Israel ao reator nuclear de construção francesa perto de Bagdá foi um ato de agressão indesculpável e prova de visão curta." [trad. nossa][31]

Para Nicholas Kristof, porém, esta condenação universal ao bombardeio estava errada, pois, segundo ele, se o bombardeio não tivesse ocorrido, possivelmente o Iraque teria armas nucleares ainda na década de 80 e a guerra contra o Irã e a do Golfo poderiam ter tido outro desfecho.[32]

Certamente o analista não está considerando as restrições políticas ao uso do armamento nuclear por parte de Saddam, pelo menos no que se refere à Guerra do Golfo. Não há dúvida de que o Iraque dispunha de armas químicas e biológicas mas ele não as usou na Guerra do Golfo nem mesmo quando o seu sistema de defesa convencional entrou em colapso, e na guerra contra o Irã o uso que fez delas foi restrito, apesar de, na ocasião, contar com o apoio dos Estados Unidos.

O papel das armas de destruição em massa é hoje basicamente de natureza política e não militar. O arsenal nuclear americano tem um efeito de dissuasão quase absoluto, o que certamente dissuadiria o Iraque na Guerra do Golfo, embora não se aplicasse na guerra do Irã, quando, na verdade, o Iraque fazia o jogo dos Estados Unidos indo contra Khomeini.

---

29 "The National Security Strategy", ibid, Seção V.
30 William Saletan, op. cit.
31 Citado em "The Osirak Option", Nicholas D. Kristof, *The New York Times*, 15/11/02.
32 Ibidem.

É preciso considerar, porém, que certas correntes de pensamento americanas acreditam que o maior risco relacionado com as armas de destruição em massa está na possibilidade de serem passadas, por governantes inescrupulosos, a terroristas, que, ao contrário de um Estado, não seriam dissuadidos de empregá-las.[33]

Para o renomado articulista Friedman, o verdadeiro perigo do desenvolvimento de armas de destruição em massa por Saddam Hussein não é, evidentemente, a possibilidade dele desencadear um ataque contra os Estados Unidos, mas a de aumentar a sua influência na região onde estão as maiores reservas de petróleo.[34]

Na atualidade é legítimo o receio de que um grande número de ações preemptivas possa ser desencadeado para **"conter ameaças iminentes"**: um ataque da Índia ao Paquistão devido à ameaça representada por terroristas apoiados pelo Paquistão; ou um ataque preemptivo do Paquistão à Índia em face da ameaça desta realizar um ataque preemptivo àquele; um ataque da Federação Russa à Geórgia tendo um vista a necessidade de conter o terrorismo checheno (o recente atentado no Teatro Dubrovka, em Moscou, por rebeldes chechenos, de que resultou a morte de 90 reféns e 50 rebeldes, aumenta as possibilidades de um ataque russo à Geórgia[35]) etc. A aplicação geral da Doutrina Bush levará a instabilidade mundial a níveis insuportáveis. A possível deterioração do conceito, com o passar do tempo, poderá servir de pretexto para a China atacar Taiwan, disciplinando os rebeldes que não reconhecem a soberania chinesa.

Mesmo os que consideram um ataque ao Iraque arriscado propõem alternativas que seriam impensáveis antes da Doutrina Bush:

> ***"... pode-se aceitar que a preempção é algumas vezes necessária, embora possa-se preferir não apoiar uma invasão do Iraque, mas uma combinação menos arriscada compreendendo contenção, bombardeio pontual e assassinato."*** [trad. nossa][36]

Para o articulista:

> ***"Contrariamente à crença popular, a lei americana não proíbe o assassinato (...) Na verdade, a proibição sobre assassinato somente existe na Ordem Executiva 12.333, emitida pelo Presidente Ronald Reagan e desde então renovada pelos presidentes seguintes, e isto pode ser facilmente anulado."*** [trad. nossa][37]

Parece, porém, que a origem da Ordem Executiva é anterior. Após uma investigação do Senado americano que comprovou ter havido seis tentativas de assassinar Fidel Castro, além de existirem planos em diversos estágios para o assassinato de outros líderes de esquerda de países do Terceiro Mundo – como Lumamba do Congo, Duvalier do Haiti,

---

33 G. John Ikenberry, op. cit.

34 "A War for Oil?", Thomas L. Friedman, *The New York Times*, 6/01/03.

35 "Saldo total: 140 mortos", *O Globo*, 27/10/02. Como há cerca de 42 feridos em estado grave, o número de mortos pode aumentar. Posteriormente foi constatado que mais de 100 reféns haviam morrido.

36 Nicholas D. Kristof, op. cit.

37 Ibidem.

Sukarno da Indonésia e Trujillo da República Dominicana –, o Presidente Ford assinou em 1976 uma Ordem Executiva que estabelecia que ninguém a serviço dos Estados Unidos ***"envolver-se-á ou conspirará para se envolver em assassinato"***.[38]

Com o correr do tempo, porém, a ordem foi sendo interpretada com certa liberalidade, admitindo-se o assassinato de um líder estrangeiro como conseqüência não-intencional de uma ação militar ou se este líder estivesse envolvido em ações terroristas dirigidas contra os interesses americanos. Assim, Reagan ordenou o bombardeio da residência de Kadafi na Líbia, em 1986, e o Presidente Bush pai, o do palácio de Saddam Hussein em 1991.[39]

Nicholas Kristof reconhece as dificuldades do seu raciocínio quando conclui:

> **"Afinal, se é adequado desencadear ataques preemptivos em países que apóiam terroristas e secretamente desenvolvem armas nucleares, então nós podíamos dar início, ainda hoje, à invasão – do Paquistão."** [trad. nossa][40]

Quando o articulista fala de assassinato ele não está falando apenas de uma teoria pessoal.

O governo Bush preparou uma lista de líderes que a CIA ***"está autorizada a matar, se a captura for impraticável e o risco de vítimas civis puder ser minimizado"***.[41]

Esta lista secreta, segundo consta, inclui líderes da Al-Qaeda, como Osama bin Laden e seu principal subordinado, Ayman al-Zawahiri, assim como outros importantes membros da Organização e de outros grupos terroristas a ela vinculados. A lista incluiria cerca de duas dúzias de líderes terroristas.[42]

Segundo funcionários do governo americano, Bush não revogou a Ordem Executiva que proíbe assassinatos, por não considerar isso necessário, já que os integrantes da Al-Qaeda são considerados como combatentes inimigos e, portanto, alvos legítimos para assassinato. Foi apenas suficiente que o Presidente fornecesse por escrito uma autorização para que a CIA cace e mate os componentes da lista, sem ser necessário autorização específica cada vez.[43]

Em novembro de 2002, a CIA matou um líder da Al-Qaeda numa região remota do Iêmen; um avião *Predator* sem piloto lançou um míssil contra um carro onde estava Qaed Salin Sinan al-Harethi, que morreu com mais cinco pessoas que estavam no veículo. Suspeito de ter participado do atentado contra o USS *Cole*, em 2000, certamente al-Harethi estava na lista da CIA.[44]

Muito possivelmente, as outras cinco vítimas da ação não tinham nada a ver com o atentado. Aliás, o emprego do *Predator*, com seus mísseis *Hellfire*, permite o assassinato de líderes inimigos sem qualquer risco para os assassinos, mas representa uma ameaça para gente inocente.[45]

---

38 "Modern modes of assassination", Daniel Schorr, "The Christian Science Monitor", December 20, 2002.

39 Ibidem.

40 Nicholas D. Kristof, op. cit.

41 "Casa Branca autoriza CIA a matar líderes terroristas em todo o mundo", James Risen e David Johnston, do *The New York Time*, *O Globo*, 16/12/02.

42 Ibidem.

43 Ibidem.

44 Ibidem.

45 Daniel Schorr, op. cit.

Segundo funcionários do Serviço de Inteligência, a decisão presidencial de permitir assassinatos não ficou limitada aos membros da lista, já que a autorização foi ampla, estendendo-se para qualquer integrante da Al-Qaeda, em qualquer lugar do mundo.[46]

> ***"Ela, na verdade, também permite que sejam liquidados guerrilheiros e 'militantes de outras organizações que representem uma ameaça à segurança dos Estados Unidos', de acordo com uma ordem secreta assinada no dia 22 de julho..."***[47]

Além de convencer Bush a dar carta branca à CIA para cometer assassinatos, Donald Rumsfeld emitiu uma ordem secreta determinando ao comandante de Operações Especiais utilizar esses grupos de elite das Forças Armadas para ***"matar terroristas e não simplesmente prendê-los"***. Segundo ele, de acordo com a Lei da Guerra do Exército, assassinar inimigos não é ilegal ***"desde que eles sejam definidos como forças combatentes de outra nação, forças guerrilheiras, grupos terroristas ou outra organização que represente uma ameaça à segurança dos Estados Unidos"***.[48]

Ao ser indagado sobre a necessidade de o governo americano exibir provas concretas antes de assassinar suspeitos de terrorismo, Rumsfeld usou a sua resposta clássica:

> ***"A ausência de provas não é prova da sua inexistência."***[49]

Esta preciosidade jurídica reflete bem o pensamento da nova linha dura americana.

A licença para matar suspeitos de terrorismo concedida pelo governo Bush aos agentes e militares americanos ***"preocupa especialistas em direito penal internacional e ativistas dos direitos humanos"***. O diretor da Organização Internacional Crimes de Guerra declarou:

> ***"É impossível definir terrorismo. Os americanos têm uma fórmula. É muito vaga a idéia de que se pode fazer uma guerra contra o que você chama de terrorismo. Se todos os países seguirem esta opinião, de cunho subjetivo, não haverá mais leis humanitárias."***[50]

Diz a professora Cláudia Perrone-Moisés, especialista em direito penal e professora da USP:

> ***"Qualquer que seja a hipótese de uso da força, ela deve estar submetida às normas do direito internacional humanitário em vigor, que protegem os não-combatentes e os prisioneiros de guerra. A resposta ao 11 de Setembro não tem levado em consideração estas normas."***[51]

---

46 James Risen e David Johnston, op. cit.
47 "Licença ampliada para matar", José Meirelles Passos, *O Globo*, 22/12/02.
48 James Risen e David Johnston, op. cit.
49 Ibidem.
50 Citado em "Luta contra o terror pode criar vácuo legal", Renato Galeno, *O Globo*, 22/12/02.
51 Ibidem.

Em 1986, a Corte Internacional de Justiça (CIJ), o principal órgão judicial das Nações Unidas, rejeitou a validade da alegação feita pelos Estados Unidos para justificar sua intervenção na Nicarágua. Segundo os Estados Unidos, a intervenção fora feita em termos de autodefesa coletiva, tendo em vista o apoio da Nicarágua aos rebeldes salvadorenhos. A CIJ estabeleceu que tal apoio não poderia ser considerado como um ataque armado.[52]

Alguns analistas, que concordam com o ponto de vista americano sobre ações preemptivas, acreditam que as restrições do artigo 51 da Carta foram superadas pelas Resoluções do Conselho de Segurança nº 1.368, de 12 de setembro de 2001, e 1.373, de 28 de setembro de 2001, as quais, ao citarem em seus preâmbulos o direito de autodefesa, implicitamente teriam admitido o direito de autodefesa em resposta a ameaças provocadas por atos terroristas e não apenas em resposta a ataques armados. A maioria dos analistas não vê, porém, nessas Resoluções nenhuma linguagem que autorize automaticamente o uso da força.[53] Eu me alinho com estes últimos.

O grande problema associado com a doutrina específica da ação preemptiva está no fato de que outros países podem querer seguir o exemplo dos Estados Unidos. Afinal, ***"a doutrina isentaria o Estado interventor de, antes de mais nada, fornecer provas que justifiquem suas ações"***.[54]

Indubitavelmente, a Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos traz à discussão, como já mencionado, o conceito de soberania nacional. É verdade que nas duas últimas décadas do século passado algumas decisões do Conselho de Segurança da ONU – como, por exemplo, a atuação da OTAN na Bósnia e em Kosovo, e da Comunidade Econômica da África Ocidental (CEAO) na Libéria, em 1989, e em Serra Leoa, em 1995 – representaram uma significativa mudança das interpretações tradicionais das prerrogativas da soberania. Sem dúvida, sanções, regimes de inspeção e intervenções militares com fins humanitários impuseram limitações na soberania a fim de desmontar ameaças à paz, rupturas da paz e agressão armada (como previsto no Capítulo VII da Carta das Nações Unidas) e impedir a eclosão ou pôr um fim a crises humanitárias de caráter catastrófico.

Estas decisões, que efetivamente diminuíram o poder de uma nação para ser o árbitro exclusivo de seu destino, tinham o objetivo de coagir estados a obedecerem à vontade da comunidade internacional.

Para o governo Bush, a soberania passa a ser condicional: ***"os governos que deixarem de agir como Estados respeitáveis e cumpridores da lei perderão sua soberania"***. Os Estados Unidos ***"reservam para si a autoridade para determinar em que momento os direitos de soberania são revogados"*** e para tomar as providências que julguem necessárias por antecipação.[55]

Entre as ***"exigências não negociáveis da liberdade humana"***, segundo Bush, estão a liberdade de expressão, justiça equânime, respeito pelas mulheres, tolerância religiosa e limites ao poder do Estado.[56]

---

52 Loretta Bondi, op. cit.
53 Ibidem.
54 G. John Ikenberry, op. cit.
55 Ibidem.
56 Citado em Condolezza Rice, op. cit.

Estas novas visões abriram a porta para aquilo que Tom Farer descreve como a possível emergência de uma hegemonia compartilhada, ou de um **"condomínio"** para a tomada de decisões, com os Estados Unidos agindo como o *primus inter* pares com relação aos outros poderosos.[57]

É difícil, porém, acreditar que o **"condomínio"** possa aceitar todas as implicações da Doutrina Bush e é evidente que os países de pequeno poder nacional verão o **"condomínio"** como uma forma de neocolonialismo e, na verdade, ele seria exatamente isso.

Não resta dúvida que a diminuição das prerrogativas do estado – mesmo em nome da autodefesa – será considerada pelos países subdesenvolvidos, ou em desenvolvimento, como uma extensão da globalização econômica liderada pelos Estados Unidos que, inegavelmente, não tem trazido vantagens para os países do Terceiro Mundo.

A Organização da Conferência Islâmica (OCI) já alertou que a luta contra o terrorismo não deve afetar a soberania dos países membros das Nações Unidas.[58]

No contexto atual, firma-se o conceito de **"soberania consentida"**, isto é, a soberania relativa que um estado é capaz de exercer tendo em vista a relação entre o seu poder nacional e o jogo de poder internacional. O grau de soberania, por exemplo, dos países americanos seria aquele **"consentido"** pelos Estados Unidos, em face da diferença de poderes nacionais entre os envolvidos.

Há um paradoxo na posição dos Estados Unidos em relação às questões de soberania, conforme apontam alguns analistas:

> ***"Ironicamente, no momento mesmo em que os Estados Unidos defendem uma anárquica falta de soberania a nível global, resistem aos mais tímidos projetos de rendição de sua própria soberania, seja aos comandos da OTAN, a instituição supranacionais como o Tribunal Criminal Internacional, ou aos tratados internacionais como os que proíbem as minas terrestres e os que regulam o combustível fóssil."*** [trad. nossa][59]

Para Ikenberry, trata-se de uma visão estratégica que, fugindo do isolacionismo, propõe uma ação intervencionista para moldar o mundo ao modelo americano:

> ***"Para alguns americanos, a crença de que a soberania dos Estados Unidos é politicamente sagrada leva a uma preferência pelo isolacionismo. Mas a visão mais influente – especialmente depois do 11 de Setembro – não é a de que os Estados Unidos devem afastar-se do mundo, mas de que devem atuar nele pelos seus próprios termos. O repúdio do governo Bush a uma gama incrível de tratados e instituições – desde o Protocolo de Kyoto sobre o aquecimento global até o Tribunal Criminal Internacional (TCI), passando sobre a Convenção sobre Armas Biológicas – reflete esta nova parcialidade."***[60]

57 Loretta Bondi, op. cit. Possivelmente, os outros componentes do condomínio seriam os membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU.

58 Ibidem.

59 "Ballots vs. Bullets", Benjamim Barber, *Financial Times*, October 20, 2001.

60 G. John Ikenberry, op. cit.

A dubiedade da estratégia americana reflete-se também no que diz respeito ao livre comércio:

> ***"O conceito de 'livre comércio' aparece como um princípio moral mesmo antes de ser um elemento básico da economia. Se você pode produzir alguma coisa que os outros valorizam, você deveria ser capaz de vendê-la para eles. Se os outros fazem alguma coisa que você valoriza, você deveria ser capaz de comprá-la. Isto é a liberdade real, a liberdade para uma pessoa – ou uma nação – poder viver."*** [trad. nossa][61]

Poucas páginas adiante, este belo conceito de **"livre comércio"** mostra a sua verdadeira face:

> ***"Há uma moldura estatutária válida para estas salvaguardas transitórias que nós temos usado no setor agrícola e as que estamos usando este ano para ajudar a indústria de aço americana. Os benefícios do livre comércio dependem de se pôr em prática normas comerciais justas. Estas salvaguardas ajudam a assegurar que os benefícios do livre comércio não sejam alcançados às expensas dos trabalhadores americanos. A ajuda à acomodação do comércio contribuirá para que os trabalhadores se adaptem à mudança e ao dinamismo dos mercados abertos."*** [trad. nossa][62]

Manda quem pode, obedece quem tem juízo.

Há uma nova visão do conceito de ajuda que a condiciona ao seu emprego correto pelo partido que a recebe. Aos anunciar um aumento de 50% na ajuda para o desenvolvimento dado pelos Estados Unidos, diz o Presidente Bush:

> ***"Além de darmos continuidade aos nossos programas atuais, incluindo assistência humanitária baseada apenas na necessidade, esses bilhões de novos dólares formarão uma nova Conta Desafio do Milênio para projetos em países cujos governantes administrem corretamente, invistam em seu povo e encorajem a liberdade econômica. Os governantes devem combater a corrupção, respeitar os direitos humanos básicos, adotar o primado da lei, investir em cuidados com a saúde e com a educação, seguir políticas econômicas responsáveis e permitir a livre empresa. A Conta Desafio do Milênio recompensará os países que tiverem demonstrado uma real mudança de política e desafiará aqueles que não tiverem implementado as reformas."*** [trad. nossa][63]

Seria difícil não concordar com os princípios estabelecidos, mas, obviamente, criou-se um extraordinário elemento para controlar a economia dos países que necessitarem de ajuda.

---

61 "The National Security Strategy", Seção VI.
62 Ibidem.
63 "The National Security Strategy", Seção VII.

Diz o Almirante Flores:

> ***"... o conceito de ajuda considerada ... que transcende a militar e se estende aos campos econômico e social, é apresentado sob um condicionante menos relevante ao tempo da Guerra Fria: o credenciamento à ajuda depende da correta propriedade de sua aplicação em proveito dos povos dos países ajudados!"***[64]

A justificativa para a não assinatura do Protocolo de Kioto – não especificamente mencionado – segue a mesma linha:

> ***"O crescimento da economia deveria ser acompanhado por esforços globais para estabilizar as concentrações de gases do efeito estufa associadas a esse crescimento, contendo-o a um nível que evite a perigosa interferência humana no clima global. Nosso objetivo total é reduzir as emissões dos gases do efeito estufa relativamente ao tamanho de nossa economia, cortando tais emissões por unidade de atividade econômica em 18% durante os próximos dez anos, em torno de 2012".*** [trad. nossa][65]

Dificilmente será possível interpretar o verdadeiro significado de expressões como **"relativamente ao tamanho de nossa economia"** e **"emissões por unidade de atividade econômica"**. O que é claro é que a não assinatura do Protocolo de Kioto significa que os Estados Unidos farão um esforço muito menor que o dos países que aderirem, a fim de não prejudicar a economia americana!

Os Estados Unidos reconhecem que o seu potencial militar é o fator dominante da sua hegemonia:

> ***"Nossas forças serão suficientemente fortes para dissuadir adversários potenciais de procurarem atingir um crescimento militar na esperança de ultrapassarem, ou de igualarem, o poder dos Estados Unidos."*** [trad. nossa][66]

No seu discurso em West Point, a 1º de junho de 2002, o Presidente Bush foi ainda mais explícito:

> ***"... os Estados Unidos têm, e pretendem manter, forças militares que não possam ser desafiadas – esvaziando de sentido, assim, as corridas armamentistas desestabilizadoras de outras eras, e limitando as rivalidades ao comércio e a outros propósitos de paz."***[67]

---

64 "O policial benigno e a tolerância zero", Mario Cesar Flores, p. 73-7, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

65 "The National Security Strategy", Seção VI.

66 Ibid, Seção IX.

67 Discurso pronunciado pelo Presidente George W. Bush, em Academia Militar de West Point, a 1º de junho de 2002.

A referência ao fim das **"corridas armamentistas desestabilizadoras"** só pode ser tachada de cínica tendo em vista o orçamento militar dos Estados Unidos.

Também Condoleezza Rice é taxativa a este respeito, quando afirma que os Estados Unidos devem impedir ***"a emergência de um adversário militarmente poderoso, que não compartilha os nossos valores comuns"***.[68]

O **"congelamento"** de poder pretendido pelos Estados Unidos está levando a um orçamento militar nunca antes visto:

> ***"Os Estados Unidos dispõem de poder militar superior (na verdade, muitíssimo superior) ao das demais grandes potências e não podem permitir a alteração dessa situação (esse 'congelamento' explica o imenso orçamento de defesa norte-americano, aproximadamente o dobro do orçamento da OTAN sem os Estados Unidos, dez vezes o russo e mais de dez vezes o chinês)."***[69]

Fica claro, portanto, que os Estados Unidos procurarão perpetuar a sua supremacia, não estando estabelecido apenas a que meios recorrerão para impedir que outros estados venham a igualar ou ultrapassar o poder militar americano. Será mais um caso em que se aplicará o conceito de iminente ameaça e se desencadeará uma ação preemptiva?

Se a China, por exemplo, com o seu 1,2 bilhão de habitantes, mantiver por mais alguns anos o seu atual ritmo de crescimento econômico, chegará certamente o dia em que ela poderá, sem grandes dificuldades, dispor de um orçamento militar superior ao dos Estados Unidos. Como agirão os Estados Unidos nessa situação?

O declínio das grandes potências econômicas e militares é um determinismo histórico nunca desmentido e, com certeza, não será a Doutrina Bush que irá impedi-lo.[70] Muito pelo contrário. A expansão imperial excessiva acaba sempre por minar as bases internas que sustentam a expansão.[71]

Para assegurar o seu domínio universal, os Estados Unidos necessitam de pontos de apoio no ultramar para sua projeção de poder:

> ***"Para fazer face à incerteza e aos muitos desafios de segurança que enfrentamos, os Estados Unidos necessitarão de bases e estações dentro e além da Europa Ocidental e do Nordeste da Ásia, bem como arranjos de acesso temporário para o posicionamento a longa distância das forças americanas."*** [trad. nossa][72]

Como resultado da intervenção no Afeganistão, tropas americanas asseguraram a sua permanência na região, certamente podendo agir cada vez com mais desenvoltura em relação ao petróleo do Cáspio, assim como, após a Guerra do Golfo de 1991, garantiram uma forte presença militar no Golfo Pérsico, onde estão as maiores reservas de petróleo conhecidas.

---

68 Condoleezza Rice, op. cit.

69 Mario Cesar Flores, op. cit.

70 "Contradictions of a Superpower", Robert Wright, *The New York Times*, September 29, 2002.

71 Alguns analistas já vêem a Ásia Oriental – Japão, Coréia do Sul e China/Taiwan, com a possível inserção da Coréia do Norte – como uma provável força capaz de ameaçar o poder militar da potência imperial. Ver Amaury Porto de Oliveira, op. cit.

72 "The National Security Strategy", Seção IX.

Em face do caráter altamente intervencionista da Doutrina Bush, foi necessário criar uma capa protetora em torno do pessoal americano contra ações promovidas por tribunais internacionais:

> ***"Agiremos como for necessário para garantir que nossos esforços para alcançar nossos compromissos relativos à segurança global e proteger americanos para que não sejam comprometidos pelo potencial para investigações, inquéritos ou julgamentos pela Corte Criminal Internacional (CCI), cuja jurisdição não se estende a americanos, e que nós não aceitamos. Trabalharemos em conjunto com outras nações para evitar complicações em nossas ações militares e de cooperação, através de mecanismos tais como acordos bi e multilaterais que protejam os americanos da CCI."*** [trad. nossa][73]

Os Estados Unidos assumem de forma inequívoca o papel de árbitro da nova ordem mundial, acima do bem e do mal. Os que se sujeitarem a esta situação serão considerados amigos e aliados, e os que dela discordarem, inimigos.

Declarando-se o xerife global, Bush está assumindo uma responsabilidade que deveria ser compartilhada por todos os que se beneficiam da estabilidade mundial. Seria importante que ele agisse no sentido de fazer o mundo aceitar que a lei que ele emprega é a certa, e está sendo corretamente aplicada. Entretanto, a administração Bush, com o seu limitado respeito pela lei internacional como pela opinião pública mundial, está transformando a "América não apenas em xerife, mas em juiz, júri e carrasco. Esta estratégia pode levar a um sem-número de conseqüências, mas maior segurança nacional não é uma das mais prováveis."[74]

Considero irretorquíveis as palavras de Ikenberry:

> ***"O segredo do longo e brilhante desempenho dos Estados Unidos como um Estado que atua como líder mundial sempre foi sua capacidade e disposição de exercer o poder inserido em estruturas multinacionais e de alianças, tornando esse poder, bem como as medidas tomadas pelo país, mais aceitáveis aos olhos dos aliados e de outros Estados importantes em todo o mundo. Hoje, esta conquista está sendo colocada em risco pela nova linha de pensamento do governo norte-americano."***[75]

Em síntese, a procura do consenso e a limitação do uso da coerção têm garantido aos Estados Unidos uma liderança pacífica que a nova Doutrina está ameaçando.

UMA GUERRA ANUNCIADA

> ***"A ameaça vem do Iraque. Ela provém das próprias ações do regime iraquiano – sua história de agressão e sua fixação na obtenção de um arsenal de terror. Onze anos atrás, como uma condição para pôr fim à Guerra do Golfo Pérsico, o regime***

73 Ibidem.
74 Robert Wright, op. cit.
75 G. John Ikenberry, op. cit.

iraquiano assumiu a obrigação de eliminar suas armas de destruição em massa, de interromper o desenvolvimento de tais armas e de sustar todo o apoio a grupos terroristas. O regime iraquiano violou todas essas obrigações. Ele possui e produz armas químicas e biológicas. Está procurando obter armas nucleares. Tem dado abrigo e apoio ao terrorismo e pratica o terror contra o seu próprio povo. O mundo inteiro testemunhou a história de 11 anos de desafio, engano e má-fé por parte do Iraque." [trad. nossa][76]

O projetado ataque armado dos Estados Unidos contra o Iraque – uma guerra verdadeiramente anunciada – reflete com precisão os frutos que se devem esperar da nova Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos, embora a idéia do ataque tenha precedido a da concepção estratégica. O verdadeiro entendimento da Doutrina Bush passa por uma análise do comportamento dos Estados Unidos contra o Iraque.

Henry A. Kissinger é, indubitavelmente, um dos republicanos que mais têm contribuído para a formulação da política externa americana nas últimas décadas. Às vésperas do primeiro aniversário dos ataques terroristas ao World Trade Center e ao Pentágono, ele já defendia, em consonância com diversos analistas e agentes do governo – antes, portanto, do anúncio da nova Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos – a necessidade de um ataque preemptivo contra o Iraque, reconhecendo embora que tal medida correspondia a um processo revolucionário em relação à atual lei internacional:

"A nova visão é revolucionária. Uma ação militar com o objetivo de mudar um regime desafia o sistema internacional estabelecido pelo Tratado de Westfália de 1648, o qual, após a carnificina das guerras religiosas, estabeleceu o princípio de não-intervenção nos assuntos domésticos de outros estados. E a noção de preempção justificada vai contra a moderna lei internacional que sanciona o uso da força somente no caso de ameaças reais, e não no caso de ameaças potenciais." [trad. nossa][77]

Ao identificar as possíveis reações européias, russas, chinesas e, especialmente, dos países do Oriente Médio em relação a uma eventual intervenção no Iraque, ele reconhece que, possivelmente, a reação potencialmente mais perigosa seria a da Índia, tentada a aplicar o novo princípio da preempção contra o Paquistão, que, presumivelmente, apóia os terroristas que atuam na Cachemira.[78]

Na defesa da necessidade da adoção do princípio da preempção, Kissinger argumenta que o regime internacional que decorreu do Tratado de Westfália baseava-se nas noções de estado-nação impermeável e numa tecnologia militar limitada, o que, em geral, permitia que um país aceitasse o risco de aguardar a evolução dos acontecimentos até que o desafio se tornasse evidente. Hoje, entretanto, continua Kissinger, a ameaça terrorista transcende o

76 George W. Bush, Discurso no Cincinnati Museum Center – Cincinnati Union Terminal – Cincinnati (Ohio), 16 de outubro de 2002.

77 "A revolutionary change: Pre-emptive action in Iraq is necessary", Henry A. Kissinger, Factiva (TM) Dow Jones & Reuters.

78 Ibidem.

conceito de estado-nação, pois ela decorre de grupos transnacionais que, caso adquiram armas de destruição em massa, podem causar danos catastróficos, talvez irremediáveis.[79]

Para Kissinger, a política que dissuadiu a ex-União Soviética durante a Guerra Fria não é mais aplicável na época de terroristas-suicidas que, quase sempre, não dispõem de uma base territorial que tenham de proteger contra um ataque de seus adversários.[80]

Acreditar, segundo ainda Kissinger, que um ataque americano contra o Iraque poderá fazer com que este use suas armas de destruição em massa contra Israel e a Arábia Saudita é uma demonstração de autodissuasão; se a ameaça existe hoje e não for eliminada, aumentarão as possibilidade futuras de chantagem por parte do Iraque.[81]

Os Estados Unidos, prossegue Kissinger, devem desenvolver uma estratégia com objetivos de longo e de curto prazos: a longo prazo, devem tentar remover as causas legítimas de ressentimento existentes no mundo islâmico, enquanto a curto prazo devem deixar claro que um desafio terrorista ou um ataque sistemático à ordem internacional terá conseqüências catastróficas para os seus autores, ou para os que os apoiarem, de maneira ostensiva ou velada. Desta forma, acredita ele, importantes conseqüências políticas advirão: o homem da rua dos países árabes verá que as conseqüências negativas da Jihad são muito maiores do que os seus possíveis benefícios; as forças moderadas da Arábia Saudita terão mais capacidade de influir nos acontecimentos; serão multiplicadas as pressões para uma evolução democrática no Irã; a Autoridade Palestina verá que a América fala sério quando se opõe a ditadores corruptos; haverá maior equilíbrio na política do petróleo dentro da OPEP.[82]

Para finalizar, diz ele:

> ***"... os aliados da América serão obrigados a enfrentar a escolha que até aqui têm evitado: ou atendem a sua oposição doméstica ou se afastam dos Estados Unidos."*** [trad. nossa][83]

Algumas considerações de Kissinger são, sem nenhuma dúvida, *wishful thinking*. Nada há que garanta que as conseqüências políticas de um ataque ao Iraque sejam as previstas por ele, muito pelo contrário. A estratégia de Sharon em relação aos palestinos, semelhante à proposta por Kissinger para o Iraque, só tem feito crescer a tensão na região e aumentado o número e a violência dos ataques suicidas.

O atual impasse entre Ariel Sharon e Yasser Arafat acabou com os ganhos alcançados em Oslo por Iitzhak Rabin e Arafat e está causando enorme sofrimento tanto ao povo palestino como ao israelense.

Por outro lado, a possibilidade de outros países se sentirem ameaçados e lançarem mão de ações preemptivas parece significativa, como, aliás, ele próprio reconhece em relação à Índia. Já tivemos neste trabalho a oportunidade de afirmar que o conceito de preempção gera grande instabilidade internacional.

---

79 Ibidem.
80 Ibidem.
81 Ibidem.
82 Ibidem.
83 Ibidem.

Seria fundamental que a advertência de Brzezinski fosse considerada:

> ***"... a guerra é um assunto muito sério e imprevisível nas suas conseqüências dinâmicas – especialmente numa região altamente inflamável – para ser desencadeada devido a uma raiva pessoal, receios demagogicamente articulados ou vagas afirmativas fatuais."*** [trad. nossa][84]

Para ele, há necessidade de que os Estados Unidos apresentem evidências detalhadas de que a ameaça é tanto grave como iminente e que fiquem claras as razões pelas quais esse membro do **"eixo do mal"** é visto como mais ameaçador do que os demais.

Brzezinski considera que a ***"freqüentemente citada mas essencialmente demagógica fórmula de que Hussein usou armas de destruição em massa (especialmente gás) contra o seu próprio povo"*** é tendenciosa, fazendo crer que, portanto, ele estaria pronto a usá-las contra os Estados Unidos, não mencionando, porém, que Saddam não usou esses dispositivos na Guerra do Golfo, nem contra Israel nem contra os Estados Unidos, pois ambos tinham a capacidade de retaliar e por isso dissuadiram o Iraque.[85] Também não as usou contra a Arábia Saudita, dissuadido pela capacidade não convencional americana. Não resta dúvida que atualmente o armamento não convencional tem finalidades essencialmente políticas, mais do que militares, e isto vale tanto para os Estados Unidos como para Saddam Hussein.

Contrariamente à tese de Kissinger de que a solução para a questão palestina passa pela solução do problema do Iraque, Brzezinski julga que, sem um sério esforço americano no sentido de um acordo de paz entre Israel e os palestinos, ***"um assalto contra o Iraque será visto na região (e provavelmente também na Europa) como parte de um esforço americano-israelense de impor uma nova ordem no Oriente Médio, sem levar em conta as baixas civis, quer iraquianas quer palestinas"***.[86]

Sob o influxo da alta popularidade de Bush logo após os atentados de 11 de setembro – 90% de apoio segundo as pesquisas realizadas –, seus assessores da chamada linha dura do partido republicano convenceram-no – se é que ele necessitava desse estímulo – a estabelecer a derrubada de Saddam Hussein como a próxima etapa da guerra dos Estados Unidos e da comunidade internacional contra o terrorismo. A solidariedade da comunidade internacional aos Estados Unidos, diante da covarde agressão sofrida, levou Bush a acreditar que este apoio se estenderia para atender às necessidades da guerra contra o Iraque.

O vice-presidente, Dick Cheney, e o secretário de Defesa, Donald Rumsfeld, pregam claramente um ataque preemptivo americano ao Iraque.[87]

A assessora de Bush na área de Segurança Nacional, Condoleezza Rice – **"a nova queridinha da linha dura"** –, assegura que não há necessidade de levar em conta os

---

84 "If we must fight...", Zbigniew Brzezinski, *The Washington Post*, 18/8/02.

85 Ibidem.

86 Ibidem.

87 "No conflict on Iraq Policy; Fleischer says, Dana Milbank, *The Washington Post*, September 3, 2002. Pelo contrário, o secretário de Estado Colin Powell defende uma política de dissuasão crescentemente dura.

eventos de 11 de setembro para identificar Saddam como uma ameaça para todos. Dentro de uma lógica radical, tendenciosa, ela afirma:

> ***"Só há uma razão para que ele [Saddam] não tenha desejado inspetores da ONU no Iraque: para que possa construir armas de destruição em massa."***[88]

Também no Legislativo dos Estados Unidos cresce o apoio a uma intervenção no Iraque. O líder da maioria republicana no Senado, Trent Lott, deixa claro a posição do partido:

> ***"Em algum momento vamos ter que lidar com o Iraque. Os iraquianos, claramente, têm a sua própria forma de terrorismo, e eles ainda têm Saddam Hussein. Portanto, nós vamos ter de enfrentar aquele problema, provavelmente em seguida [ao Afeganistão]".***[89]

O senador democrata Joseph Lieberman afirma que o seu partido endossa a declaração do colega republicano e garante que esse ponto de vista é reforçado pela existência de contatos entre os terroristas que perpetraram os atentados contra os Estados Unidos e os agentes de espionagem do Iraque. Para ele, se as provas confirmarem esses indícios ou se evidenciarem o envolvimento do Iraque com o terrorismo em geral, ***"nós teremos de ir lá e atacar esse país".***[90]

A pressão da opinião pública americana fez com que a obtenção de provas se tornasse menos importante, e tanto a Câmara de Deputados como o Senado americanos deram a Bush carta branca para atacar o Iraque, a critério do Presidente.

De fato, o apoio da sociedade americana à guerra é significativo. Segundo pesquisa da *ABC News* e do jornal *Washington Post*, cerca de dois terços dos americanos ***"acreditam que a guerra contra o terrorismo só será bem sucedida com a morte ou captura de Bin Laden e a retirada de Saddam do poder"***. A mesma pesquisa indica que "três quartos [dos americanos] são favoráveis a uma ampliação da guerra para outros países onde se acredita que terroristas atuem, como Somália, Sudão e Iêmen".[91]

Pesquisas mais recentes, segundo levantamento do Instituto Gallup, indicam que 59% da população americana estão ***"a favor de uma nova guerra contra o Iraque, desde que o objetivo final desta vez seja, de fato, a derrubada de Saddam Hussein"***. Este número cai, entretanto, para 33% quando se considera dispensável a necessidade de uma autorização prévia da ONU. Apenas 35% acham que seria melhor deixar as coisas como estão.[92]

Esta verdadeira fixação contra o Iraque é nova. Na Guerra do Golfo (1990-1), já com o exército do Iraque derrotado no campo de batalha, as tropas da coligação liderada pelos

88 Citado em "Momento certo para Fase 2", William Safire, *O Globo*, 20/11/01.

89 Citado em "Parlamentares querem ataque ao Iraque", José Meirelles Passos, *O Globo*, 8/10/01.

90 Ibidem.

91 "Americanos a favor de ampliar a guerra", Claudia Deane e Dana Milbank, *O Globo*, 22/12/01.

92 "Apoio de 59% à derrubada de Saddam", O Globo, 17/11/02. É verdade que tem crescido a oposição aos métodos de Bush por organizações como a Conscience International. Nas palavras de seu porta-voz, "nossa batalha é sobre que tipo de nação os Estados Unidos se tornarão no futuro: um império que governa o mundo ou a democracia que foi no passado". Para ele, Bush estaria "jogando com a paranóia das pessoas". Ver "Pacifistas americanos na contramão de Bush", Cristina Azevedo, *O Globo*, 17/11/02.

Estados Unidos interromperam os combates quando já estavam a pequena distância de Bagdá e, em troca de algumas obrigações impostas ao Iraque, permitiram que Saddam Hussein permanecesse à frente do governo, apesar de que, já naquela época, a administração americana não ignorava que Saddam era tudo aquilo de que o acusam hoje para justificar a intervenção: ditador cruel, capaz de fazer uso da guerra química contra o Irã e contra o seu próprio povo, de atacar países vizinhos como o Irã e o Kuwait, e culpado de muitos crimes.

Algumas considerações devem ser feitas. A Guerra do Golfo deu margem à presença de tropas americanas na região do Golfo Pérsico, área onde se encontram as maiores reservas de petróleo conhecidas, e a permanência de Saddam no poder, sem dúvida, contribuiu para que as tropas americanas lá continuassem (isto é verdadeiro especialmente em relação à Arábia Saudita, que, após a invasão do Kuwait, se sentiu ameaçada pelo Iraque). É ainda digno de nota que, à época, os Estados Unidos não tinham uma solução política para a substituição de Saddam, já que os xiitas, que constituem a maior parte da população iraquiana, não seriam uma solução aceitável tendo em vista o domínio xiita no vizinho Irã. Na atualidade, os entendimentos americanos com o Congresso Nacional Iraquiano, que faz, no exílio, oposição a Saddam, poderá vir a ser a solução política que faltava, desde que não seja dominado pelos fundamentalistas[93] e seja possível um acordo entre as diversas facções que compõem a oposição a Saddam Hussein.

No momento, há outras dificuldades a serem enfrentadas.

Ao contrário do que aconteceu quando do ataque ao Afeganistão, dificilmente os países muçulmanos, em especial os da região do Golfo, cujo apoio seria fundamental, apoiarão um ataque americano ao Iraque, especialmente se ele não contar com a aprovação do Conselho de Segurança das Nações Unidas, que pode ser difícil de obter.

Até hoje tem sido pacífica a interpretação do artigo 51 da Carta das Nações Unidas de que só se configura o direito de autodefesa no caso real de um ataque, o que, evidentemente, não se aplica ao Iraque nas circunstâncias atuais. O que se pretende é a derrubada de um regime – o que é inaceitável, ainda que este regime tenha um retrospecto de comportamento agressivo –, bem como negar a um estado considerado inamistoso o desenvolvimento de sistemas de armas já em uso em outros países. Segundo Tom J. Farer, não há opinião legal respeitável que referende o conceito de autodefesa da Doutrina Bush e justifique o ataque ao Iraque.[94]

A insistência de Bush em proclamar a necessidade da guerra contra o Iraque está deixando os chefes de Estado dos países com maioria islâmica numa delicada situação. Caso eles se alinhem com os Estados Unidos contra Saddam, correm o risco de alienar uma grande parcela do seu povo, o que poderá ter conseqüências imprevisíveis.[95] Por outro lado, caso se oponham, em consonância com o desejo do povo, à guerra contra o Iraque, contarão com a fúria de Bush e, possivelmente, sofrerão sanções políticas e econômicas. A guerra

93 Apesar de minoria, são os sunitas que hoje dominam o governo e as forças armadas iraquianas.

94 Citado por Loretta Bondi, op. cit.

95 Veja-se o que ocorreu no Paquistão nas eleições de outubro deste ano: duas províncias que fazem fronteira com o Afeganistão ficaram sob o controle de uma coalizão de partidos religiosos simpáticos a Osama bin Laden. A situação é ainda mais delicada na Arábia Saudita, onde "a voz das ruas" está cada vez mais afastada do governo e entregue à orientação de líderes religiosos contrários à presença de tropas americanas nas terras do profeta e radicais em matéria religiosa. Não é sem razão que 15 dos 19 terroristas suicidas do 11 de Setembro eram sauditas.

contra o terror – muito mais importante do que a guerra contra Saddam – só tem a perder, em qualquer caso.[96]

Também os países europeus têm mostrado muitas dúvidas quanto à alegada ligação de Saddam com o terrorismo internacional: ***"nenhum país europeu acredita que a lógica da ação contra o terrorismo leve a algo contra o Iraque"***.[97] A França e a Federação Russa têm se oposto às tentativas americanas de um acordo no Conselho de Segurança no sentido de fazer uso da força contra o Iraque, caso todas as novas exigências americanas para a ação dos inspetores da ONU no Iraque não sejam rigorosamente atendidas. A aceitação por parte do Iraque do retorno dos inspetores da ONU, numa negociação direta com o secretário-geral Kofi Annan, enfraquece sem dúvida a posição dos Estados Unidos no Conselho.

Reconhecendo as dificuldades, o governo dos Estados Unidos apresentou um novo projeto de resolução sobre o Iraque no Conselho de Segurança, exigindo que o Iraque permita ***"acesso imediato, desimpedido, incondicional e irrestrito*** *[dos inspetores]* ***aos palácios presidenciais de Saddam Hussein em igualdade de condições com os demais locais"***; inicialmente a nova versão não contava com a aprovação da Federação Russa e da França, países que têm direito de veto no Conselho. Embora a proposta americana exclua uma autorização explícita para o uso da força, ela, na opinião de especialistas, abre a porta para o governo americano iniciar uma ação militar, já que se refere a ***"sérias conseqüências que teriam lugar caso surja qualquer dificuldade no transcurso das inspeções"***.[98]

A Rússia dificilmente aceitará que, após uma eventual derrubada de Saddam, o governo do país fique sob controle dos Estados Unidos. Empresas russas têm acordo com companhias de petróleo iraquianas para exploração e comercialização do petróleo iraquiano e somente a certeza de que estes contratos serão cumpridos poderá abrandar a posição russa.[99]

As relações entre os Estados Unidos e a Rússia são muito mais complexas do que até aqui foi dito. Por parte dos Estados Unidos, há o receio de que a atual condição de potência regional da Rússia possa evoluir para a de potência mundial, o que procuram combater através da incorporação da Rússia a instituições internacionais lideradas pelos Estados Unidos e onde é grande a influência norte-americana, como a Organização Mundial de Comércio (OMC) e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN); neste último caso, a criação do Conselho OTAN – Rússia está permitindo que a OTAN possa se estender para o leste europeu, onde estão países em que é grande a influência russa. Para os Estados Unidos é importante ainda neutralizar a Rússia no Conselho de Segurança, impedindo que, através do veto, ela possa barrar a política americana no Conselho. Desde que os americanos criaram um vínculo entre o islamismo e o terrorismo, a existência de uma considerável massa de habitantes de origem muçulmana na Rússia tornou-a um aliado estrategicamente importante na luta contra o terrorismo. As dificuldades que poderão ser criadas, no caso de guerra com o Iraque, relativamente ao fornecimento de petróleo poderão vir a ser minoradas com o aumento da produção russa para atendimento ao Ocidente.[100]

96 "The Wrong War at the Wrong Time", Tony Judt. *The New York Times*, October 20, 2002.

97 Entrevista de Hubert Vedrine, chanceler francês, em "Europeus contra ataque ao Iraque", *O Globo*, 22/12/01.

98 "Rússia rejeita nova resolução contra o Iraque", *O Globo*, 23/10/02, e "Estados Unidos forçarão voto sobre Iraque na ONU", *O Globo*, 24/10/02.

99 "On a hair-trigger", *Economist comreader*, 23/11/02.

100 "A nova estratégia e a Rússia", Lenina Pomeranz, professor, p. 70-2, in *Política Externa*, vol. II, nº 3, dez-jan-fev, 2002-3.

Para a Rússia, os atentados de setembro de 2001 representaram uma magnífica oportunidade para inaugurar uma nova fase de sua política externa, mais voltada para o Ocidente, com inúmeras vantagens, como novas possibilidades para o estabelecimento de políticas de segurança, pela sua aceitação como interlocutora e intermediária válida no campo internacional etc; para a ampliação de suas relações econômicas com o mundo desenvolvido, o que trará maior confiança com relação ao país e, por conseguinte, maiores investimentos. Além do mais, as críticas que as organizações de direitos humanos vinham fazendo à forma como os russos conduzem a guerra contra os rebeldes chechenos – agora considerados terroristas – certamente não contam mais com o apoio americano.[101]

É indiscutível que há sérias objeções na Rússia a essa política, por considerar que ela não é a mais conveniente, por ser unilateral e dirigida com arrogância pelos Estados Unidos, impedindo que a Rússia volte-se mais para o desenvolvimento de suas relações com a China e com outros países considerados inimigos dos Estados Unidos.[102]

Também a França, que tem intensas relações comerciais com o Iraque, vem adotando uma posição de cautela com relação a um possível ataque contra o país.

Ninguém duvida que o principal objetivo da guerra contra o Iraque é o controle das suas enormes reservas de petróleo e que os Estados Unidos são dos menos indicados para o exercício desse controle. Diz Friedman:

> ***"Não vejo problema numa guerra pelo petróleo – se nós a acompanharmos com um programa verdadeiro de conservação de energia. Mas quando nós dizemos ao mundo que não nos preocupamos nem um pouco com a alteração do clima na Terra, que nos sentimos com o direito de dirigir os grandes carros que desejarmos, que nos sentimos com o direito de gastar tanto óleo como quisermos, nós estamos enviando uma mensagem que a guerra pelo petróleo no Golfo não é uma guerra para proteger o direito do mundo à sobrevivência econômica – mas nosso direito de indulgenciarmo-nos. Isso será visto como imoral."***[trad. nossa][103]

É importante que os Estados Unidos compreendam que qualquer ação isolada pode ter sérias conseqüências:

> ***"A administração Bush não pode combater o terrorismo sem a cooperação e colaboração do resto do mundo. Por esta razão, senão por outras, ela necessita começar a levar em conta os medos e opiniões de outras nações. A estratégia americana para com aliados recalcitrantes lembra o jeito de Lyndon Johnson de administrar membros rebeldes do Congresso: 'Se você os agarrar pelos colhões, seus corações e mentes virão em seguida'."***[104]

A corrente mais moderada de opinião, que também considera Saddam uma ameaça, acredita que a melhor maneira de lidar com o problema é com o emprego da dissuasão, orientando o principal esforço americano contra o verdadeiro terrorismo:

---

101 Ibidem.
102 Ibidem.
103 "A War for Oil?", ibid.
104 Tony Judt, op. cit.

"Saddam Hussein é o inimigo que conhecemos. Desde a administração do então Presidente George H.W. Bush, cada vez que Mr. Hussein pressionou, nós pressionamos de volta. Atualmente, aviões americanos e britânicos fazem valer as zonas de interdição aérea que compreendem 40% do seu país [de Saddam] e uma força marítima impede que armas cheguem ao Iraque por mar. A força militar de Saddam Hussein é hoje muito mais fraca do que era uma década atrás. E ele certamente está ciente de que, se tentar em qualquer ocasião atacar outro país, ele será dizimado. Tudo isso evoca um cenário de tranqüilidade, mas não de complacência." [trad. nossa][105]

A conexão entre Saddam e o terrorismo não foi comprovada. Para Madeleine Albright, Secretária de Estado no governo Clinton, o presidente não tem sido específico nem convincente no seu esforço de ligar Saddam a outras mais urgentes ameaças:

"Por pior que seja Mr. Hussein, ele não é a razão pela qual colocamos um cinturão de canhões antiaéreos em torno da cidade, pela qual as liberdades civis estão sendo comprometidas, pela qual estamos criando um Departamento de Defesa do Território Nacional[106], e o Discurso de Gettysburg parece de novo diretamente relevante para nossas vidas." [trad. nossa][107]

Apesar dessas vozes ponderadas, a administração Bush pressiona a ONU para uma definição da questão do Iraque. O porta-voz da Casa Branca, Ari Fleischer, advertiu o Conselho de Segurança com relação à demora de uma solução, deixando claro que as ***"Nações Unidas não terão tempo para sempre"***.[108]

Bush, ao declarar que a ONU ***"não pode ser um organismo puramente de debates"***, fez questão de deixar clara a sua determinação de agir de forma independente:

"Se as Nações Unidas não aprovarem uma resolução, lideraremos uma coalizão para desarmar Saddam Hussein em nome da paz."[109]

---

105 "Where Iraq Fits in the War on Terror", Maleleine K. Albright, *The New York Times*, September 13, 2002.

106 O Departamento de Defesa do Território Nacional vai congregar sob direção única as principais funções relacionadas com a segurança doméstica, englobando tanto grandes agências que serão retiradas de outros departamentos – como o Serviço de Imigração e Naturalização (39.500 empregados) do Departamento de Justiça, a Guarda Costeira (43.600 empregados) do Departamento de Transportes, o Serviço Aduaneiro (21.700 empregados) do Departamento do Tesouro – como entidades independentes – por exemplo, a Agência Federal de Controle de Emergência (5.100 empregados). Até o momento, o novo Departamento vai apenas processar as informações provenientes de outras fontes (em especial o FBI), mas acredita-se que, com o tempo, o Departamento comece a desenvolver operações de inteligência no campo interno, como o britânico MI5, o que poderá afetar as liberdades civis, enfeixando-se num único banco de dados todos os *e-mails*, circulares, transações com cartões de crédito, receitas médicas e qualquer pequena informação gerada eletronicamente, tornando realidade a previsão de Orwell. Ver "Washington's Mega-Merger", *Economist.comreader*, 21/11/02.

107 Madeleine Albright, op.cit.

108 "Rússia rejeita nova resolução contra o Iraque", *O Globo*, 23/10/02.

109 Ibidem.

A inadequabilidade do Conselho de Segurança da ONU, para o exercício do papel que a ele se atribui, ficou evidenciada pela aprovação unânime, pelos 15 países que na ocasião o compõem, da resolução, imposta pelos Estados Unidos, que dá ao Iraque sete dias para aceitar os termos da resolução e prometer cumpri-la (até 15 de novembro de 2002) e 30 dias para apresentar um relatório sobre seus programas para desenvolver armas de destruição em massa e materiais de uso civil que possam ter aplicação militar (até 8 de dezembro).[110]

Embora os Estados Unidos não tenham conseguido aprovar o uso automático da força caso o Iraque não cumpra as determinações do Conselho – esta foi a terceira proposta de resolução apresentada pelos Estados Unidos –, a decisão representa a clara imposição da vontade dos Estados Unidos sobre o resto do mundo.[111]

Apesar de alguns analistas considerarem que a Resolução aprovada representa um abrandamento da posição americana, há outros que afirmam que

> ***"... alguns países permanecem com a suspeita de que o Presidente George Bush está montando um gatilho delicado como um fio de cabelo, um que disparará no instante em que os inspetores de armas encontrem qualquer obstrução ou prevaricação, o que permitiria aos Estados Unidos interpretarem mesmo uma violação mínima como lhes dando o direito de lançar uma ação militar contra o Iraque e o seu líder, Saddan Hussein".***[trad. nossa][112]

O fato é que:

> ***"As duras novas regras de inspeção representam uma contundente vitória diplomática para os Estados Unidos, ainda que o conselho não tenha garantido explicitamente aos Estados Unidos a autoridade para fazer uso da força quando necessário."***[trad. nossa][113]

A grande verdade que não pode ser ignorada é que as regras internacionais concernentes ao uso da força foram quebradas, com os Estados Unidos alegando que não necessitam da aprovação do Conselho de Segurança, tendo o direito de atacar o Iraque qualquer que seja a decisão do Conselho a respeito.

Cabem aqui algumas indagações:

> ***"Por que o Conselho de Segurança gastou dois meses decidindo se autorizaria o uso da força, já que esta decisão não era impositiva? Como é possível que a decisão seja obrigatória para o Iraque mas não para os Estados Unidos?"***[trad. nossa][114]

---

110 "Última chance para Sadam", *O Globo*, 09/11/02.
111 Ibidem.
112 "On a hair-trigger", op.cit.
113 "How War Left the Law Behind", Michael J. Glennon, *The New York Times*, 21/11/02.
114 Ibidem.

A possibilidade de os Estados Unidos deflagarem um ataque unilateral, com apenas uma comunicação prévia, fica patente com a declaração do Presidente Bush:

> ***"Os Estados Unidos concordaram em discutir qualquer violação por parte do Iraque com o Conselho de Segurança, mas sem pôr em risco nossa liberdade de ação para defender nosso país."***[115]

ou

> ***"O desarmamento vai acontecer. A única questão para o Iraque é decidir como."***[116]

O fato assinala o enfraquecimento da ONU e certamente os Estados Unidos são os grandes responsáveis por essa situação.

O diplomata brasileiro José Maurício Bustani, ex-diretor da Organização para a Proscrição de Armas Químicas (Opaq), de onde foi afastado pelos Estados Unidos em abril deste ano (2002), exatamente quando negociava com o Iraque a entrada de inspetores, disse:

> ***"Essas instituições [organizações internacionais] estão sendo enfraquecidas pelos países que as criaram, que não querem aceitar mecanismos que interfiram em seus pontos de vista."***[117]

Mais adiante em sua entrevista ele acrescenta:

> ***"A globalização deve levar em conta um conjunto de interesses, não apenas a decisão unilateral de um país."***[118]

Pode-se dizer que a Carta das Nações Unidas está seguindo os passos do Pacto Briand-Kellog de 1928, que tinha o propósito de colocar a guerra fora da lei, e que foi assinado pelos países que, pouco mais de dez anos mais tarde, seriam os principais beligerantes da Segunda Guerra Mundial. As deliberações do Conselho de Segurança sobre o uso da força parecem cada vez mais surrealistas.[119]

Os Estados Unidos parecem estar reservando um novo papel para as Nações Unidas, bem mais limitado que o previsto na Carta:

> ***"Menos interessados em experiências de* nation-building*, os Estados Unidos esperam contar com o conhecimento acumulado e a estrutura organizacional das Nações Unidas para, ao lado de um punhado de ONGs, administrar no futuro a reconstrução de Estados falidos."***[120]

---

115 "Última chance para Saddam", ibid.
116 Ibidem.
117 "Bustani acha que inspetores evitariam guerra", *O Globo*, 09/11/02.
118 Ibidem.
119 Michael J. Glennon, op.cit.
120 Celso Amorim, op.cit.

A experiência no Afeganistão, após a derrota talibã, confirma esta teoria.

As conseqüências, porém, dessa tentativa são imprevisíveis, já que a atuação americana nos termos da Doutrina Bush – ainda que esta não seja a intenção – pode promover a desestruturação "da complexa arquitetura representada pelos dispositivos da Carta das Nações Unidas sobre paz e segurança".[121]

O Congresso iraquiano, embora rejeitando por unanimidade os termos da Resolução 1.441 do Conselho de Segurança, aprovou de antemão a decisão que viesse a ser tomada por Saddam Hussein, qualquer que ela fosse.

De forma algo surpreendente, no dia 13 de outubro de 2002, dois dias antes do prazo fixado na Resolução, o governo do Iraque, em carta entregue ao secretário-geral das Nações Unidas, aceitou as duras condições impostas, declarando que o Iraque não dispõe de armas de destruição em massa.[122]

Washington e Londres reagiram imediatamente, considerando que tal afirmativa é uma clara mentira e poderia constituir um motivo instantâneo de guerra.[123]

Segundo porta-voz da Casa Branca, **"Washington terá uma política de tolerância zero com Bagdá"**.[124]

Em mais uma etapa do processo de aumentar a pressão internacional contra o Iraque, os Estados Unidos induziram os líderes dos países membros da OTAN, na reunião realizada em novembro, em Paris, a produzirem uma declaração de apoio para o desarmamento do Iraque e a derrubada de Saddam Hussein. A declaração final da reunião estabeleceu que ***"os aliados da OTAN estão unidos em seu compromisso de tomar uma ação efetiva para assistir e apoiar os esforços da OTAN para assegurar a obediência total e imediata do Iraque à Resolução 1.441"*** do Conselho de Segurança. A declaração, embora bastante forte, não atendeu plenamente à pressão dos Estados Unidos para que houvesse uma clara referência ao uso da força contra o Iraque em caso de não cumprimento da Resolução. Foi mantida a expressão ***"sérias conseqüências"*** constante da mesma, apesar de que tanto a Alemanha como a França mantiveram a sua disposição de não apoiar um ataque militar contra o Iraque.[125]

Durante a mesma reunião dos países da OTAN, foi decidida a criação da força de reação rápida a situações de crise, em especial ameaças terroristas, em qualquer parte do mundo, o que representa uma considerável mudança na Carta da Organização no que diz respeito à sua área de atuação. Ao mesmo tempo, a OTAN anunciou uma nova etapa da sua expansão para o leste europeu, convidando a Bulgária, Estônia, Letônia, Lituânia, Romênia, Eslováquia e Eslovênia para integrá-la, incorporando assim mais sete países ex-comunistas.[126]

Parece certo que, para os Estados Unidos, a OTAN não será mais uma força de combate para valer, devido às inibições políticas criadas pela adesão de tantos novos países de poder militar pouco expressivo. Ela passaria a ser uma espécie de "clube", não mais cogitando os Estados Unidos de seu emprego como instrumento militar. Isso ficou claro na

121 Ibidem.
122 "Iraque aceita inspeções", *O Globo*, 14/11/02.
123 Ibidem.
124 Ibidem.
125 "OTAN assina declaração para desarmar Iraque", *O Globo*, 22/11/02.
126 Ibidem.

experiência do Afeganistão e, certamente, é o que acontecerá no Iraque. A experiência em Kosovo foi, nesse particular, decisiva.[127]

Recentes declarações de Donald Rumsfeld insinuam esta nova tendência:

> ***"A missão deve definir a coalizão; a coalizão não pode definir a missão. Se o fizer, a missão ficará reduzida ao menor denominador comum, e não podemos nos dar ao luxo de permitir que isso aconteça."***[128]

Para os Estados Unidos, a realização de operações conjuntas e o uso da força por meio de coalizões tendem a prejudicar a eficácia das operações. Trata-se de agir independentemente – procurando usar forças locais para a execução das tarefas terrestres –, mas tendo sempre em vista reduzir as baixas americanas a um mínimo, usando todo o poder aeronaval americano, apesar das inevitáveis elevadas perdas civis.

A ida de Bush a São Petersburgo, logo após a reunião da OTAN em Praga, teve o objetivo oficial de tranqüilizar o povo russo quanto à expansão da Organização para países que, ainda há pouco, faziam parte da ex-União Soviética ou da sua zona de segurança. Nas palavras de Bush:

> ***"Devo dizer ao povo russo que vocês não devem temer a expansão da OTAN à sua fronteira porque esses povos são amantes da paz."***[129]

Putin não perdeu, porém, a oportunidade de, à sua maneira, criticar a posição dos Estados Unidos quanto ao Iraque, afirmando que, no que diz respeito ao terrorismo, há questões mais importantes do que a do Iraque – pensamento compartilhado, como vimos, por importantes segmentos da opinião pública americana. Ele pôs ainda em dúvida a confiabilidade de alguns países aliados dos Estados Unidos, como a Arábia Saudita, onde são claras as evidências da existência de um fosso entre governo e sociedade – o número de sauditas entre os terroristas-suicidas de 11 de setembro confirma essa preocupação –, e o Paquistão, tendo em vista a incerteza quanto à capacidade de Pervez Musharraf de controlar a região do país que faz fronteira com o Afeganistão, dominada por senhores de guerra locais que, na prática, não obedecem ao governo central e onde, possivelmente, escondem-se Osama bin Laden e membros da cúpula talibã. Embora reconhecendo que é importante desarmar o Iraque, Putin aconselha:

> ***"Nós acreditamos que temos de agir dentro dos limites do trabalho que está sendo desenvolvido pelas Nações Unidas."***[130]

No dia 8 de dezembro de 2002, um dia antes do prazo dado ao Iraque pela Resolução 1.441, o Iraque entregou à ONU o seu volumoso relatório de 12 mil páginas sobre armas

---

127 "The New Club NATO", Thomas L. Friedman, *The New York Times*, 17/11/02.

128 Citado por G. John Ikenberry, op.cit.

129 "Iraque: Putin pede a Bush para que respeite a ONU", Patrick E. Tyler, do *New York Times*, *O Globo*, 23/11/02.

130 Ibidem.

químicas, biológicas e nucleares. De acordo com o dossiê, o Iraque não mais possui armas de destruição em massa, o que, de imediato, foi repelido pelos Estados Unidos e Grã-Bretanha, que consideraram a negativa como causa para uma ação militar.

Após enorme jogo de pressões, os Estados Unidos receberam da ONU, no dia seguinte, cópia do documento para reprodução e distribuição para os outros quatro membros permanentes do Conselho de Segurança: China, França, Grã-Bretanha e Rússia. Esta decisão gerou o protesto de membros não-permanentes do Conselho que, como a Noruega e a Síria, alegaram estar sendo tratados como membros de segunda classe, já que todos os integrantes do Conselho deveriam ter o mesmo acesso ao material.[131]

O Iraque criticou o fato de os Estados Unidos terem acesso ao documento antes de qualquer outro país do Conselho:

> ***"O comportamento dos Estados Unidos tem como objetivo manipular os documentos da ONU para encontrar coberturas para uma agressão contra o Iraque."***[132]

Grã-Bretanha, França, Rússia e China concordaram que os Estados Unidos recebessem o documento antes porque a Colômbia, que no momento ocupava a presidência do Conselho, não conseguiria copiá-lo rapidamente e em lugar seguro. Entretanto, o colombiano Alfonso Valdiviero, presidente do Conselho, ***"admitiu ter sofrido pressão dos Estados Unidos"***.[133]

Quando da entrega do dossiê à ONU, Saddam pediu desculpas ao Kuwait pela invasão de 1990."[134]

É difícil estabelecer onde está a verdade neste confuso duelo entre Bush e Saddam:

> ***"Até este momento, a farsa leva vantagem: um ditador selvagem está entregando um relato 'completo' de seu arsenal de armas, que somente um tolo consideraria corresponder à realidade, e um presidente dos Estados Unidos está pretendendo (não com muito empenho) satisfazer-se com este palavreado das Nações Unidas enquanto convoca mais reservistas para o confronto que ele procura."*** [trad. nossa][135]

A incoerência e a falta de um discurso claro faz com que as dúvidas sejam muitas quanto às verdadeiras razões de um ataque ao Iraque:

> ***"Nós sabemos que Saddam Hussein é um rufião e queremos que ele se vá. Mas a administração nunca se ateve a uma única história quando argumenta que o caso exige uma imediata ação preemptiva. Saddam estava ligado à Al-Qaeda – ou talvez não estivesse. Ele possui armas nucleares – ou então ele só as terá dentro de alguns anos a partir de agora. Nosso objetivo é uma mudança de regime – ou desarmamento – ou ambos. Nossa jogada pós-Saddam – qual? Alguma coisa está***

131 "Iraque acusa EUA de chantagear ONU", *O Globo*, 11/12/02.
132 Ibidem.
133 Ibidem.
134 "Verdade ou Mentira", *O Globo*, 11/12/02.
135 "Pearl Harbor Day, 2002", Frank Rich, *The New York Times*, December 7, 2002.

faltando neste cenário e, entrementes, a Al-Qaeda está verdadeiramente em guerra conosco e, num novo desenvolvimento, com os israelenses." [trad. nossa][136]

A crítica de alguns setores da imprensa aos erros da administração na condução dos acontecimentos, antes e após o 11 de Setembro, levou à nomeação de Henry Kissinger para a presidência de uma comissão "independente" para apurar as eventuais falhas ocorridas. Como ele é um republicano convicto, que tem apoiado as ações de Bush desde os atentados, dificilmente as conclusões da comissão serão justas ou úteis.

A verdade é que a administração Bush vem omitindo certos temas ou os trata de maneira muito superficial. Assim, não há referências ao fracasso na identificação dos autores dos ataques terroristas com o antraz, ao fato de que John Ashcroft não conseguiu prender um único terrorista após o 11 de Setembro e à batalha de Tora-Bora, considerada por um analista como um verdadeiro Waterloo, ***"que permitiu que mais de mil membros da Al-Qaeda (entre eles, quase certamente, Bin Laden) escapassem"***.[137]

Sobre Tora-Bora, a revista *Newsweek*, que apontou o fiasco, disse que foi difícil aos seus repórteres conseguir a história porque ***"funcionários americanos, tanto civis como militares, preferem se concentrar no que deu certo"***.[138]

A nomeação de Kissinger não resistiu às críticas e foi desfeita poucos dias depois.

Logo após o recebimento do documento de Saddam Hussein, os Estados Unidos advertiram que o Iraque não terá uma segunda chance. Segundo o porta-voz da Casa Branca:

"Ficou claro o desejo das Nações Unidas de que esta seja a última oportunidade de [o Iraque] informar de maneira precisa e completa que tipo de armas de destruição em massa possui."[139]

Não tardou muito o anúncio de que os Estados Unidos encontraram problemas nos documentos. O secretário de Estado Colin Powell declarou:

"Desde o início dissemos que o examinaríamos [o documento] com ceticismo e a informação que recebi é que o ceticismo tinha fundamentos. Há problemas com a declaração."[140]

Para o professor John Ikenberry, já citado neste trabalho, as ações dos Estados Unidos desde o 11 de Setembro refletem

"... a visão neo-imperial em que os Estados Unidos se arrogam o papel global de estabelecer padrões, determinar ameaças, usar forças e distribuir justiça. Trata-se de uma visão em que a soberania se torna mais absoluta para os Estados Unidos, ainda que isso se torne mais condicional para países que desafiem os

136 Ibidem.
137 Ibidem.
138 Citado por Frank Rich, op.cit.
139 "EUA: Bagdá não terá chance de segunda lista", O Globo, 17/12/02.
140 Ibidem.

padrões de comportamento interno e externo de Washington. É uma visão que se tornou necessária, aos olhos de seus defensores, pelo novo e apocalíptico caráter das ameaças terroristas contemporâneas e pelo domínio global sem precedentes dos Estados Unidos (...) esses impulsos e idéias radicais poderiam transformar a ordem mundial de hoje de uma forma que a Guerra Fria não conseguiu".[141]

O transcorrer dos acontecimentos vem dando razão ao professor Ikenberry.

No dia 19 de dezembro de 2002, os chefes das inspeções patrocinadas pelo Conselho de Segurança relativas às armas de destruição em massa, Hans Blix e Mohamed El Baradei, apresentaram seu primeiro relatório sobre o programa armamentista de Saddam Hussein, afirmando que ***"na lista não há informações suficientes sobre o arsenal iraquiano".***[142]

Em nova declaração, o secretário de Estado Colin Powell condenou duramente o relatório, afirmando que ele ***"fracassa totalmente em relação às exigências da resolução."*** Para ele,

"os Estados Unidos, as Nações Unidas e o mundo esperaram por essa declaração do Iraque. A resposta é um catálogo de informações recicladas e flagrantes omissões. São omissões substanciais que, na nossa opinião, constituem violações substanciais. Estamos desapontados, mas não fomos enganados".[143]

Para ele, caso o Iraque não abandone a sua postura de não-cooperação e continue dissimulando, mentindo, tentando fraudar as informações exigidas pela Resolução 1.441, não haverá solução pacífica para o conflito.[144]

Segundo a interpretação de altos funcionários americanos, a expressão **"violações substanciais"** usada por Colin Powell pode servir para justificar o desenvolvimento de uma operação militar dos Estados Unidos contra o Iraque. Para outros analistas, porém, a simples omissão de informações ou declarações falsas, ao nível das apontadas até agora no relatório iraquiano, não levarão o Conselho de Segurança a decretar uma ação militar contra Saddam.[145]

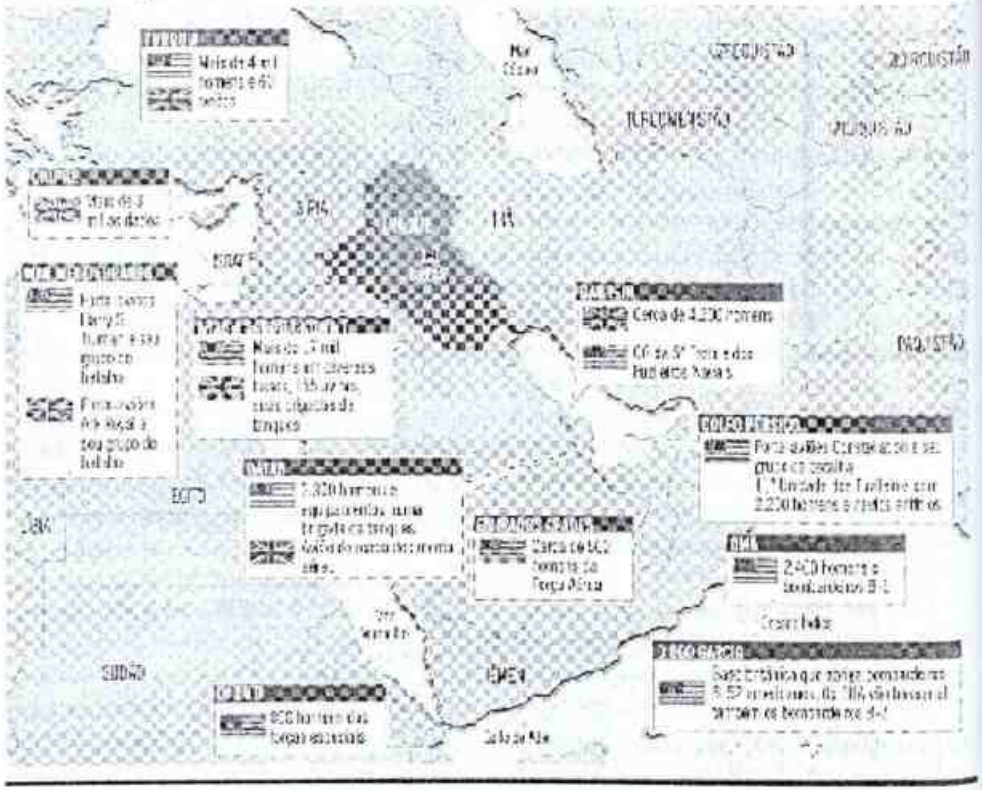
Para o Presidente Bush, foi ***"decepcionante para aqueles que buscam a paz"*** o relatório apresentado pelo Iraque. Já o ministro de Exterior da Rússia, Igor Ivanov, afirma ***"que não há nada na declaração que possa ser classificado como violação".*** O chefe da equipe de inspetores da ONU, Hans Blix, acredita que se os Estados Unidos e a Grã-Bretanha têm as provas que afirmam ter, deveriam ser capazes de informar aos fiscais onde está o material que dizem existir; se não o fazem, não estão cooperando com a fiscalização.

O quadro "Forças Armadas americanas e britânicas mobilizadas", preparado pela Editoria de Arte de *O Globo*, dá uma idéia das forças americanas e britânicas concentradas na região para um eventual ataque contra o Iraque.[147]

---

141 Citado em "EUA: um caminho sem volta para a guerra", ibid.
142 "A caminho da guerra", *O Globo*, 20/12/02.
143 Ibidem.
144 Ibidem.
145 Ibidem.
146 "Blair: preparado para a guerra", *O Globo*, 21/12/02.
147 Ibidem.

Forças americanas e britânicas mobilizadas



Nesta altura dos acontecimentos, não se pode afirmar que todos os países da área onde há soldados ou unidades americanas e inglesas irão autorizar o emprego de seu território ou seu espaço aéreo para o ataque contra o Iraque. Sem o patrocínio das Nações Unidas, certamente a Arábia Saudita não o fará.

Em resposta às críticas americanas e britânicas, o Iraque declarou-se disposto a responder a qualquer pergunta relacionada com o relatório e sugeriu que a CIA enviasse ***"um agente ao país para indicar aos inspetores das Nações Unidas os lugares onde suspeita haver armas de destruição maciça"***. Com relação à ameaça dos Estados Unidos de retirarem do país cientistas envolvidos em programas de pesquisas, para que possam dar informações sobre os programas armamentistas do Iraque sem medo de represálias, o governo iraquiano informou que entregará, ainda este ano, a Hans Blix, uma lista com os nomes dos cientistas envolvidos.[148]

A decisão americana parece, entretanto, já tomada.

O vice-secretário de Defesa, Paul Wolfowitz, um dos expoentes da linha dura, pressionado a dizer o que seria necessário para provar que o Iraque dispõe de armas de destruição em massa, deixou claro que "o critério é subjetivo, cabendo ao presidente decidir".

148 "Iraque convida CIA a procurar armas", *O Globo*, 23/12/02.

Segundo ele:

"Isto, para nós, é como o caso do juiz que tem de julgar um caso de pornografia. Como ele, não somos capazes de defini-la, mas sabemos o que é quando a vemos."[149]

Colin Powell, quando perguntado como o presidente reagiria caso os principais países aliados se negassem a embarcar numa operação conjunta contra o Iraque, sintomaticamente respondeu:

"Ele tenta persuadir os demais de que a posição dele é a correta. E quando isso não funciona, ele adota a posição que acha ser a correta."[150]

Para alguns analistas, o problema urgente não é o Iraque, mas a Coréia do Norte. Nicholas D. Kristof, do *New York Times*, assim se refere à questão:

"O Presidente George W. Bush finalmente produziu um plano claro e forte para lidar com o desafio lançado pela Coréia do Norte ao Ocidente ao reiniciar sua linha de montagem de ogivas nucleares. O plano é invadir o Iraque."[151]

Segundo ele, após a análise de todas as políticas possíveis de serem adotadas com relação à Coréia do Norte – negociar, ignorar, atacar o reator em Yongbyon –, nenhuma é suficientemente boa.

"... mas vale a pena encontrar uma melhor – como tapar os nossos narizes e negociar – porque o país já é o que o Iraque pode se tornar amanhã."[152]

Thomas Friedman tem ponto de vista semelhante e reconhece que a ênfase no Iraque prende-se ao problema do petróleo:

"Por que eles [a equipe de Bush] estão indo contra Saddam Hussein com a 82ª Aerotransportada e contra a Coréia do Norte usam uma diplomacia de luvas de pelica – quando a Coréia do Norte tem armas nucleares, os mísseis para transportá-las, um retrospecto de vender armas perigosas para qualquer um que tenha dinheiro, cem mil soldados dos Estados Unidos dentro do alcance de seus mísseis e um líder que é ainda mais cruel para o seu próprio povo do que Saddam?

Uma razão, naturalmente, é que é mais fácil ir contra Saddam. Mas a outra razão é petróleo..." [trad. nossa][153]

A reação da Coréia do Norte não tem sido apaziguadora como, aparentemente pelo menos, a do Iraque. Em outubro de 2002, Estados Unidos, Coréia do Sul, Japão e União Européia suspenderam o fornecimento de petróleo à Coréia do Norte tendo em vista a revelação de que

149 "EUA: um caminho sem volta para a guerra", José Meirelles Passos, *O Globo*, 31/12/02.
150 Ibidem.
151 "Tape o seu nariz e negocie", Nicholas D. Kristof, *O Globo*, 21/12/02.
152 Ibidem.
153 "A War for Oil?", ibid.

o país retomava o seu programa de armas nucleares. Em dezembro, a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) denunciou que os dispositivos de segurança instalados no reator Yongbyong – que estava desativado deste 1944 – haviam sido desligados, o que, horas depois, foi confirmado pela Coréia do Norte, que, alegadamente, ***"desativou lacres e câmeras para poder voltar a produzir eletricidade no reator e suprir o abastecimento do país"***, seriamente prejudicado desde o início do boicote de petróleo.[154]

Os Estados Unidos logo reagiram, declarando que a decisão ***"provoca novas inquietações, conclamando o país a repor ou consertar os aparelhos de vigilância desconectados."***[155]

Para os americanos, a atitude da Coréia do Norte é uma tentativa de pressionar os Estados Unidos a voltarem a fornecer petróleo ao país. Segundo o porta-voz do Departamento de Estado:

> ***"Não vamos ceder a chantagens. A comunidade internacional não vai retomar o diálogo (com a Coréia) em resposta a ameaças ou compromissos rompidos. E não vamos barganhar ou induzir a Coréia do Norte a cumprir acordos que ela assinou."***[156]

Outros setores dos Estados Unidos julgam a ameaça real. O senador democrata Joseph Biden, que presidiu a Comissão de Relações Exteriores do Senado, declarou que a ameaça da Coréia do Norte é maior que a do Iraque no momento, e que, graças à reativação do reator, a Coréia poderá dispor de ***"quatro ou cinco armas nucleares em questão de meses"***.[157]

O secretário de Defesa, Donald Rumsfeld, apressou-se em declarar que os Estados Unidos têm capacidade de travar dois conflitos regionais ao mesmo tempo:

> ***"Somos capazes de vencer decididamente um deles e rapidamente nos concentrarmos na solução do outro. Não tenham a menor dúvida disso."***[158]

Indiferentes às críticas dos Estados Unidos e de quase toda a comunidade mundial, inclusive da China, seu principal aliado, a Coréia do Norte deu prosseguimento ao programa para desbloquear o reator. O ministro da Defesa, Kim Il-Chol, acusou os Estados Unidos de quererem provocar uma guerra nuclear na península e disse que a Coréia dispõe de ***"meios modernos de defesa e ofensiva capazes de derrotar qualquer inimigo"***.[159]

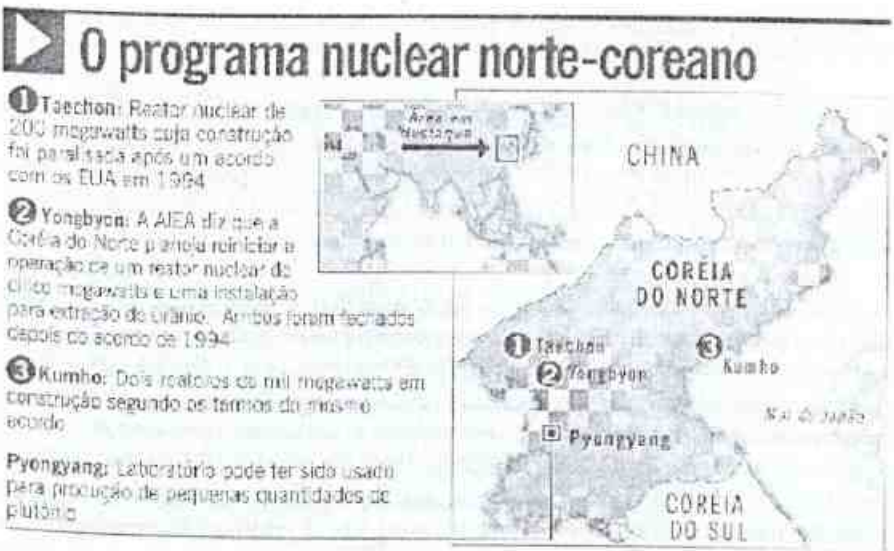
Agravando ainda mais a crise, no dia 26 de dezembro de 2002 a Coréia do Norte anunciou a expulsão dos inspetores da AIEA que monitoravam a usina de Yongbyon, que está sendo reativada alegadamente para a produção de energia elétrica.[160] Segundo consta, porém, o pequeno reator de apenas 5 megawatts é praticamente inútil para a produção de eletricidade.[161]

---

154 "Coréia do Norte desliga câmera da ONU em usina", *O Globo*, 23/12/02.
155 Ibidem.
156 "Advertência à Coréia do Norte", *O Globo*, 24/12/02.
157 Ibidem.
158 Ibidem.
159 "Coréia se diz pronta para a guerra", *O Globo*, 25/12/02.
160 "Coréia do Norte expulsa inspetores da ONU", *O Globo*, 28/12/02.
161 "Toda cautela diante do misterioso Kim Jong-il", David Rennie, do *Daily Telegraph*, *O Globo*, 28/12/02.

Apesar da crítica quase generalizada à Coréia do Norte pela sua decisão de reativar o reator nuclear, sob a alegação da interrupção do fornecimento de 500 mil toneladas de óleo por ano, o Ministro russo do setor de energia atômica acusou

"... o consórcio internacional dos países que assinaram o acordo com a Coréia do Norte de causar a crise, ao interromper o fornecimento de petróleo".[162]



Cresce, aliás, a oposição da Rússia à política nuclear americana. Ao mesmo tempo em que se agrava a crise na Coréia, a Rússia anunciou a assinatura de um acordo com o Irã – mais um dos países do "eixo do mal" – para fornecimento de combustível nuclear para a usina de Bushehr, que os americanos consideram como capaz de produzir plutônio para a fabricação de armas nucleares, apesar da afirmação da AIEA de que o acordo entre os dois países segue os regulamentos internacionais.[163]

A Coréia do Sul alia-se à Rússia na crítica à política dos Estados Unidos com relação à crise da Coréia do Norte quando aponta o diálogo como a melhor forma de convencer este país a abandonar o seu programa nuclear, e não, como querem os Estados Unidos, através do seu isolamento político e econômico.

Diz Kim Dae-jung, presidente da Coréia do Sul:

"Pressão e isolamento nunca foram vitoriosos contra países comunistas. Cuba é um exemplo."[164]

---

162 "Coréia do Norte expulsa inspetores da ONU", ibid.
163 "Irã e Rússia: acordo", *O Globo*, 28/12/02.
164 "Seul e Moscou: diálogo para a crise coreana", *O Globo*, 31/12/02.

Ao afirmar estar disposto a encontrar uma solução negociada e que enviará emissários à China e à Rússia para discutir a questão, acrescenta:

> ***"Iremos trabalhar de maneira próxima com nossos aliados. Não podemos entrar em guerra com a Coréia do Norte nem podemos voltar ao sistema de Guerra Fria e sua confrontação extrema."***[165]

Igor Ivanov, ministro das Relações Exteriores da Rússia, também alerta que a atual atitude americana pode agravar o problema:

> ***"Retórica agressiva, ameaças e tentativas de isolar a Coréia do Norte apenas levarão a uma nova escalada da tensão."***[166]

REFLEXÕES

A grande controvérsia que a Doutrina Bush está criando diz respeito aos conceitos de legalidade e legitimidade. Em 2000, a Comissão Internacional Independente sobre Kosovo concluiu, entre outras coisas, que a ação da OTAN, embora ilegal, fora legítima.[167]

A legitimidade de uma ação claramente ilegal é de muito difícil comprovação, se é que tal coisa é possível.

Embora visivelmente ilegal, seria a Doutrina Bush legítima?

Para Loretta Bondi, a questão não é muito simples. Algumas perguntas terão de ser respondidas antes:

> ***"Que outros meios estão disponíveis antes que se recorra ao uso da força? Que tipo de ameaça justifica uma resposta militar preemptiva? Com o apoio de que evidências os alvos serão selecionados? De que maneira a força será empregada para desarmar efetiva e proporcionalmente***[168] ***a ameaça, evitando causar danos aos civis? Quem decidirá se a ação preemptiva foi desencadeada em legítima autodefesa e não motivada por uma agenda política diferente? Como se poderá evitar o desenvolvimento de um ciclo de ataque e represália?"*** [trad. nossa][169]

Para ela, a percepção de que um pequeno grupo de oficiais americanos possa tentar tanto formular estas questões como respondê-las à sua própria satisfação não é aceitável, sendo imprescindível que os parâmetros para determinar o uso do princípio de autodefesa antecipatória

---

165 Ibidem.

166 Ibidem.

167 Ver prefácio ao artigo de Loretta Bondi, assinado por Pauline H. Baker, presidente do Fund for Peace.

168 O conceito de "proporcionalidade" implica em que o uso em autodefesa não deva ser maior que o estritamente necessário para deter o perigo de agressão, com o objetivo de tornar mínimos os riscos para a população civil. Qual seria a resposta "proporcional" ao risco de um corte do sistema telefônico de New York ou de impedir o acesso à Amazon.com?

169 Loretta Bondi, op.cit.

contra o terrorismo sejam estabelecidos através de um diálogo internacional, para que se chegue a um entendimento compartilhado de suas possibilidades e limitações.[170]

Entendo que o conceito de legitimidade está associado à ética, à moral, sendo vinculado à cultura, daí a grande dificuldade de definir a legitimidade de um ato que, de acordo com a lei existente, não é legal. As questões postas por Loretta Bonti não podem ser facilmente respondidas e cada partido sempre dará respostas diferentes a elas.

Deixar a decisão ao Conselho de Segurança das Nações Unidas é ainda uma solução imperfeita, já que ele não é suficientemente representativo em termos políticos, econômicos, regionais e culturais, e, ao reconhecer o direito de veto para os membros permanentes, não é sequer democrático. No momento em que o mundo enfrenta novos problemas de segurança associados ao terrorismo, as mudanças no Conselho de Segurança tornam-se indispensáveis e urgentes, já que a Assembléia não tem a flexibilidade necessária para tomar este tipo de decisão.

É imprescindível que os Estados Unidos levem em consideração que ***"nenhuma potência imperial pode exercer por muito tempo a dominação sem assentar-se em algum grau de legitimidade"***.[171]

Como os Estados Unidos apresentam-se na nova Estratégia no papel de direção moral da humanidade, como paladinos de valores que, no seu entender, são um apanágio das nações civilizadas do mundo ocidental, é claro que reforçam o elemento de consenso na afirmação de sua hegemonia, não apelando para uma política de pura coerção, embora reforcem aspectos desta última quando falam em agir independentemente, diante da eventual e **"incompreensível"** indisposição dos aliados em acompanhar os Estados Unidos na sua ação contra o terrorismo, onde quer que ele se encontre.[172]

A Organização das Nações Unidas vive, após a promulgação da Doutrina Bush, a sua hora mais decisiva:

> ***"... ou a Organização das Nações Unidas assume um papel efetivo e decisório na solução dos conflitos internacionais, ou a aplicação unilateral da lei do mais forte por Estados como Israel ou os Estados Unidos, legitimará, cada vez mais, grupos e populações para empreender ações violentas, também de forma arbitrária e bilateral."***[173]

A guerra contra o terrorismo está a exigir um regime legal internacional que permita a identificação e o processo dos terroristas. Atualmente existem 12 convenções sobre terrorismo e há um esforço para fundir estas convenções numa única, expandindo ao mesmo tempo o seu escopo de modo a cobrir alguns princípios já esboçados nas resoluções do Conselho de Segurança após o 11 de Setembro.

A grande dificuldade para isso é o desacordo fundamental quanto à definição de terrorista. Para Israel, por exemplo, os ataques suicidas dos palestinos contra a população civil são puros atos de terrorismo; para os países árabes, esses homens e mulheres são guerreiros da liberdade, que lutam para a criação de um estado palestino e contra a opressão de Israel.

---

170 Ibidem.
171 Boris Fausto, op.cit.
172 Ibidem.
173 "O apoio submisso da maioria", Emmanuel Lizenao, *O Globo*, 25/9/01.

A Resolução 65/27-P da Organização da Convenção Islâmica para Combate ao Terrorismo Internacional estabelece que

> ***"... a luta de povos sob regime colonialista, ou sob dominação alheia ou, ainda, sob ocupação estrangeira, para a conquista da sua liberdade nacional ou para reconquistar o seu direito à autodeterminação, não constitui ato de terrorismo."*** [trad. nossa][174]

Antes de 11 de setembro, os americanos referiam-se aos guerrilheiros chechenos como guerreiros da liberdade, lutando pela independência da Chechênia contra a opressão russa; hoje, para contar com o apoio da Federação Russa na luta contra o terrorismo, eles são para os Estados Unidos definitivamente terroristas.

Fica claro que as discrepâncias existentes na definição de terrorista não são simplesmente semânticas, que possam ser resolvidas por uma hábil redação; elas refletem profundas divisões políticas que tornam extremamente difícil qualquer acordo, mesmo entre países sinceramente interessados em combater o terrorismo.[175]

Os riscos inerentes à aceitação da Doutrina Bush são evidentes.

Não se pode ignorar os riscos do emprego por um país do conceito de autodefesa preventiva, tanto internamente, para esmagar uma oposição legítima, como externamente, para atingir um objetivo político sem qualquer ligação com o terrorismo.

O antigo assessor para Segurança Nacional no governo Carter, Zbigniew Brzezinski, alertou que a nova Doutrina pode estabelecer ***"um perigoso exemplo para o mundo de um sistema internacional essencialmente darwiniano, caracterizado por ataques preemptivos isolados"***.[176]

A própria Condoleezza Rice reconhece a necessidade de cautela para as ações preemptivas:

> ***"Apropriar-se por antecipação não é uma ação que precede uma longa série de esforços. A ameaça tem de ser muito grave. E os riscos de espera têm que ser bem maiores do que os riscos da ação."***[177]

O termo **"apropriar-se por antecipação"** foi usado pela tradutora Irene Hirsch como equivalente a ***preemption***, o que indica que ela reconhece que a palavra **"prevenção"** tem um sentido muito diverso do de ***preemption***.

O governo Bush está perdendo uma oportunidade única para forjar uma comunidade internacional mais estável, sob a liderança dos Estados Unidos. Os acontecimentos de 11 de setembro de 2001, que mereceram a repulsa universal, poderiam ter sido o ponto de partida para esse exercício.

O presidente Fernando Henrique Cardoso, no memorável discurso que pronunciou na Assembléia Nacional francesa, sugeriu o rumo:

---

174 Loretta Bondi, op.cit.
175 Ibidem.
176 Zbigniew Brjejinski, op.cit.
177 Condoleeza Rice, op.cit.

"Lutamos por uma nova ordem mundial que reflita um contrato entre as nações realmente livres, e não apenas o predomínio de um Estado sobre outros... A barbárie não é somente a covardia do terrorismo, mas também a intolerância ou a imposição de políticas unilaterais em escala planetária. Não devemos permitir que a lógica do medo substitua a lógica da liberdade, da participação e da racionalidade."[178]

Nada poderia ser mais contrário a esses princípios do que a Doutrina Bush.

Passados menos de três meses do anúncio da nova estratégia, cresce a preocupação em certos setores da sociedade americana com o reflexo na opinião pública mundial, inclusive em países amigos, da nova visão da administração dos Estados Unidos. Muitos no governo já pensam que há necessidade de uma ***"estratégia ampla para conter o terrorismo"*** e que esta estratégia ***"deve incluir uma vigorosa e criativa propaganda para mudar a visão negativa que diversos países têm dos Estados Unidos"***.[179]

Por outro lado, há uma crescente preocupação no país com o abandono de outras políticas essenciais para os Estados Unidos devido à fixação com o combate ao terrorismo e, em especial, com a guerra contra o Iraque. Para Nicholas D. Kristof, na ocasião em que a América Latina vive um momento de grande instabilidade – em especial na Argentina, Colômbia e Venezuela –, os Estados Unidos são os grandes ausentes:

"... a situação em quase toda a América do Sul estes dias: desespero, revolta e acima de tudo instabilidade – sem que os Estados Unidos estejam à vista em lugar algum: (...) Nossos vizinhos estão sob risco de se desmantelarem. Ainda pior, neste momento crucial, nós nos Estados Unidos estamos perdendo a batalha das idéias na América Latina". [trad. nossa][180]

A conclusão do articulista chega a ser surpreendente:

"Se ao menos Saddam Hussein fosse o dirigente do Brasil! Se ao menos Hugo Chávez estivesse desenvolvendo armas nucleares! Então Washington poderia dar atenção ao incêndio à nossa porta, que nos afetará tanto nas próximas duas décadas como as maquinações do Iraque." [trad. nossa][181]

Para Kristof, a ***"administração Bush tem diversas políticas para o Iraque mas nenhuma para a América Latina"***. O comércio, que é um elemento-chave para a recuperação latino-americana, está sofrendo com a escandalosa proteção que os Estados Unidos dão ao aço e à agricultura.[182]

---

178 Citado em "O direito pelo avesso", Fernando Pedreira, *O Globo*, 20/01/02.
179 "Guerra secreta de propaganda", Tom Shanker e Eric Schmitt, do *New York Times*, *O Globo*, 17/12/02.
180 "If Saddam Were Only Brazilian", Nicholas D. Kristof, *The New York Times*, December 17, 2002.
181 Ibidem.
182 Ibidem.

É incontestável que os Estados Unidos estão perdendo a guerra contra o terrorismo, não só devido ao fracasso no Afeganistão – Osama bin Laden e alguns dos principais líderes da Al-Qaeda e do Talibã escaparam da caçada americana e refugiaram-se provavelmente no Paquistão –, mas, principalmente, pelo fato de que, em conseqüência dos atentados, a sociedade americana perdeu o sentimento de segurança que o seu poder militar e sua crença na invulnerabilidade da América lhe davam – o que vem sendo explorado com sucesso pelo governo Bush, conforme comprovam os recentes resultados da eleição para o Congresso – e, também, o que é mais grave, pelo cerceamento da liberdade e privacidade dos americanos, que têm os seus direitos civis prejudicados, e pela violação dos direitos humanos dos estrangeiros, fatos que vão contra as melhores tradições de um país que, afinal, se tornou grande e poderoso pelos seus ideais de democracia, liberdade e respeito aos direitos humanos.

* * *

A Doutrina Bush não marca uma ruptura radical com a política externa dos Estados Unidos.

Um exemplo recente é característico. Quando Robin Cook, secretário do Exterior da Grã-Bretanha, disse à secretária de Estado Madeleine Albright que ele estava tendo **"problemas com os advogados"** sobre o uso da força contra a Iugoslávia sem a aprovação do Conselho de Segurança, ela respondeu: **"Consiga novos advogados"**.[183]

A política externa dos Estados Unidos é o resultado da fusão de duas tendências sempre presentes, embora em proporções variáveis, na política externa do país: a imperialista e a idealista ou messiânica.

A expressão inicial da tendência imperialista foi a Doutrina Monroe, que ***"justificava a intervenção americana [nas Américas] não somente contra uma ameaça existente mas contra qualquer possibilidade de um desafio ostensivo..."***[184] – o que afinal não está assim tão afastado da autodefesa preventiva de Bush. A essa doutrina, Theodore Roosevelt deu ***"a sua interpretação mais intervencionista, identificando-a com as doutrinas imperialistas do período"***[185] e, com o que chamou de ***"corolário à Doutrina"***, proclamou o direito de intervenção por qualquer nação civilizada, limitando porém esse direito, no hemisfério ocidental, aos Estados Unidos[186]. A influência de Mahan nessa formulação não foi desprezível. A política de *big-stick* de Roosevelt é a versão americana da *raison d'état* de Richelieu e da *realpolitik* de Bismark, praticada mais tarde, com certa competência, por Ronald Reagan.

A tendência idealista ou messiânica da política externa americana, que vem desde os Pais Fundadores, é a de que ***"a América tem uma responsabilidade especial em disseminar os seus valores como sua contribuição à paz mundial"***.[187] Duas vertentes decorrem desse princípio:

183 Michael J. Glennon, op.cit.
184 "Diplomacy", Henry Kissinger, Simon & Schuster, New York, 1994, 912p.
185 Ibidem.
186 Ibidem.
187 Ibidem.

➢ É através do exemplo que a América deve universalizar os seus valores (corrente isolacionista).

➢ A América deve estabelecer como objetivo principal de sua política externa a ativa promoção de seus valores (corrente intervencionista). Esta vertente dá à tendência idealista uma característica também imperialista.

O **"destino manifesto"**, que dominou o pensamento e a alma americanos em meados do século XIX, e que levou à expansão das fronteiras do país às custas do México (Texas em 1845, Novo México e Califórnia em 1848), é uma clara decorrência dessa segunda vertente.

A tendência idealista atingiu o ápice com os 14 Pontos de Woodrow Wilson, no início do século XX, sendo o "wilsonismo" a moderna expressão da tendência idealista; ***"Wilson lançou a doutrina sem precedentes de que a segurança da América era inseparável da segurança de 'todo' o resto da humanidade. Isto implica que, daí por diante, era dever da América se opor à agressão 'em qualquer lugar'..."***[188] A política de contenção de Truman está vinculada a este princípio, assim como a guerra ao terrorismo internacional de Bush.[189] Jimmy Carter enquadra-se na tendência idealista-intervencionista (ativa promoção dos valores americanos).

Uma outra maneira de ver a questão – que, na essência, não contraria a minha – é a de Gilberto Dupas:

> ***"O maniqueísmo do bem e do mal sempre foi poderoso entre os norte-americanos. Por sua longa tradição democrática, os políticos precisam justificar seus objetivos de política externa primeiro dentro do país. E a manipulação da questão do inimigo, do poder imoral e quase satânico que ameaçaria os valores e a segurança da América, vem sendo uma prática tradicional..."***[190]

O que é específico da Doutrina Bush é o nível atual do poder nacional dos Estados Unidos, sem contraponto moderador, o que dá a ela acentuado conteúdo de *realpolitk*, apenas disfarçado com um discurso messiânico. No fundo, a Doutrina Bush reflete um profundo desprezo pelos interesses e receios dos demais países – ou eles se aliam incondicionalmente com a América ou são considerados inimigos e são tratados como tal. Esta é a forma mais perversa de isolacionismo.

A Doutrina Bush inaugura a era do "*big and quick stick*". O "porrete", além de longo, passa a ser usado muito rapidamente, sem tempo para a ponderação.

* * *

Uma questão se impõe: como um país como o Brasil deve se situar em relação à situação de absoluto domínio da potência hegemônica?

188 Ibidem.

189 Embora as citações relativas às diversas etapas do processo de relações internacionais dos EUA sejam de Kissinger, são da inteira responsabilidade do autor tanto a identificação das duas tendências básicas da política externa americana como a interpretação aqui dada à Doutrina Bush.

190 Gilberto Dupas, op.cit.

Sem dúvida, a adesão sem restrições à potência hegemônica, com o objetivo de, de certa forma, participar do seu poder quase absoluto, e desta maneira assegurar a sua boa vontade nas questões em que o interesse dela não se contrapuser aos seus, é uma possível solução. É a opção da Grã-Bretanha de Tony Blair, realista ao extremo mas, com certeza, frustrante para o orgulho nacional. Evidentemente, ainda que o Brasil adotasse uma posição semelhante, ele não se beneficiaria dela da mesma forma que a Grã-Bretanha, já que a dependência aos Estados Unidos seria de outro nível, devido ao diferente poder nacional e à diversidade cultural.

A oposição direta e ostensiva, com freqüência, à potência hegemônica, além de inútil na prática, qualquer que seja o ponto de vista considerado, gerará sanções políticas e econômicas, de forma sutil ou ostensiva. Os países do chamado **"eixo do mal"** enquadram-se nessa categoria (Iraque, Irã e Coréia do Norte).

Acreditamos que o Brasil deveria procurar uma situação intermediária entre esses extremos. A defesa de nossos interesses quando eles não convergem com os do poder dominante, ou até se opõem aos dele, deve ser feita até o limite fixado pelo nosso poder nacional, através de um processo permanente de negociação. Corresponde ao reconhecimento dos limites da **"soberania consentida"**. O Brasil deve procurar os seus espaços próprios, visando a uma aproximação com a União Européia, com o Japão e a China, tanto de forma bilateral como multilateral (em conjunto com o Mercosul); fortalecer o Mercosul, procurando aprofundá-lo e estendê-lo; aproximar-se da África; manter com os Estados Unidos relações intensas, independentes no limite do possível, mas flexíveis. É difícil imaginar uma ALCA sem o Brasil, mas é indispensável que a desproporção entre a economia americana e a nossa não seja desconsiderada no processo de sua formação.

No dizer de Flores:

> ***"... o melhor que um país como o Brasil tem a fazer é prestigiar os foros internacionais, em particular mas não apenas a ONU, para, sem hostilizar frontal e inocuamente o poder hegemônico, contribuir no esforço de ao menos balizá-lo com condicionamento internacional realisticamente possível."***[191]

Pouco heróico, sem dúvida, mas pragmático.

É nosso maior interesse evitar que a crítica às políticas americanas levem a um anti-americanismo estéril. Afinal, se a hiperpotência fosse hoje a ex-União Soviética, a situação seria pior; se daqui a 30 ou 50 anos for a China, poderá ser trágico.

É fundamental não esquecer que

> ***"o mundo global não pode prescindir das virtudes hegemônicas de sua maior potência, até porque tão cedo não haverá candidato à vista para substituí-la. A maior qualidade hegemônica é favorecer a governabilidade do sistema mundial, reconhecendo diferenças, mediando crises e confrontos e possibilitando gestos simbólicos em direção às nações e aos povos atingidos por excessiva exclusão e precariedade. Se os Estados Unidos não assumirem o papel condizente com o seu próprio poder, o que inclui antes de tudo a tolerância com as diferenças, teremos grandes probabilidades de um século marcado pelas dores de um forte retrocesso."***[192]

191 Mario Cesar Flores, op.cit.

192 Geraldo Dupas, op.cit.

É inegável que a atual estratégia dos Estados Unidos, se levada ao extremo, ***"deixará o mundo mais perigoso e dividido – e os Estados Unidos menos seguros"***.[193]

* * *

A nova Estratégia decorreu de uma avaliação do quadro estratégico mundial feita antes mesmo dos atentados de setembro de 2001 por um grupo de republicanos que serviu na administração do pai do atual presidente e que agora ocupa posições de relevo na presente administração.

Ela é, como vimos ao longo deste trabalho, controvertida e, certamente, tem aspectos sem nenhuma dúvida negativos, como a nossa discussão tornou patente. Entretanto – e isso até agora não foi comentado – ela é acompanhada, nos Estados Unidos, por um enorme esforço, que se intensificou após os atentados, de mudar a atuação política do país, interna e externamente, para enfrentar os desafios criados pelo fim da invulnerabilidade americana.

Diz o secretário de Defesa, Donald Rumsfeld:

> ***"Nosso desafio neste novo século é difícil: temos que defender nossa reação contra o desconhecido, o incerto, o invisível e o inesperado. Pode parecer uma tarefa impossível. Não é. Mas, para realizá-la, precisamos abandonar as formas confiáveis de pensar e de planejar, assumir riscos e experimentar coisas novas, para que possamos conter e derrotar adversários que ainda não apareceram para nos desafiar."***[194]

Para ele, é indispensável que os formuladores da estratégia não esperem que as ameaças se concretizem para então cuidar delas, mas que se antecipem a elas, de modo a desenvolver as capacidades do país ***"para preveni-las e contê-las"***. Para tanto, será necessário agir de forma mais proativa e menos reativa, menos burocrática e mais criativa, empreendedora.[195]

Nesse cenário de absoluta incerteza, é necessário vencer a tendência, tão comum nos militares, como afirma Liddel Hart, de se apegar ao passado e recusar a discussão de idéias que não se coadunam com a experiência pregressa. O apego dos generais franceses à defesa estática no período entre as duas guerras mundiais – a linha Maginot é o símbolo dessa visão retrógrada – contrasta dramaticamente com o espírito inovador da *blitzkrieg* alemã, que combinou o ataque de elementos blindados de alta mobilidade, concentrado num único setor da linha inimiga, com o apoio aerotático de bombardeiros de mergulho.

Mesmo não se considerando o terrorismo como a principal ameaça, as novas condições existentes após o fim da Guerra Fria já indicavam a necessidade de uma profunda revisão nas formulações estratégicas. Temos defendido há anos que a definição do poder militar da nação não pode mais se apoiar em hipóteses de guerra ou hipóteses de conflito (apenas um pouco menos inúteis que as primeiras), já que é impossível prever o inimigo e as circunstân-

193 G. John Ikenberry, op.cit.
194 "Transformando as forças armadas", Donald Rumsfeld, p.12-22, in *Política Externa*, vol II, nº 2, set-out-nov 2002.
195 Ibidem.

cias do conflito[196]. O caminho que resta – tem sido a nossa insistente tese – é a identificação das nossas vulnerabilidades, dos nossos pontos fracos, onde mais facilmente poderemos ser ameaçados, para então definirmos os meios necessários para diminuir ou eliminar essas vulnerabilidades, de modo a conter e derrotar essas ameaças.

É exatamente este o ponto de vista de Donald Rumsfeld, conforme comprova esta longa mas necessária citação:

> ***"Também decidimos abandonar a antiga estratégia 'de ameaças' que dominou o planejamento da defesa de nosso país por quase meio século, e adotar uma nova abordagem, 'de capacidades', que se concentra menos em quem pode nos ameaçar, ou onde, e mais em como podemos ser ameaçados e o que é necessário para impedir e para nos defender contra tais ameaças.***
>
> ***É como lidar com ladrões: você não tem como saber quem quer invadir sua casa ou quando. Mas você sabe como eles podem tentar entrar. Sabe que eles podem tentar arrombar sua fechadura, então você precisa de uma boa tranca, sólida e impenetrável, na sua porta da frente. Sabe que eles podem querer quebrar uma janela, então precisa de um bom alarme. Sabe que é melhor que eles sejam presos antes de entrar na sua casa, então precisa de uma força policial para patrulhar a vizinhança e manter os marginais longe das ruas. E sabe que um bom pastor-alemão também não faz mal nenhum.***
>
> ***A mesma lógica funcionou para a defesa nacional.***
>
> ***Em vez de construir nossas Forças Armadas com base em planos para se lutar contra tais e tais países, devemos examinar nossas vulnerabilidades e, então, projetar nossas forças de acordo com o que for necessário para conter e derrotar a ameaça."***[197]

Idéias absolutamente idênticas a essas foram algumas das minhas contribuições levadas ao Ministério da Defesa para a preparação dos documentos Política Militar de Defesa e Estratégia Militar de Defesa, ora em curso.

O professor Cohen, de estudos estratégicos da Universidade John Hopkins, afirma que é imperiosa a necessidade de profundas mudanças, que vençam **"o imobilismo militar"**, e afirma ainda que alguns militares, comprometidos com a revolução em assuntos militares ou com outras formas de mudança radical, reconhecem essa necessidade:

> ***"Assim como o pragmatismo americano, a ânsia americana de mudar, experimentar e modernizar está tão entranhada em toda a sociedade que não poderia***

196 Estas idéias têm sido defendidas por mim pelo menos desde 1989. Ver "Uma Nova Concepção Estratégica para o Brasil – Um Debate Necessário", *RMB* 109 (5/7): 49-71, jul/set 1989; "Reflexões Adicionais sobre Uma Nova Concepção Estratégica para o Brasil – Um Debate Necessário", *RMB* 110 (7/8): 49-61, jul/set 1990; "Uma Reavaliação do Papel das Forças Armadas no Contexto Atual", *RMB* 115 (10/12): 75-94, out/dez 1995; e "Uma Estratégia Naval para o Século XXI", *RMB* 117 (7/9): 87-120, jul-set 1997.

197 Donald Rumsfeld, op.cit.

deixar de atingir também os militares. Uma crença generalizada no valor intrínseco da transformação pode, portanto, coexistir e, no futuro, superar o apego às armas e aos procedimentos tradicionais."[198]

Certamente a sociedade brasileira não tem as mesmas características da sociedade americana, mas, também aqui, é indispensável superarmos o imobilismo das idéias consagradas e, com coragem e discernimento, testar novas idéias adequadas aos novos tempos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES> / Política de Defesa dos Estados Unidos /; Doutrina Bush;

Se a paz não for possível ser mantida com honra já não é mais paz.

198 "Um conto de dois secretários", Eliot A. Cohen, p. 23-34, in *Política Externa*, vol. II, nº 2, set-out-nov 2002.

AOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores que incluam em os seus trabalhos os seguintes dados:

– telefone, telex e E-mail para contato;

– endereço para o qual possa ser enviado o exemplar da *Revista Marítima Brasileira* em que foi publicada a sua colaboração (de preferência, o endereço residencial e com CEP).

Revista Marítima Brasileira

A FLOTILHA DE SUBMERSÍVEIS E O LEVANTE DO ENCOURAÇADO *SÃO PAULO*

RUY **CAPETTI**
Vice-Almirante (RRm)
FRANCISCO CARLOS PEREIRA **CASCARDO**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
O quadro inicial
A Revolução de Isidoro e as repercussões na Marinha
A Flotilha de Submersíveis e a Conspiração Protógenes
O domínio da Flotilha
Novas tentativas
O ataque impossível
Alexandrino toma conhecimento da rebelião do São Paulo
A ordem de ataque para os submarinos
A movimentação do F-3
Analisando a participação da Flotilha
Os depoimentos de Pinto Lima
Voltando à análise dos fatos
Novamente o dia 4 de novembro
Palavras finais

INTRODUÇÃO

No conturbado período em que viveu o Brasil nas décadas de 1920 e 1930 aconteceram vários movimentos militares, em alguns dos quais a Marinha esteve diretamente envolvida.

Um deles, ocorrido em 4 de novembro de 1924, conhecido como a **Revolta do Encouraçado *São Paulo***, despertou-nos o desejo de maior aprofundamento histórico, em especial na participação da então Flotilha de Submersíveis, provocado, principalmente, pela manifestação de autores

CRONOLOGIA DOS EVENTOS CITADOS NO ARTIGO

(Elaborada pela *RMB*)

22/11/1910	Revolta da Chibata (João Cândido)
12/1910	(Continuação da Revolta no Corpo de Fuzileiros Navais)
05/07/1922	Questão militar. O Tenentismo
05/07/1924	Revolução Paulista ou Revolução de Isidoro
13/07/1924	Movimento em Manaus
1924	Movimento no Rio de Janeiro

*
* *

19/10/1924	Comandante da Flotilha dá ordem para que as cabeças de combate dos torpedos passe para os submarinos
20/10/1924 – noite	Aché (Rev.) é avistado no Arsenal por Cockrane (Gov.)
21/10/1924 – 2h da madrugada	Início planejado da Revolução Protógenes
23/10/1924 – madrugada	Início planejado da segunda tentativa
24/10/1924 – pela manhã	Prontidão rigorosa
25/10/1924 – madrugada	Início planejado da terceira tentativa
25/10/1924 – ao amanhecer	Prisão dos comandantes do *F-1* e *F-5*

*
* *

04/11/1924 – pela manhã	Revolta do Encouraçado *São Paulo*
04/11/1924 – 07:00h	Levante é conhecido pelo Ministro da Marinha
manhã	Ministro da Marinha da ordem para os submarinos atacarem o *São Paulo*
08h10	Pinto Lima (Comandante do *F-3*) recebe ordem para preparar-se para atacar o *São Paulo*
08h30	Pinto Lima desatraca do Tender *Ceará*
09h15	Encouraçado *São Paulo* suspende e ruma para a barra
10h15	Pinto Lima suspende das Docas do Lloyd para atacar o *São Paulo*
11h	Encouraçado *São Paulo* cruza a barra do Rio de Janeiro
11h15	Pinto Lima retorna para junto do Tender *Ceará*, na superfície
12h40	Encouraçado *Minas Gerais* pronto para suspender
até 14h55	Pinto Lima mergulhado, patrulha a entrada da barra
17h07	Encouraçado *Minas Gerais* larga da bóia
18h43	Encouraçado *Minas Gerais* volta ao poço
21h04	Encouraçado *Minas Gerais* suspende com vários navios, para o sul
08/11/1924 – 07h45	Encouraçado *Minas Gerais* fundeia na Ilha de Santa Catarina fugindo do mau tempo
10/11/1924 – 1945	Cruzador *Barroso* suspende de Santa Catarina para o Rio de Janeiro com o Ministro da Marinha a bordo

GOVERNISTAS – LEGALISTAS

Almirante **Alexandrino** de Alencar – Ministro da Marinha e Senador
Primeiro-Tenente Gerson **Macedo Soares** – oficial do Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*
Comandante Francisco **Espiridião** de Andrade – oficial do Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*
Capitão-de-Fragata Mário de Paula Guimarães – Comandante da Flotilha de Contratorpedeiros
Primeiro-Tenente Roberto Faller Simon – oficial do Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*
Capitão-Tenente J. **Leite Oliva** – oficial de serviço do Arsenal de Marinha
Almirante Frontin – Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro
Comandante Amâncio – Diretor do Material do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro
Segundo-Tenente Augusto do **Amaral Peixoto** Jr. – oficial do *São Paulo* integrante da Companhia de Marinheiros do *São Paulo*
Capitão-Tenente Augusto Pereira – oficial do *São Paulo*, comandante da Companhia de Marinheiros do *São Paulo*
Segundo-Tenente Carlos Alberto **Saldanha da Gama** – oficial do *São Paulo*, integrante da Companhia de Marinheiros do *São Paulo*
Presidente Arthur Bernardes – Presidente da República (15/11/22 a 15/11/26)
Presidente Washington Luiz – Presidente da República, deposto em 1930
Presidente Afonso Pena, Nilo Peçanha, Hermes da Fonseca, Venceslau Braz e Arthur Bernardes – Presidentes da República, respectivamente nos períodos: 15/11/06 a 14/6/09 (AF), 14/6/09 a 15/11/10 (NP), 15/11/10 a 15/11/14 (HF), 15/11/14 a 15/11/18 (VB), 15/11/22 a 15/11/26 (AB)
Ministro da Marinha (civil) João Pedro da **Veiga Miranda**
Presidente Epitácio Pessoa – Presidente da República no período de 28/7/19 a 15/11/22
Capitão-de-Fragata Joaquim Buarque Lima – Comandante da Flotilha de Submarinos
Capitão-de-Fragata José Machado de **Castro e Silva** – Comandante da Flotilha de Submarinos
Capitão-Tenente Armando de **Pinto Lima** – Comandnate do *F-3*
Capitão-Tenente **Raul Reis** de Souza – Comandante do *F-3* (substitui Pinto Lima)

REVOLUCIONÁRIOS – CONSPIRADORES

General Isidoro Dias Lopes – Chefe da Revolução de 1924 em São Paulo
Almirante Aristides Mascaranha – Preso cerca das 2100 de 5/7/24
Comandante Protógenes Guimarães – chefe dos revolucionários
Herculano Parga – Ex-Governador do Maranhão
Senador Antonio Muniz
Senador Muniz Sodré
Deputado Baptista Luzardo
Deputado Plínio Corado
Deputado João Baptista de Azevedo Lima
Capitão-Tenente Attila Monteiro **Aché** (p. 9) designado comandante do *F-3* (p. 9)
Capitão-Tenente Nelson **Simas de Souza** – comandante do *F-1*
Primeiro-Tenente Edgard Paula de Oliveira – imediato do *F-1*
Capitão-Tenente Mario de **Azevedo Coutinho** – comandante do *F-5*
Primeiro-Tenente **Aldo** Sá Britto de Souza – imediato do *F-5*
Contramestre Luiz Avelino **Pedreira** – do Submarino *F-5*
Cabo Nicomedes Moraes de Andrade – do Submarino *F-5*
Capitão-Tenente José **Brito de Figueiredo**
Condutor EL-SO Benedito Amorim dos Santos – embarcado em submarino
Condutor MO-SO **Jorino** Augusto de Azevedo – embarcado em submarino

que, apesar de testemunhas, descreveram os eventos e caracterizaram atitudes de forma não condizente com o juízo que fazemos dos nossos primeiros submarinistas.

Estes homens abnegados, pelo simples fato de guarnecerem máquinas infernais, ainda pouco desenvolvidas, e portanto inseguras, como eram os submersíveis naquela época, não poderiam deixar de ter uma grande dose de coragem, mas foram acusados desta lhes faltar no momento de aderirem ao movimento, em novembro de 1924.

Assim se manifestou, 55 anos após o evento, por exemplo, Carlos Alves de Souza, que na ocasião era primeiro-tenente servindo como oficial do Gabinete do Almirante Alexandrino, então ministro da Marinha:

> *"Fui ao Catete e, depois de obter autorização do Presidente, segui para o capitânia da Flotilha de Submersíveis. Senti da parte dos submarinistas a maior má vontade em cumprir as ordens do Ministro. Estavam todos comprometidos, mas não tiveram coragem de aderir ao movimento revolucionário..."*(1)

A leviandade de tal afirmativa já foi provada, à saciedade, em outra ocasião(2), mas permaneceu-nos o desejo de melhor conhecer o episódio, com maior profundidade.

Alguém escreveu "que a História é uma farsa".

Acreditamos em tal afirmativa, na medida em que a História pode ser conformada segundo a visão polarizada dos vencedores, ou a visão viciada dos perdedores, quando deve sê-lo pela visão qualificada do verdadeiro pesquisador-historiador, imune às diversas influências que levam um indivíduo a narrar os fatos segundo seu ponto de vista particular.

No entretanto, tais pessoas sempre existirão, e é preciso consultar seus escritos com tolerância e paciência para detectar a verdade, escoimando da farsa os inconvenientes juízos de mérito, ou de valor, que levam a adaptar suas narrativas aos interesses particulares.

Esta verdade a que nos referimos deve ser muito bem curtida pelo passar dos anos. Consolidada no arrefecer dos ânimos e paixões, deve desvestir-se das vaidades e ser isenta da sanha de inserir-se, se testemunha ou partícipe, como ator importante ao qual pode ser atribuída autoria, ou participação proeminente nos fatos.

Sobre o levante do Encouraçado *São Paulo*, o autor citado linhas atrás escreveu com a autoridade que as lembranças passadas lhe permitiram, mas, lamentavelmente, traiu-se, ou pela falha de memória, ou por algum outro motivo. Talvez o justifique a confissão de que estava em tempo de crise.

Se tal insurreição foi, conforme o libelo do procurador criminal da República interino Sobral Pinto, como decorrência do Inquérito Policial Militar (IPM) instaurado,

> *"senão o corollário necessario da propaganda subversiva desse pequeno grupo de insubordinados a que esta Procuradoria, na denúncia que offereceu sobre a conspiração chefiada pelo Capitão de Mar e Guerra Protogenes Pereira Guimarães, já se havia referido..."*(3)

é porque havia uma proposição perversa, da qual resultou tal corolário, e que não pode ser negligenciada, para que bem se possa entender os acontecimentos.

A limitação cronológica linhas atrás mencionada tem apenas o sentido de localizar o leitor para os eventos que pretendemos recordar, e não é demais relembrar que nela estão presentes todas as mazelas herdadas de um contexto mais amplo, desde a proclamação da República e continuando pelos diversos governos republicanos seguintes.

O QUADRO INICIAL

Comecemos por comentar que julgamos definitivamente equivocado considerar que na História importem mais os fatos do que as pessoas, uma vez que aqueles, em geral, só se explicam quando se conhecem as personalidades envolvidas; no caso em questão, os homens que chefiavam política e militarmente a Marinha, e principalmente os seus comandados, dos oficiais aos mais modernos marinheiros da nossa Armada.

Os principais vícios da proposição referida recaíam justamente sobre o mau gerenciamento do pessoal e a excessiva centralização da autoridade, que, redundantemente, agravava o primeiro. Eram falhas gritantes nos modelos adotados nas reformas conduzidas pelo Almirante Alexandrino[1], que foi ministro em três ocasiões distintas, inclusive na da revolta do Encouraçado *São Paulo*:

Senão vejamos:

a) a **excessiva centralização administrativa,** pela subordinação direta ao ministro de grande número de órgãos, abrangendo a direção setorial superior e a prestação de serviços, e porque ele avocava a si, praticamente, todas as decisões, até nos menores detalhes, "o que intimidava e desestimulava os chefes setoriais e isentava responsabilidades nas soluções dos inúmeros e imensos problemas da administração naval" (4); e

b) o **trato de problemas referentes aos diversos corpos e quadros de pessoal** (fossem oficiais, inferiores ou praças) que era atribuído individualmente ao Estado-Maior da Armada (EMA) e às diferentes inspetorias técnicas, não existindo, portanto, uma política única de pessoal. Assim, os quadros envelheciam, deteriorando as perspectivas de carreira. Por seu turno, as escolhas dos oficiais para os diversos comandos se davam muitas vezes mais pela simpatia que puramente pelo mérito.(4)

Esse tipo de gestão, mesmo depois da morte do Almirante Alexandrino, continuou a enfraquecer a organização administrativa da Marinha e o ânimo do pessoal. Ele era caracterizado pela centralização da tomada de decisões de toda ordem, da qual resultaram hábitos perniciosos, tais como a falta de iniciativa dos escalões subordinados, o encaminhamento de quase a totalidade dos problemas à consideração superior e a falta de cooperação horizontal na busca de soluções para os problemas comuns, entre outros.

Tal quadro veio a ser agravado iterativamente por fatores de fraqueza como

"a) a insuficiência, tanto em número quanto em qualificações, dos quadros de pessoal;

b) a dependência do estrangeiro para adquirir, reparar ou modernizar as unidades da nossa Força Naval e para a obtenção de carvão combustível, sobressalentes e munição, itens necessários à movimentação, manutenção e adestramento das unidades navais e suas tripulações." (4)

A satisfação não podia ser total. Paulatinamente, pela imobilidade, acentuariam-se a desmotivação profissional da oficialidade e mesmo a das guarnições.

---

1 N.A.: Sobre erros e acertos do Senador e Almirante Alexandrino de Alencar, em particular o Programa Naval de 1910, veja *A Esquadra de 1910 seus Problemas e Benefícios*, do Almirante Helio Leoncio Martins, *in Revista do Clube Naval*, nº 297/1995. Lembremos, por outro lado, a criação da Esquadra brasileira, como força de combate organizada, denominação dada a nossa Esquadra pelo Decreto 16.623, de outubro de 1924, do Presidente Arthur Bernardes, sendo ministro da Marinha o Almirante Alexandrino de Alencar.

Devemos lembrar que não se passara muito tempo depois das revoltas dos marinheiros[2], e as feridas do ressentimento e da desconfiança talvez ainda não estivessem completamente saradas.

Naquela época (da referida revolta), diversos fatores, tais como o comportamento dos chefes, o desconhecimento por muitos do que se passava, a má remuneração do pessoal, a baixa qualidade do elemento humano, que apresentava razoável índice de analfabetismo, o estado do material, as perspectivas de carreira, a experiência de ministros civis no governo anterior, entre muitos outros, certamente não cristalizaram a disciplina espontânea e inconteste como última palavra nos fundamentos da organização naval.

Excetuados os entusiasmados e *crentes*, pelas características das atividades que praticavam (como eram referidos os submarinistas e aviadores), talvez houvesse muito mando, mas ausência de liderança nos diversos elos da cadeia de comando.

A grande moldura desse quadro ora examinado era a situação nacional, de insatisfação geral pelo domínio da República por uma oligarquia política, apoiada nos centros econômicos de Minas Gerais e São Paulo, a qual mantinha as rédeas do poder, aproveitando-se de legislação peculiar, do voto a descoberto e do controle eleitoral exercido pela Comissão de Verificação de Poderes nos níveis federal e estadual[3] (e conseqüentes eleições fraudulentas).

Dela resultou a contaminação da jovem oficialidade do Exército e da Marinha, evoluindo para movimentos militares que culminaram com a Revolução vitoriosa de 30, quando participou ativamente a facção política derrotada nas eleições presidenciais daquele ano.

Não é por demais lembrar a exacerbação do descontentamento aí pelo ano de 1922, quando se criou uma *questão militar*, da qual resultou o movimento que se denominou de *Tenentismo*.(4)[4]

Derrotados os tenentes em 1922, não cessaram as atividades e os conspiradores infiltraram-se nas guarnições militares por todo o País.

Em 1924 eclodiram movimentos no Estado de São Paulo (5 de julho), em Sergipe, Belém e Manaus (13 de julho) e no Rio de Janeiro. Nestes dois últimos episódios, a Marinha teve papel saliente.

É nesse caldo de cultura que se inserem os movimentos revolucionários da década de 20.

Dinâmico, mas autoritário, essas características que o tornaram um grande chefe

---

2 N.A.: Governo Hermes da Fonseca (1910-1914). O início do governo conheceu os levantes da Armada, feitos pelos marinheiros, que protestavam contra o regime de castigos corporais. Se o primeiro (em novembro de 1910) terminou com a anistia dos revoltosos, o segundo (dezembro) foi violentamente sufocado, custando inúmeras vidas.

3 N.A.: A apuração dos votos era encaminhada para esta Comissão, que tinha poderes para alterar os resultados, o que era feito com freqüência. Exemplo mais expressivo foi no Rio Grande do Sul, único estado em que a reeleição de governador era permitida. Como conseqüência, Borges de Medeiros governou durante 25 anos consecutivos. Esta situação só foi alterada como resultado da Guerra Civil de 1923, em que a reeleição não foi mais permitida.

4 N.A.: As contradições entre as camadas urbanas e o sistema oligárquico se aprofundaram, aquelas sempre derrotadas por este no mecanismo eleitoral viciado.

No Exército, sempre sensível às aspirações dos setores médios, onde era recrutado o grosso da oficialidade, surgiu um sentimento de revolta, por anseio de mudanças – embora de ideologia vaga –, que desprezava a política (como então era feita) e os políticos.

Esse descontentamento, mais forte entre os oficiais jovens, gerou o "Tenentismo", responsável, já em 1922, pela Revolta do Forte de Copacabana, da Escola Militar e de parte da Vila Militar.

naval não fizeram o Almirante Alexandrino querido por todos.

Divididas as paixões, nos momentos de convulsão política, apresentaram-se revoltosos e legalistas em todos os segmentos, entre eles os submarinistas.

A REVOLUÇÃO DE ISIDORO E AS REPERCUSSÕES NA MARINHA (JULHO DE 1924)

A Esquadra, baseada no Rio de Janeiro, executava zelosamente a sua rotina de exercícios. Os ecos da política mal chegavam aos navios, salvo os férteis boatos muito freqüentes na época, e que, quando circulavam, vinham enriquecidos com detalhes maliciosamente incorporados pela ironia, característica peculiar dos oficiais mais jovens. No dia-a-dia, a vida corria tranqüila, nada fazendo supor a proximidade de uma guerra civil, que se insinuava abaixo da linha do horizonte.

Todas as manhãs largavam, às 9 horas, do Cais do Arsenal, as lanchas que transportavam os oficias licenciados, de regresso para os navios. Enquanto aguardavam a hora de embarque, corria o *Jornal da Praia* a sua edição diária, com as rodas formadas pelos mais antigos, que conversavam sobre o serviço, e os mais modernos, dedicados aos seus assuntos preferidos – os comentários sobre esportes e as namoradas.

A manhã de 5 de julho de 1924 constituiu-se em extraordinária exceção, com todas as rodas absorvidas por um tema único – o que estava ocorrendo em São Paulo? Falava-se com insistência na revolta da guarnição do Exército, mas sem detalhes que a esclarecessem.

Quando os oficiais chegaram a bordo, foi-lhes dada a conhecer a comunicação oficial de que, desde as primeiras horas da madrugada, a capital paulista encontrava-se dominada por intensa luta, travada entre forças legalistas e revolucionários chefiados pelo General Isidoro Dias Lopes[5], estes com significativa adesão de substancial parcela da Força Pública Estadual.

Lembrando a Revolução de 1922, dois anos depois, exatamente na mesma data, renascia o 5 de Julho.

A bordo do Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, o Primeiro-Tenente Gerson Macedo Soares acabava de examinar os planos do navio com o seu Comandante Francisco Espiridião de Andrade, para determinar qual "o pontal a vante, a meia-nau e a ré", quando adentrou o oficial de comunicações com a mensagem acabada de receber, que determinava sustar o licenciamento.

Regressando para seu navio, o Contratorpedeiro *Mato Grosso*, Macedo Soares presenciou a azáfama criada: outra mensagem, esta ordenando "promptidão rigorosa", e a vinda para bordo do Comandante da Flotilha de Contratorpedeiros, Capitão-de-Fragata Mário de Paula Guimarães, que ainda do interior da lancha determinou que o contratorpedeiro se aprontasse para largar rumo a Santos o mais cedo possível.

Dentro do pouco tempo disponível, foram tomadas providências em caráter de emergência: pedidos de sobressalentes ao Depósito Naval, escalação de externos para chamar os oficiais e acender as caldeiras (mas como não havia lenha a bordo, obrigou o chefe de máquinas a buscar barricas velhas nas obras do dique da Ilha das Cobras). Os poucos oficiais a bordo, no seu

5 N.A.: Movimento de inspiração tenentista. Os revoltosos protestavam "contra a insensiblidade dos meios políticos, relativamente às aspirações democráticas de livre pronunciamento eleitoral do povo brasileiro, fora dos habituais conchavos dos Partidos Estaduais dominantes". (Hélio Viana, *História do Brasil*).

dizer, pareciam "abelhas mestras" dando ordens, ou então ao se cruzarem, trocando impressões e ousadas conjecturas.

Como os oficiais estavam desprevenidos, sem roupas no navio, Espiridião licenciou-os por duas horas, para apanhá-las.

Macedo Soares, ao chegar em casa e avisar a família que ia partir, deixou-a bastante apreensiva pelos riscos envolvidos, e mais ainda estupefacta, pelo inusitado dos fatos.

Ao regressar para bordo, deparou no caminho com os jornaleiros que apregoavam as primeiras notícias, que, em sua observação, pouca atenção despertavam nos transeuntes.

No Arsenal, Macedo Soares encontrou seu colega de camarote, Primeiro-Tenente Roberto Faller Sissón, e passaram a aguardar a condução que os levaria para o *Mato Grosso*. Sua atenção foi despertada quando, em dado momento, um soldado do Exército, muito perfilado, apresentou-se na sala de estado daquele estabelecimento ao oficial de serviço, Capitão-Tenente José Leite Oliva:

"*– Prompto seu commandante, onde é que descarrego a alfafa que está ahi numa carroça?*

– Alfafa?"

O Leite Oliva nada sabia de alfafas, mas o soldado explicou "que era para uma certa força que devia embarcar no *Minas Geraes*".(5)

Continuando suas observações, Macedo Soares testemunhou o intenso movimento que fora desencadeado pela urgência das providências tomadas:

> "*Chegara o almirante Frontin, director do Arsenal; andava dando ordens o commandante Amancio, director do material; viam-se officiaes que chegavam, chamados em casa por um memorandum urgente, ordenanças, soldados navais, taifeiros com embrulhos, em cujas pernas era atropelado um cachorrinho vagabundo e manco de uma pata traseira.*" (5)

Por volta das 21 horas, embarcou numa lancha o chefe do Gabinete do Ministro Alexandrino, acompanhando o Almirante Aristides Mascarenhas, que fora preso e era conduzido para o *Belmonte*. Comentava-se que outras prisões tinham sido efetuadas.

Naquela mesma manhã, ao chegar a bordo do *São Paulo*, o Segundo-Tenente Augusto do Amaral Peixoto Júnior cientificou-se das ordens: rigorosa prontidão e determinação de preparar o encouraçado para qualquer ação.

À noite de 5 de julho, suspendia para Santos uma parte da Esquadra, constituída pelo *Minas Gerais*, *Barroso*, *Benjamin Constant*, *Alagoas*, *Mato Grosso*, *Rio Grande do Norte*, *Amazonas*, *Maria do Couto*, *Tenente Lahmayer*, e duas esquadrilhas de aviões *F-S-L*, dois *HS-2* e dois *MF*.

Segundo depoimento de Amaral Peixoto, o resultado desta expedição foi desastroso:

> "*Sem nenhum preparo, essa Força foi até a capital paulista, de onde regressou sofrendo sério revés. Milagrosamente escapou de ser aniquilada ou aprisionada.*" (6:10-16)

As notícias chegavam ao Rio e aos navios com exagerado aumento. Como conseqüência desse fracasso, e para apoio moral, o Encouraçado *São Paulo*, aos 18 de julho, recebeu ordens de preparar uma companhia de marinheiros, que deveria seguir viagem no mesmo dia. Foi designado para comandá-la o Capitão-Tenente Augusto Pereira, oficial distinto, respeitado por todos os seus colegas, e que assinara na lista de voluntários, pois o Ministro da Marinha desejava que a oficialidade fosse toda de fiéis defensores do Governo.

Fato notável, a respeito de tal lista, é que nenhum segundo-tenente compareceu para subscrever o voluntariado governista, o que levou o comandante do navio a efetuar sorteio entre os oficiais para integrar o contingente que seguiria para Santos.

Amaral Peixoto foi sorteado, juntamente com o Segundo-Tenente Carlos Alberto Saldanha da Gama, que ele considerava "boníssimo", e que faleceu muito jovem. Contudo, apesar do sorteio entre oficiais de uma lista na qual nenhum segundo-tenente aparecia, a nota lançada nas cadernetas subsidiárias de todos os oficiais dizia:

> *"Destacou voluntariamente como oficial do contingente que seguiu para Santos, afim de cooperar na ação contra o levante em São Paulo, em 18 de julho de 1924, chegando a Santos a vinte, seguindo para operações de guerra em São Paulo, onde permaneceu na linha de frente até 28, partindo a 29 por via férrea e regressando a bordo em 30 do mesmo mês."* (6:10-16)

Amaral Peixoto e muitos outros oficiais discordavam da ordem de Alexandrino. Para eles, o aspecto técnico do emprego de uma tropa formada por marinheiros, não habilitados para lutar em terra, era discutível. Reconquistar a cidade de São Paulo, ocupada por tropas de infantaria do Exército mais as da Força Pública, a primeira apropriada para manobras no terreno, e a segunda preparada por uma missão militar francesa e dotada de treinamento específico para o combate urbano, numa luta cujo objetivo seria a retomada de rua por rua, ou casa por casa, levava à certeza de que a ordem de Alexandrino constituía alto risco para os não habilitados expedicionários navais. No seu entender, a tarefa de combater na capital seria mais apropriada para o Batalhão Naval, apoiado pela Força Naval que ocupara o porto de Santos, esta sim em missão específica da Marinha. Segundo os discordantes, o emprego do Batalhão Naval teria sido a decisão adequada.

O que Amaral Peixoto se referiu como "apoio moral" mascarava apenas o emprego político da Marinha, uma vez que as considerações de ordem militar, seriamente criticáveis quanto ao emprego do contingente de marinheiros, foram de fato relegadas pelo aspecto político inerente, qual seja o de demonstrar que a Marinha solidarizava-se com o Presidente Bernardes[6] e lhe prestava apoio.

Com o abandono da cidade de São Paulo pelos revolucionários, no dia 28[7], os navios e a Força Naval desembarcada receberam ordens de regresso, pois caberia ao Exército continuar a luta em perseguição aos retirantes.

Ironia do destino, Amaral Peixoto não podia imaginar que cinco meses depois combateria o governo de Bernardes, tendo como companheiros os seus ex-adversários desta ocasião.

Macedo Soares, que continuaria legalista nas revoluções seguintes, sugeria não ter plena convicção do procedimento que adotara naquela ocasião, pois questionava-se sobre a legalidade do governo do Presidente Bernardes:

> *"... Si esse governo não é o governo da lei, nem do direito; não é um governo de bem, nem de boas intenções, nem de honra como affirmam os revolucionários em seus manifestos, o papel da Marinha nessa acção febril que desenvolveu, luctando contra a precarieda-*

6 N.A.: Eleito em 1922, conforme combinado anteriormente pela "política do café-com-leite", governou permanentemente em estado de sítio.

7 N.A.: Durante 23 dias os rebeldes dominaram a capital paulista, quando foi cercada pelas forças federais. Abandonando-a, ainda travaram combates no Paraná e em Mato Grosso.

de de seus proprios recursos, foi o mais impatriótico possível!

Á Historia para, no futuro, fazer o julgamento." (7:152)

A dúvida de Macedo Soares clareou-se seis anos mais tarde, quando o sucessor de Bernardes, o Presidente Washington Luís, foi deposto pela revolução de 3 de outubro de 1930.[8]

Aldo Sá Britto de Souza[9], primeiro-tenente, imediato do submersível *F-5*, revolucionário, faz a sua apreciação dos acontecimentos político-militares do ano de 1924, reputando como suas verdadeiras motivações dois aspectos que mais se destacavam: a insatisfação reinante no âmbito interno da Marinha com o Ministro Alexandrino, magnificada pela ainda maior rejeição ao Presidente Bernardes, e a Revolução Paulista de 5 de julho.

Inicialmente considerou a atuação de Alexandrino, que, a partir de 1906, num interregno de 20 anos, foi ministro de Afonso Penna, Nilo Peçanha, Hermes da Fonseca, Wenceslau Brás e Arthur Bernardes, num total de 14 anos, com as prejudiciais conseqüências desta longa permanência do poder em um único centro de decisão.

Aldo Sá Britto de Souza fez uma comparação entre as gestões de Alexandrino e a do seu antecessor, o ministro civil João Pedro da Veiga Miranda, com sensível desvantagem para o chefe naval, pois no seu modo de ver:

"O Ministro Veiga Miranda percebeu rápido a psychologia dos nosso officiaes de mar e procurou, com o fim de afastal-os da politica travada, despertar-lhes o amortecido amor á profissão. Velhas aspirações da Marinha, sepultadas nos relatórios e pareceres, foram exhumadas, e assim dados os primeiros passos para a futura concretização de medidas tendentes á solução dos principaes problemas navaes e suas conexões com a esquadra e a siderúrgica*[10].

A esquadra se fazendo ao mar em constantes e úteis exercícios, projectos de grande remodelações e de construcções navaes, tudo isso e mais a promissora vinda da Missão Americana, davam a impressão de que o Presidente Epitácio, por seu terceiro Ministro civil, queria repor a Marinha em seus devidos eixos. É bem de ver a impossibilidade de tal commetimento se tudo, ou quase tudo vem de há muito desalinhado.

Sympathisada por uns, repellida por outros, olhada com indiferença por terceiros, a idea subversiva não pode-

8 N.A.: Como movimento, esta revolução foi o desaguadouro de todos os descontentamentos. Sua base política repousava na aliança temporária das facções burguesas não vinculadas ao café – inclusive setores industrializados – com os setores médios urbanos e o grupo militar tenentista. Estes tomaram a ofensiva logo após o triunfo do movimento.

9 N.A.: Imediato do submersível F-5 e participante ativo do movimento revolucionário na Marinha. Preso na Ilha das Cobras, redigiu o seu depoimento que foi publicado em *O Jornal*.

10 N.A.: A referência de Sá Britto de Souza à "siderúrgica" diz respeito ao fato de que em 1924 havia uma campanha embrionária para a industrialização do Brasil, na qual muitos militares do Exército e da Marinha se engajaram. Era decorrência da esquadra que o Brasil recebera da Inglaterra em 1910 e do desenvolvimento tecnológico da Primeira Guerra Mundial, com a introdução dos aviões e tanques como importantes armas. Na Marinha cresceu a necessidade de uma construção naval brasileira própria, mas que, sem a produção do aço, ficava inviabilizada. O mesmo se passou no Exército, que necessitava de tanques e carros de combate, mas que sem uma produção nacional de aço também nada se poderia fazer. Igualmente quanto aos aviões para os dois.

* N.R.: Ministro Veiga Miranda, de 12/9/1921 a 15/11/1922, recebido pelo Almirante Alexandrino.

ria germinar na Flotilha de Submersíveis, e ella, que era, dentro da nossa triste e real impotência naval, um núcleo efficiente da esquadra, era também na phrase de seu commandante de então, capitão de fragata Joaquim Buarque Lima – de inteira confiança do governo."(8)

Com o advento de Arthur Bernardes* na Presidência, Veiga Miranda transferiu o Ministério ao Almirante Reformado Alexandrino de Alencar, que assumiu em 15 de novembro de 1922, aos 74 anos de idade. A partir desta data, Aldo Sá Britto de Souza identificou as graves e perturbadoras alterações no seio da Marinha, causadas pelo estilo centralizador característico da ação administrativa de Alexandrino, chamando-as de *Mudança de Ambiente* e retratando-as como descreveu:

"Corre o segundo anno da presidencia Bernardes estando a Marinha, pela ultima vez entregue ás mãos do almirante Alexandrino. Sempre tive pelo velho marinheiro a admiração que se pôde ter pelos homens que sabem praticar lances de bravura, discordando, porem, do seu feitio de commandar. A officialidade da Flotilha, com excepções, das quaes algumas bem honrosas, era ou parecia ser hostil ao Ministro, alvo muitas vezes de perniciosos commentarios.

O governo vinha dia a dia se impopularizando. O sr. Arthur Bernardes, com aquele perfil psychopatologico riscado com mestria por Assis Chateaubriand em "Terra Deshumana", implantava com crueldade a Torquemada o regime da tyrannia. As promoções e recompensas por serviço pessoaes, as detestaveis provas de incondicionalismo exigidas para a mínima pretensão de direito, o maldito systema de espionagem com o conseqüente premio da delação, criavam uma atmosphera carregada de intrigas.

Revoltavam-se muitas consciencias.

A mudança de ambiente preparava os espíritos para a arriscada cartada da revolta, de todos temida pelo imprevisto das conseqüências, e por muitos desacreditada em face do insucesso recente.

O commando superior dos submarinos era agora exercido pelo capitão de fragata Castro e Silva (1924/25), que pelo seu trato fidalgo captivava a nós, os officiaes e que trazia a nossa minúscula Flotilha em constante treinamento, vivendo-se a bordo, uma vida de afazeres e competições, em excellente disciplina, magnifica camaradagem e admirável correção militar.

A revolta tinha já ahi francas sympathias. Só uma revolta – era a phrase commum ouvida ao commentar-se os actos que o governo vinha praticando. O movimento militar do general Primo de Rivera[11] *era muito applaudido entre os submarinistas, que sentiam a necessidade de um semelhante cá em casa.*"(9)

Reforçando as opiniões de Amaral Peixoto e Macedo Soares, Aldo Sá Britto de Souza realça as repercussões no âmbito da Marinha da ocupação de São Paulo pelo General Isidoro Dias Lopes e, depois, da sua organizada retirada para a região do Rio Paraná, onde a luta continuou por quase um ano, sem que os revolucionários fossem derrotados, malgrado os grandes es-

* N.R.: Arthur Bernardes, Presidente de 1922 a 1926.

11 N.A.: Sob o reinado de Alfonso XIII, governou de fato a Espanha de 1923 a 1930.

forços do Exército, Forças Públicas Estaduais e Batalhões Patrióticos.

Para ele:

"Este importante acontecimento foi o factor impulsivo que iria atirar a idéa no terreno da realidade.

O 5 de julho chefiado pelo general Isidoro Dias Lopes exaltou os revoltosos sympathicos da Marinha e poz-lhes logo em actividade, do começo muito pouco úteis pela absoluta falta de coordenação entre os elementos esparsos.

A tensão de espíritos daquelles dias de apprehensões só fazia excitar, e como tal descobriu baterias[12]*, mas mesmo assim os mais prestimosos trabalhavam e, no meio de absurdos e contraditorios boatos procuravam agir incontinenti.*

Sobrevinham alternativas de encorajamento e de desalento quando, sem perder a fé na possibilidade da acção, sondando, balanceando elementos, obtendo adeptos pela persuasão, coordenando e bem vezes ouvindo soezes insultos aos que lutavam de armas na mão, iniciávamos a faina enervante de organizar a revolta; o desanimo, porém, nunca poude se implantar nas fileiras libertadoras da Flotilha. Dellas era soldado um destes typos de rara beleza moral, ardoroso e idealista, a par do physico empolgante e da intelligencia lúcida e culta que o fazem um forte – Ary Parreiras, tenente, então aluno da Escola de Submersíveis.

Entravamos, assim, com a irrupção do movimento de rebeldia em São Paulo, no terreno franco da acção.

Estávamos irmanados com os revolucionários, sem com elles termos tido entendimento, por ideal, por adhesão aos princípios pregados, por patriotismo, por anhelos communs, por anseios de dias mais felizes para o Brasil, o que acreditávamos obter derrocando o apparelhamento governamental montado e substituindo-o por outro, aos nosso olhos, menos impatriótico.

Agíamos no sentido de secundar as tropas do general Isidoro com um golpe talvez decisivo, pela surpresa na capital, se bem ainda desorientados por isso que não possuíamos um chefe com as necessárias credenciaes.

É quando, depois de ascultado por alguns dos nossos, o commandante Protogenes, sciente dos meios com que contaria, aceita a chefia do movimento." (10)

Muitos dos conspiradores não conheciam o seu chefe, mas, à medida que o relacionamento era iniciado, as simpatias pessoais cresciam, como constatara Aldo Sá Britto de Souza:

"Nunca servi com o commandante Protogenes. Felizmente não me enganei; factos posteriores transformaram o primeiro impulso sympathico pelo homem bom em admiração pelo chefe bom, que sabe amparar os commandados, que ouve as queixas dos pequenos, envidando esforços em minorar-lhes o soffrer.

Aureolado pelo prestigio que, de há muito vinha crescendo em torno de seu nome, foi a noticia da sua resposta affirmativa recebida com enthusiasmo por nós moços, temerosos até então das conseqüências que poderiam advir do paiz entregue no dia seguinte a meia dúzia de tenentes sinceros, porem, inexperientes." (11)

12 N.A.: Aprontar-se para a luta.

No Rio de Janeiro, na véspera da data marcada para o início do movimento, isto é, dia 20 de novembro, realizou-se uma última reunião.

À casa do ex-governador do Maranhão, Herculano Parga, em Copacabana, compareceu grande número de adversários políticos de Bernardes, como os senadores Antônio Muniz e Muniz Sodré, deputados Baptista Luzardo, Plínio Casado e João Batista de Azevedo Lima.

Protógenes leu para os presentes um longo manifesto que continha o programa da revolução, abordando temas de ordem política, desenvolvimento econômico, ressurgimento das liberdades públicas, reforma constitucional, anistia etc.

Com a concordância dos seus termos pelos presentes, encerraram-se as providências de caráter tipicamente político.

Na parte militar, o plano de ação também fora ultimado e relacionava o desenrolar pretendido dos acontecimentos:

– A rebelião explodiria às 2 horas da madrugada de 21 de outubro de 1924, após Protógenes ter embarcado num dos encouraçados, cujo comando assumiria. Uma vez de posse do navio, ele ordenaria o sinal convencionado, uma salva de 21 tiros.

– Reconhecido o sinal, e só após, os participantes civis e militares entrariam em ação, cada um no local predeterminado, iniciando a missão que a cada um cabia, ou desenvolvendo a atividade que as circunstâncias possibilitassem.

– A Flotilha de Submersíveis, aprestada desde o anoitecer, deslocar-se-ia do seu ancoradouro para as proximidades dos encouraçados, e com a ameaça de imediato torpedeamento forçaria a adesão das guarnições recalcitrantes.

– Da mesma forma, o Destróier *Rio Grande do Norte* largaria do cais da Ilha das Cobras, onde se achava atracado, a fim de secundar a ação dos outros navios já rebelados.

– A Aviação Naval, cujo comando Protógenes vinha de deixar, e onde contava com amigos dedicados e decididos, prestaria logo o seu concurso com os meios valiosos de que dispunha, bombardeando os alvos selecionados.

A FLOTILHA DE SUBMERSÍVEIS E A CONSPIRAÇÃO PROTÓGENES

Domingo, 19 de outubro de 1924, o Capitão-Tenente Áttila Monteiro Aché[13] recebeu uma visita em casa. Não era para tratar de assunto afável, ou conversação adequada ao dia sem serviço de bordo. Encobrindo a identidade do recém-chegado, o anfitrião relatou o encontro como de

> *"um amigo, que me comunicou que o movimento estava prestes a arrebentar e confirmou que o meu posto era o submersível F-3".* (12:28)

Anos mais tarde, com o seu linguajar característico, Aché descreveu em detalhes o diálogo havido naquela ocasião:

> *"– Olha, vai haver um levante na Marinha, chefiado pelo Comandante Protógenes, qual é a sua posição?*
>
> *Eu, digo: – Olha, eu não sei nem quero saber. Vocês digam o que é que eu tenho de fazer e para onde eu tenho, devo ir, qual o dia e a hora, eu irei. Eu ficarei com a Marinha em qualquer circunstância.*

13 N.A.: Áttila Aché notabilizou-se pelos serviços prestados ao desenvolvimento do submarino como arma naval. Galgou todos os postos da carreira, encerrada como chefe do Estado-Maior da Armada. Em reconhecimento, a Marinha adotou o seu nome para o CIAMA - Centro de Instrução Áttila Monteiro Aché.

Então eles me disseram: – Você vai comandar o F-3." (13)

Este encontro provocou duas reações. A primeira, de alívio, pelo fim de uma preocupante espera. A segunda, de caráter pessoal, revelava o conflito entre a participação revolucionária, plena de riscos, e a proteção da família.

Por isso, Aché

"*irritou-se com esta extemporanea visita, pois sua senhora ficou bastante desconfiada. Em casa nunca fallou estar envolvido nesse movimento, razão porque sua senhora tudo ignorava*". (14:20)

Sua função era a de instrutor da Escola de Submersíveis, instalada a bordo do Tênder *Ceará*, navio esse que tinha como principal função o transporte e apoio dos submersíveis.[14]

Como de costume, o tênder arvorava o pavilhão de capitânia da Flotilha, constituída também pelos submersíveis *F-1*, *F-3* e *F-5*[15], todos de fabricação italiana. O prefixo F indicava serem da classe *Foca*, tendo sido construídos no estaleiro da Fiat-Sant Giorgio. Com dez anos de vida ativa na Marinha, a adequada manutenção recebida resultara em igual condição operativa. Seu emprego básico visava à instrução, mas, por serem dotados de torpedos com cabeças de combate, estavam capacitados a atacar quaisquer navios.

O submersível designado para Aché, o *F-3*, tinha como comandante o Capitão-Tenente Armando de Pinto Lima, que mantinha, permanentemente, a decidida postura de fidelidade ao governo. Em posição antagônica, e com franca adesão à conspiração, situavam-se os dois outros submersíveis, o *F-1*, comandado pelo Capitão-Tenente Nelson Simas de Souza e tendo como imediato o Primeiro-Tenente Edgard de Oliveira, e o *F-5*, comandado pelo Capitão-Tenente Mário de Azeredo Coutinho e imediatado pelo Primeiro-Tenente Aldo Sá Britto de Souza.

Pinto Lima, desde a revolta de Isidoro Dias Lopes em São Paulo (5/7/1924), acompanhava atentamente o estado de espírito de seus colegas, observando com preocupação a crescente evolução da opinião dominante na praça-d´armas, a qual, a partir de uma situação de neutralidade, evoluíra para a de franca simpatia, e posteriormente para a de adesão à revolução que se delineava.

Mais de uma vez Pinto Lima tivera a oportunidade de manifestar ao comandante da Flotilha, Capitão-de-Fragata José Machado de Castro e Silva, a sua nítida preocupação com a gravidade da situação vigente. Ele julgava que Castro e Silva não tinha uma adequada avaliação do que ocorria entre os seus subordinados. Sugeriu, sem ser atendido, medidas que, a seu ver, poderiam evitar as perigosas conseqüências do que estava por vir, como a substituição dos comandantes e imediatos dos demais submersíveis e a transferência dos outros oficiais sobre os quais pairava suspeição. Pinto Lima, dois anos mais tarde, em petição que dirigiu ao Presidente Bernardes, reivindicando uma comissão no estrangeiro, por se julgar merecedor por ter terminado o curso de aperfeiçoamento de submersíveis "com distinção", relatou as providências que tomara naquela ocasião e que, a seu ver, o tornavam credor do Presidente:

"*A conspiração havida na Flotilha de Submersíveis não me surpreendeu.*

14 N.A.: Dados sobre o Tênder *Ceará* na Internet, em http://planeta.terra.com.br/relacionamento/submarinosdobr/tender.htm

15 N.A.: Dados sobre os submersíveis classe *F* na Internet, em http://planeta.terra.com.br/relacionamento/submarinosdobr/classeFF.htm

Desde julho, com a revolta no Estado de São Paulo, notei que entre os Officiaes da Flotilha, havia alguns que, si não eram francamente revoltosos, nutriam, entretanto, sympathias por elles. Para esse Officiaes os boletins mandados publicar pelo Governo eram chamados de boatos officiaes, enquanto que os boatos derrotistas que corriam pela cidade eram as noticias do Comando em Chefe. A princípio cheguei a ter discussões com alguns d'aquelles que eu julgava sinceros, discussões estas que aboli pouco depois.

Com a retirada dos revoltosos de São Paulo, e as manifestações de regosijo havidas, uns se recolheram e outros augmentaram o seu despeito. Diante desses factos eu julguei que deveria andar melhor informado sobre os ânimos, e verifiquei que, na Flotilha, mais de metade dos Officiaes era sympathica aos revoltosos, e que seria capaz de tomar parte em algum movimento.

Troquei impressões a esse respeito com o meu Immediato, com o Commandante Mario Hecksher e com o Assistente da Flotilha. Verificando depois que, apezar do fracasso de S. Paulo, não arrefecia o animo revoltoso na Flotilha, resolvi para não me confundir com os mesmos, agir claramente e abertamente.

Passei, nas minhas preleções a fallar sobre taes assumptos e, resolvi fallar ao Commandante da Flotilha sobre providencias que, ao meu vêr, deveriam ser tomadas. Para isso, em dia que, infelizmente não me recordo, dirigi-me à câmara e ahi se achavam o Commandante da Flotilha, o Immediato, o Assistente e o Ajudante de Ordens. Dado ao Commandante da Flotilha o conhecimento do que o interessava a respeito do F-3, submersível ao meu Commando, levei a conversa para o assumpto da revolta, e os boatos que corriam. Disse então ao Commandante que não pensava que os animos na Flotilha estivessem tão propensos para o lado revoltoso, que eram muitos os Officiaes que sympathizavam com elles, alguns com cargo de confiança; que, si fosse o Commandante da Flotilha tratava de afastá-los da Flotilha. Não sei quaes foram as providencias tomadas; notei, entretanto, que os ânimos estavam cada vez mais exaltados."(15)

Esclareceu-nos anos mais tarde Aldo Sá Britto de Souza, imediato do *F-5*, e convicto revolucionário, como foi conseguida a adesão do pessoal subalterno, suboficiais, sargentos, cabos e marinheiros, indispensável para permitir a movimentação dos pequenos submersíveis. Deixou claro que a liderança exercida pelo comandante constituíra o mais importante fator de convencimento:

"Do commandante ao ultimo grumete a guarnição é um bloco homogêneo que vale o que vale o commandante. No mar o contacto é incessante, intimo. Em um submarino o pensamento do chefe é o pensamento de todos; juntos arriscam a vida, compartilham dos sacrifícios e penosos trabalhos, usufruem em commum os laureis das victorias, o que forja entre commandante e commandados os elos de uma cadeia de amizade e confiança recíproca.

Esta é a melhor das disciplinas, a verdadeira, a única, a estavel. Tem alicerces fundos, cavados nas mais nobres qualidades da alma, é acceita, é querida, sentida e não falsamente sustentada ao temor do castigo, ou como outrora, pelo estalar da chibata.

Era, portanto, dentro da disciplina que os indisciplinados tenentes iam

levar os seus subordinados a apontarem as armas contra o falaz tabu da autoridade constituída.

Dentro da disciplina porque não era preciso aliciar, seduzir nem corromper para que fizéssemos cumprir as nossas ordens, desobedecendo nós as ordens superiores." (16:1)

Para Aché, a tentativa de angariar novos adeptos acarretava, às vezes, situações surpreendentes, e que se não resultavam em conseqüências dramáticas, era devido à camaradagem existente na praça-d'armas:

"*Porque nós não sabíamos, exatamente, quais os que estavam de um lado, ou de outro. Eu cheguei ao Reis*[16]*, e perguntei a ele:*

– O negócio seguinte, é mesmo?

Ele olhou para mim e disse:

– Olha Aché, eu sou do outro lado!" (17)

Segunda-feira, dia 20 de outubro, a rotina no Tênder *Ceará* seguia o seu curso normal. Navio fundeado ao noroeste da Ilha das Cobras com amarração fixa do Arsenal, prancha passada para terra pela popeta de boreste, tendo atracados a bombordo os *F-3* e *F-5* e a boreste o *F-1*. Paus de surriola disparados. Energia elétrica fornecida pela usina da ilha. Toldos nos vergueiros. O mar estava calmo e o céu encoberto anunciava chuva.

Os licenciados regressaram como de costume e dedicaram-se aos seus afazeres diários. Durante o expediente os conspiradores foram informados de que o levante estava marcado para às 2 horas da madrugada seguinte, 21, faltando as instruções finais, mas que estavam por chegar. Estas, porém, não foram recebidas, e cumpriu-se o horário de licenciados oficiais e praças baixaram à terra às 16h30min.

Finalmente, quando chegaram as instruções, o Primeiro-Tenente Aldo Sá Britto de Souza comunicou ao contramestre Luiz Avelino Pedreira que a rebelião irromperia na madrugada imediata, ordenando-lhe que mandasse chamar nas respectivas residências determinados oficiais da Flotilha e que fosse, ele mesmo, a terra, buscar as praças que guarneciam os submersíveis.

O contramestre Pedreira, que já prevenira as praças ao serem licenciadas de que deveriam encontrar-se na Estação da Central do Brasil às 19 horas desse mesmo dia, para saberem se deviam ou não voltar para bordo, para lá se dirigiu, a fim de dar cumprimento às ordens que recebera do Tenente Aldo. Ali chegando, providenciou que seguissem imediatamente para a Flotilha os marinheiros do *F-1* e do *F-5*.

Voltando logo em seguida para bordo, chamou o Cabo Nicomedes Moraes de Andrade, ao qual transmitiu ordem dos Capitães-Tenentes Mário de Azeredo Coutinho e Nelson Simas de Souza (e que para isso supriram a importância de 119 mil réis) de que fosse à casa dos Capitães-Tenentes Áttila Monteiro Aché e Cândido de Azeredo Coutinho, chamando-os para bordo. Nicomedes, porém, ao chegar nas residências, foi informado de que os oficiais já tinham saído. Regressando, e dando conta do resultado da sua missão, foi informado pelo contramestre Pedreira de que os oficiais que fora chamar já se encontravam a bordo.

O domínio da Flotilha

Reunidos então, os conspiradores começaram a executar as medidas necessári-

16 N.A.: Raul Reis de Souza, do mesmo posto que Aché na época, fez brilhante carreira, galgando todos os postos, culminando com a chefia do Estado-Maior da Armada.

as ao domínio da Flotilha. Com este objetivo, o Capitão-Tenente José Brito de Figueiredo, encarregado do pessoal, fez chamar, às 20h30min, ao seu camarote – onde já se encontravam o Capitão-Tenente Simas e o Primeiro-Tenente Aldo – o condutor-eletricista Benedito Amorim dos Santos e o condutor-motorista Josino Augusto de Azevedo.* Entregando-lhes dez tiros de fuzil, mostrou-lhes a seguir uma lista, na qual, ao lado dos seus nomes, figuravam os dos Suboficiais Érico, Guarino e Dagoberto, que constituiriam o grupo que, comandado por um oficial, devia prender o Capitão-Tenente Fernando Cockrane, assistente da Flotilha, logo ao iniciar o levante.

Da mesma forma Brito de Figueiredo procedeu com o contramestre Pedreira. Chamando-o ao seu camarote, entregou-lhe munição que ali se achava, juntamente com o armamento existente no corredor dos arquivos, a bombordo do *Ceará*, para que fossem ambos distribuídos às praças que não tivessem revólver nem munição, o que de fato foi feito.

Ao sair de bordo, Aché fora ao Clube Naval, onde procurou descobrir se alguém sabia das indigitadas instruções, "pois estava interessado em conhecê-las", até que, por cerca das 21h30min,

> *"esteve com um amigo que lhe disse já estarem as instrucções a bordo"*. (18:20)

De posse dessa informação, Aché, logo em seguida, dirigiu-se para o *Ceará* e, ao passar pelo Arsenal de Marinha, encontrou-se com Cockrane, que o convidou a retornar na lancha do comandante. Aché recusou, alegando que iria pela ponte. Este procedimento soou estranho, pois sendo os dois muito amigos, era natural que Aché aceitasse o convite. Portanto, o inesperado encontro levantou suspeitas. Cockrane aguardava seu chefe, Castro e Silva, que estava no gabinete do Ministro Alexandrino, e ficou intrigado com a presença de Aché àquela hora, depois do expediente e, mais ainda, pela explicação que dele recebera – de que regressava para bordo naquela tardia hora da noite "por ter sabido que havia prontidão na Marinha".

Ora, Cockrane, que pela natureza da sua função deveria sabê-lo, desconhecia o fato.

Comentou o ocorrido com o ajudante-de-ordens, Aristides Garnier (imediato do *F-5*), que, por sua vez, acrescentou que vira Aldo Sá Britto de Souza caminhando para bordo. Aumentaram-se, assim, as suspeitas, não só pelo regresso inusitado dos oficiais, já tidos como possíveis conspiradores, mas também pela estapafúrdia alegação de "prontidão".

Ato contínuo, Cockrane alertou Castro e Silva do que se passava, e este, antes de retornar, encarregou seu ajudante-de-ordens de chamar os oficiais do seu estado-maior pelo telefone do Arsenal, para que regressassem prontamente para bordo.

Aché, por sua vez, comunicou aos demais conspiradores o imprevisto do encontro com Cockrane, expressando-se que fora "pilhado" pelo assistente. Aqueles, desconfiados, permaneceram na desconfortável expectativa de uma possível descoberta do movimento. Eram eles: José Brito de Figueiredo, Mário de Azeredo Coutinho, Nelson Simas de Souza, Ary Parreiras, Aldo Sá Britto de Souza, Benjamin Gonçalves da Costa; os Suboficiais Vicente Guarino, Benedicto Amorim dos Santos, Josino Augusto de Azevedo, Luís Avelino Pedreira, Freire Fontes, Érico de Souza Lacerda, Armando de Souza Gomes, Dagoberto de Miranda, Dionísio dos Santos e Cícero Pinheiro de Mattos e os Sargentos Manoel Gonzaga e Ernesto Fernandes da Silva.

---

* N.A.: O autor do processo não discrimina os navios.

Castro e Silva, ao voltar de terra, nada observou de anormal no *Ceará*, e chamou o oficial de serviço, Primeiro-Tenente Ary Parreiras, perguntando-lhe quais os oficiais que estavam a bordo. Parreiras informou-lhe que eram o oficial de serviço nos submersíveis, Capitão-Tenente Edgard de Oliveira, o Capitão-Tenente José Brito de Figueiredo, encarregado do Pessoal, e Aché, que acabara de chegar.

Como o nome de Aldo Sá Britto de Souza não foi mencionado, e sabedor da sua movimentação, Castro e Silva desconfiou também de Parreiras.

Ele sabia, ademais, que Azeredo Coutinho "estava dispensado de comparecer a bordo naquele dia", mas, mesmo assim, ordenou a Cockrane que telefonasse para a sua residência. De lá informaram que "ele devia se encontrar a bordo". Pouco depois, Azeredo Coutinho entrou na câmara, explicando que "tinha vindo para bordo em razão do exercício marcado para o dia seguinte, e que não se apresentara ao oficial de quarto porque havia chegado muito cansado do seu sítio no Estado do Rio". (19:38)

Em torno de Castro e Silva já se encontravam Cockrane, Garnier, Jorge Leite, Mattoso Maia e Hecksher, do seu estado-maior. Este grupo inicial foi aos poucos se ampliando, com a chegada de mais oficiais, como os comandantes dos submersíveis, sendo Pinto Lima o último, por volta das 23h30min.

À meia-noite, Castro e Silva alterou a escala de serviço, mandando que seu ajudante-de-ordens, Aristides Garnier, substituísse Ary Parreiras no quarto de zero às 4h.

Como precaução adicional, encarregou Cockrane de percorrer o navio, inspecionando-o quanto a possíveis anormalidades.

Pinto Lima, ao se retirar da câmara, aí por volta da 1 hora da madrugada de 21, foi procurado por Cockrane, que o avisou para permanecer alerta, pois Áttila Aché e Aldo de Sá Britto tinham vindo para bordo sob alegações que lhe pareceram pouco convincentes.

Com exceção da guarnição do *F-3*, que após o licenciamento não fora chamada de volta, estavam presentes todos os integrantes da Flotilha, legalistas e conspiradores, uns com mais certeza, outros com menos, na expectativa de que o relógio marcasse 2 horas e que fosse ouvida a salva de 21 tiros que deflagraria o início da revolução. Nesta ocasião deveriam ser empreendidas ações, tomadas medidas e, principalmente, assumidas posições.

Em ambiente de convívio intenso e objetivos comuns, talvez a providência mais difícil ou desagradável fosse a prisão de colegas, que eram, além de tudo, amigos. Este assunto já vinha sendo discutido, mas sem chegar a uma conclusão definitiva. Para prender Cockrane fora organizada uma relação contendo os nomes dos suboficiais e sargentos participantes, mas sem a indicação do oficial que a chefiaria. E assim permaneceu até as 20h30min, quando Brito de Figueiredo entregou tal relação ao condutor-eletricista Benedicto.

Para a prisão dos outros legalistas, a situação era idêntica: inexistia indicação do oficial responsável.

Aché, quando se reunira com os demais participantes do movimento para avisá-los de que fora "pilhado" por Cockrane, "recebeu de um deles a comunicação de ter sido escalado para prender, no momento do levante, o capitão-tenente assistente da Flotilha". [Cockrane]. Coerente com a posição que já assumira, Aché manteve-se inflexível:

> "– *Como da vez anterior, declarei que tal não o faria por ser muito seu amigo.*" (20:20)

Em outro depoimento, anos mais tarde, ao referir-se a este episódio, Aché acrescentou mais detalhes, esclarecendo qual a

nova solução encontrada para o complicado problema:

"– *Eu cheguei a bordo, nós combinamos que, quem não aderisse, nós dávamos uma xeroca neles, para eles perderem os sentidos, um clorofórmio, que era justamente para que eles não tivessem uma reação contra nós, e não houvesse da parte de quem quer seja a oportunidade de atirar e matar o companheiro, e assim nós fizemos.*" (21)

Esta alteração nas ordens que já tinham sido dadas, desacompanhada do correspondente esclarecimento, provocou reações de desalento entre os suboficiais e sargentos que participariam das detenções.

Mais ainda, o Suboficial Josino, ao indagar de Brito de Figueiredo qual o oficial que lhe acompanharia na detenção de Cockrane, não obteve resposta.

Em outra tentativa, quando vários oficiais estavam reunidos, foi informado que aguardavam a chegada do comandante da Flotilha.

Como este regressasse e nada acontecera, Josino retirou-se para o seu camarote, não sem antes comunicar aos colegas que se desligava do movimento revoltoso por julgá-lo em condições precárias. Para Josino, a participação dos oficiais era fundamental, e como entendera de que isso não aconteceria, decidira não mais tomar parte na rebelião.

O mesmo aconteceu com o condutor-eletricista Benedito Amorim dos Santos. Este, incumbido de participar da prisão do Capitão-Tenente Jorge Leite, indagou a Brito de Figueiredo qual o oficial que o acompanharia. Não obtendo resposta conclusiva, comunicou aos seus colegas que abandonava o movimento.

À 1 hora da madrugada Azeredo Coutinho, comandante do *F-5*, chamou o contramestre Pedreira, que fazia a intermediação entre os oficiais e a guarnição, e ordenou-lhe que, sem fazer ruído, mandasse as guarnições do *F-1* e *F-5* que dormiam nas cobertas do *Ceará* para bordo dos respectivos submersíveis, providência que foi prontamente efetivada.

A rotina de preparar para suspender foi cumprida, e em especial foram montadas cabeças de combate nos torpedos, pois os submersíveis deviam se deslocar para as proximidades dos encouraçados e forçar a adesão dos navios indecisos ou recalcitrantes.

Enquanto aguardavam o sinal convencionado, os Suboficiais Luís Avelino Pedreira, Dagoberto de Miranda, Cícero Pinheiro de Mattos e Armando de Souza Gouvêa combinaram prender no compartimento dos acumuladores os colegas que se recusassem a aderir ao movimento.

As guarnições do *F-1* e *F-5*, por terem sido chamadas para regresso em horário fora de expediente normal, motivaram alterações na rotina de bordo que dificilmente passariam despercebidas pelo oficial de quarto e contramestre do horário. O trânsito atípico pela prancha passada para terra dos licenciados que regressavam, o maior afluxo de marinheiros ao rancho noturno e o desusado número de macas ocupadas nas cobertas do *Ceará* não poderiam, de forma alguma, passar despercebidos ao pessoal de serviço. Até meia-noite, o quarto fora exercido por simpatizantes da conspiração, o que de certa forma poderia explicar por que tais indícios não tivessem sido comunicados a Castro e Silva.

No entanto, fica sem explicação plausível o fato de que, mais tarde, 42 praças fossem despertadas, deixassem seus alojamentos cobertas abaixo, subissem ao convés, transitando metade para boreste em direção ao *F-1* e a outra metade para o *F-5*, atracado a bombordo, e novamente esta movimentação passasse despercebida.

O quarto, nesta ocasião, era exercido pelo ajudante-de-ordens de Castro e Silva que,

do seu posto no portaló, tinha perfeita visão dos acessos aos submersíveis, além de estar perfeitamente alertado para a possibilidade de acontecerem fatos anormais. Reforçando a vigilância exercida por Aristides Garnier, Cockrane, com a mesma finalidade, percorria o navio, inspecionando-o.

Por seu turno, na expectativa dos acontecimentos, reuniam-se na popeta de boreste o Primeiro-Tenente Aldo Sá Britto de Souza, os Capitães-Tenentes Comissário Cândido Lobato de Azeredo Coutinho, José Brito de Figueiredo, Edgard Paula de Oliveira, Nelson Simas de Souza e Mário de Azeredo Coutinho. De onde estavam era possível serem avistadas, na direção de Niterói, as luzes dos encouraçados fundeados no poço. Chovia intensamente, contudo sem constituir impedimento para que o clarão e o estrondo de uma salva de 21 tiros, ansiosamente esperada, fossem facilmente reconhecidos. Azeredo Coutinho recomendara que, uma vez recebido o sinal, cada qual procurasse o posto acertado e cumprisse as missões planejadas: prender os oficias legalistas, a iniciar por Castro e Silva, suspender com os *F-1* e *F-5* e tomar o comando do *F-3* e do *Ceará*.

Aché nos relata o que se passou após os submersíveis terem sido guarnecidos e a esperada salva não ter acontecido:

> "– *Ficamos revoltados a noite inteira. Quando estava clareando o dia um marinheiro apareceu lá a bordo, dizendo que o Comandante Protógenes tinha sido preso com outros oficiais, e que não ia haver a revolta.*
>
> *Então nós nos desrevoltamos: tiramos as cabeças de combate, botamos as cabeças de exercício, mandamos todo o mundo para as macas, de maneira que quando tocou faxina não havia o menor traço de que a Flotilha tinha estado revoltada.*" (22)

As novas tentativas

Não se tendo ouvido o sinal convencionado, Azeredo Coutinho ordenou ao contramestre Pedreira que fizesse regressar para bordo do *Ceará*, mais uma vez sem ruído, as guarnições do *F-1* e *F-5*, o que foi prontamente cumprido.

À beira do deslanche, mesmo depois de tomadas todas as providencias combinadas, deixou, entretanto, de chegar às vias de fato a Flotilha, em razão do cumprimento da ordem de só iniciar o levante após ter ouvido a salva de 21 tiros, queimada* por um dos encouraçados.

A prisão de Protógenes, feita na madrugada de 20 para 21 de outubro, na Rua Acre, e o conseqüente malogro do levante não desanimaram, contudo, os conspiradores. Pelo contrário, serviram de pretexto para mais profundamente motivarem a guarnição. Azeredo Coutinho e Aldo Sá Britto de Souza (ambos do *F-5*) disseminaram que o governo estava prendendo oficiais, impondo-se, portanto, uma reação. Propalaram, ainda, no seio das praças da Flotilha, que o Comandante Protógenes fora espancado pela Polícia, assertiva essa reforçada por Simas de Souza, comandante do *F-1*, que lhe atribuía como razão o fato de que se buscava, por todos os meios, desmoralizar a Marinha. Esta, em conseqüência, deveria reagir, a fim de restaurar, perante o País, o seu prestígio abalado.

Assim persistiram os revoltosos, mantendo acesa a chama de levar avante os planos contra o Governo. Combinaram, então, para a madrugada de 23 seguinte a irrupção de novo levante. Renovadas as

* N.A.: Queimada – expressão da época para "abrir fogo".

mesmas providências do dia 20, por ordem de Azeredo Coutinho, mais uma vez foi abortada a deflagração do movimento, pela mesma razão: o estrito cumprimento à determinação de que ele só seria iniciado após o sinal convencionado, que seria originado do Encouraçado *São Paulo*, e que mais uma vez falhou.

Apesar daqueles repetidos insucessos, os esforços não cessaram. Os contínuos fracassos foram atribuídos, pelos revoltosos, à intensa vigilância que as autoridades navais e a Polícia do Marechal Fontoura vinham mantendo sobre os oficiais suspeitos.

Para contorná-la, mesmo que com razoável grau de incerteza, ficou atribuída às guarnições a iniciativa do novo movimento na Flotilha, o qual se daria na noite de 24 para 25, simultaneamente com outros que, na mesma data, eclodiriam em navios da Esquadra. Os oficiais chegariam a seguir e assumiriam a chefia do movimento.

Na sexta-feira, 24, ao ir para bordo, Aché encontrou no Arsenal um oficial que lhe disse "ter ouvido um zunzum de que as guarnições da Flotilha, do *Rio Grande do Norte* e do *São Paulo* se revoltariam de madrugada, com ou sem oficiais ...".(23)

Em sua memória repassaram as imagens de 22 de novembro de 1910, quando João Cândido chefiou a Revolta dos Marinheiros. Naquela ocasião, Aché tinha o posto de guarda-marinha e servia no *Minas Gerais*. O acaso reservou-lhe a fortuna de baixar terra na condução das 18 horas, a última, duas horas antes que o encouraçado passasse ao domínio da guarnição sublevada.

Diferente de seus colegas da Flotilha, que recusavam a possibilidade do reviver daqueles fatos, Aché agiu segundo o seu entendimento:

> "*Voltei imediatamente para a casa de meu pai, a quem relatei o ocorrido, dizendo-lhe que olhasse pelos meus, pois seguiria imediatamente para bordo, com o firme propósito de impedir, por qualquer modo, o movimento, mesmo que tivesse de sacrificar a minha* vida." (23:29)

Com tempo chuvoso, céu encoberto e mar calmo, o *Ceará* permanecia fundeado e com amarração fixa do Arsenal. Toldos abarracados, artilharia coberta, paus de surriola disparados, a lancha do chefe arriada.

Com a Flotilha em regime de semiprontidão, metade da oficialidade estava de pernoite, inclusive o imediato do navio, Elisiário Barbosa, Pinto Lima e os oficiais de serviço. Dos conspiradores, só Aché e Benjamin da Costa permaneceram a bordo depois da licença.

O primeiro pela razão linhas atrás exposta, enquanto que o segundo por estar de serviço no horário das 12 às 18 horas. Os revoltosos Azeredo Coutinho, Aldo Sá Britto, Edgard Paula de Oliveira, Cândido Lobato, Nelson Simas e Ary Parreiras estavam em terra, provavelmente para dar continuidade ao planejado. Uma vez iniciado o levante, certamente regressariam para assumir a chefia.

A expressiva presença de oficiais governistas na noite de 24 para 25 e a ausência dos conspiradores nesta mesma ocasião podem ter sido a razão para que só então fosse denunciada a conspiração. Sem a presença dos comandantes dos *F-1* e *F-5*, principalmente, a parcela governista da guarnição sentiu-se em melhores condições para levar ao conhecimento de Pinto Lima o que sabia.

Desse modo, às 18 horas, o condutor Emílio Leite Sampaio, que servia no *F-3*, foi procurá-lo, perguntando se ele tivera conhecimento da ocorrência de alguma anormalidade. Em face da negativa de Pinto Lima, Emílio Leite Sampaio participou-lhe que acabara de tomar ciência de um fato que reputara como da maior gravidade: na-

quela noite deveria acontecer o levante na Flotilha, do qual participaria também o *Rio Grande do Norte*.

Pinto Lima dirigiu-se imediatamente ao imediato do *Ceará*, Elisiário Barbosa, transmitindo-lhe o que acabara de saber, propiciando que, com urgência, fossem tomadas as providências que a situação requeria.

Decorrida meia hora, nova denúncia lhe foi trazida (ao Comandante Pinto Lima), desta vez pelo Cabo Francisco Gomes de Assis, confirmando que o levante irromperia naquela noite e acrescentando o fato novo da participação do *São Paulo*. (24:5)

*
* *

Ainda que interrompendo o fio da meada, parece-nos oportuno mencionar o fato de que Castro e Silva, desde o início de outubro, tinha conhecimento de informações que relacionavam diretamente a Flotilha à Conspiração Protógenes.

Na primeira semana daquele mês alertara a Pinto Lima de que

> *"os perturbadores da ordem tinham voltado as suas vistas para a Flotilha e que, por isso deveria estar prevenido"*. (24:3)

Preventivamente, Pinto Lima, o comandante do *F-3*, adotou, então, a prática de fazer freqüentes doutrinações a sua guarnição, alertando-a para que não se deixasse envolver pela retórica revolucionária.

Passados cerca de 15 dias, no domingo, 19 de outubro, Castro e Silva mandou o Capitão-Tenente Jorge do Paço Mattoso Maia, de seu estado-maior, chamar Pinto Lima e o colocou a par de ocorrências suspeitas havidas no *São Paulo*, e de duas importantes medidas que mandara implantar: a primeira de armazenar as cabeças de combate nos cabides existentes nos próprios submersíveis, sem, contudo, ligá-las aos torpedos; e a segunda de movimentar-se para a doca do Lloyd, quando do aprestamento do *F-3* para a ação. (25:4)

As recomendações feitas por Castro e Silva a Pinto Lima levam a crer que o comandante da Flotilha estava inteirado da gravidade da situação, admitindo, inclusive, a possibilidade de que o levante contasse com a participação de unidades suas subordinadas. Armazenar as cabeças de combate não mais no *Ceará*, e sim nos submersíveis, de modo a reduzir o tempo necessário ao preparo dos torpedos, evidenciava que os *Fs* deveriam aprestar-se para operar no menor tempo possível. E daí decorrer a intenção de que seriam empregados contra navios da esquadra que se rebelassem, provavelmente os encouraçados.

A prisão de Protógenes e as duas malogradas tentativas de levante, nos dias 21 e 23, das quais participou grande número de oficiais e praças, já, por si só, deveriam constituir preocupante motivo de alarme. Porém, o fato é que sequer redundaram em apurações, fossem sindicâncias ou inquéritos, que, se instalados, levantariam razoável quantidade de informações. Castro e Silva, legalista, que acumulava o comando da Flotilha com o do Tênder *Ceará*, procedeu como se delas nada soubesse ou não apresentassem importância. Semelhante observação é, igualmente, feita pelo juiz federal Olympio de Sá e Albuquerque, ao referir-se à atuação de Castro e Silva, Cockrane e Aristides Garnier na noite de 20 para a madrugada de 21, quando

> *"vieram para bordo prevenidos por causa de boatos de que naquella noite haveria uma revolta na esquadra, estiveram toda a noite acordados e vigilantes, e é extraordinário que não tivessem visto coisa alguma de anormal. O tenente Garnier foi escalado para o quarto de meia noite ás quatro horas da manhã, o capitão-tenente Cockrane*

declarou ter percorrido por mais de uma vez o navio, e em nenhuma dellas notou cousa alguma de anormal". (26:153)

*
* *

Mas voltemos ao desenrolar dos fatos.

Cientificado por Pinto Lima, Elisiário Barbosa, imediato do *Ceará*, na noite de 24 para 25 agiu com presteza. Colocou à disposição do oficial de serviço, Christinnianno Aranha, 20 carabinas e um cunhete de munição, que ficavam guardados próximo à sala de estado. A chave do paiol de munição foi retirada do quadro e entregue ao mesmo oficial. Comunicou, em seguida, a Castro e Silva, que se encontrava em terra, as denúncias que recebera, bem como as providências que já adotara.

Às 9 horas da noite de 24, Castro e Silva telefonou para Cockrane, ordenando-lhe que "fosse imediatamente encontrá-lo no Arsenal". Neste local comunicou ao assistente o que se passava a bordo, enfatizando a denúncia recebida por Pinto Lima, aduzindo, também, que as primeiras prisões de praças já haviam sido feitas. Sem confiança na guarnição e inseguro quanto à real dimensão da conspiração, Castro e Silva requisitara um contingente do Batalhão Naval para fazer a segurança do *Ceará*, o qual chegou a bordo do tênder às 9 horas, composto por uma força de 40 homens, comandada pelo Capitão-Tenente Correia da Rocha, com a instrução de ocupar militarmente o navio.

Dando prosseguimento às medidas que julgou inadiáveis, Elisiário Barbosa reuniu a guarnição na popa e anunciou os nomes de praças acusadas de tentar revoltar o navio, já como primeiro resultado das denúncias formuladas a Pinto Lima. Ato contínuo, elas foram presas e enviadas escoltadas para o quartel do Batalhão Naval.

Pouco depois chegou a bordo Castro e Silva, que ordenou, imediatamente, reunir a guarnição. A ela se dirigiu, então, exortando a todos que se mantivessem no cumprimento dos seus deveres.

Para consolidar o domínio da situação, os fuzileiros navais foram distribuídos em postos de sentinelas por todo o navio. Como medida de segurança complementar, após o toque de silêncio, foi alterado o local de repouso do pessoal subalterno, ficando a guarnição acomodada na proa, em vez de nos alojamentos situados cobertas abaixo, o que proporcionou maior visibilidade e vigilância ao oficial de serviço. À meia-noite, Christinnianno Aranha passou o serviço ao Primeiro-Tenente Guilherme da Motta, finalizando a escrituração do Livro de Quarto com a substituição da usual expressão "sem mais novidades" pela "sem mais ocorrências." (27)

O tempo continuava chuvoso, e a vigilância rigorosa. A lancha do ministro da Marinha atracou, à zero hora e 45 minutos, no Tênder *Ceará*. Castro e Silva foi ao encontro de Alexandrino, que não subiu a bordo, tendo os dois conferenciado por cerca de cinco minutos. Uma vez inteirado do sucedido, das medidas adotadas e de que a situação no navio estava controlada, o ministro mandou sua lancha suspender em direção ao *São Paulo*, rumando a seguir para o Ministério.

Por ordem de Castro e Silva, Cockrane deslocou-se para o Batalhão Naval, a fim de interrogar as praças já detidas e coletar informações que permitissem identificar e prender os demais participantes. Esta faina ocupou-o por dois dias, ainda que auxiliado por outro oficial de bordo, tal o vulto das inquirições, cujos resultados envolviam expressivo número de oficiais e praças. Ainda no período de zero às 4 horas, continuaram as detenções, sendo mais sete marinheiros recolhidos presos ao Batalhão

Naval. Guilherme Motta finalizou a escrituração do Livro de Quarto com a expressão usual "sem mais novidades". (28)

Algumas denúncias foram levadas diretamente a Castro e Silva, que em minucioso ofício relata como lhe chegaram:

"Às sete horas e vinte e cinco minutos fui procurado por um suboficial em estado de grave excitação nervosa, que disse:

– Estamos todos perdidos – acrescentando que entre os suboficiais que supúnhamos fiéis, havia um bom número filiado ao movimento que deveria ter arrebentado, existindo alguns violentíssimos e dispostos a praticar os atos mais bárbaros. E que se quisesse tomar maiores informações, que ouvisse os suboficiais José Espíndola, Raul Lourenço e Ildefonso Coimbra." (29:42)

Continuou Castro e Silva:

"Mandei chamá-los e eles disseram coisas de tal gravidade que, impossibilitado de ouvi-los longamente, devido às várias providências que continuadamente tinha de tomar, designei o Capitão-de-Corveta Mário Hesckser e o Capitão-Tenente Jorge do Paço Mattoso Maia para ouvi-los e tomar os nomes dos que fossem citados como os mais violentos e exaltados." (29)

E, de fato, Hecksher e Mattoso Maia anotaram os nomes dos novos acusados, em número de oito, todos suboficiais e condutores: Érico de Souza Lacerda, Josino Augusto de Azevedo, Armando de Souza Gouvêa, Benedicto Amorim dos Santos, Dagoberto de Miranda, Dionísio dos Santos, Freire Fontes e Vicente Guarino.

Castro e Silva concluiu seu ofício com a decisão que tomara:

"Resolvi, então, esperando a chegada dos suboficiais de terra, que ainda se achavam licenciados, reuni-los e efetuar a prisão dos indicados. Assim o fiz." (29)

A denúncia, que enfatizava a periculosidade dos oitos suboficiais, acusados de violência e exaltação, perdia coerência no fato desses militares se encontrarem em terra, como citado por Castro e Silva ao final de seu ofício. Deste modo, não poderiam participar da tentativa de levante da noite de 24 para a madrugada de 25.

Sendo preocupante a indefinição quanto à lealdade da guarnição, foram presos e recolhidos ao Batalhão Naval os licenciados dos submersíveis *F-1* e *F-5*, logo que regressaram para bordo, no quarto das 4 às 8 horas. Para o oficial de serviço Benjamin da Costa, no entretanto, seu quarto encerrou-se com a usual expressão "sem mais novidades". (30)

Enquanto isso, Castro e Silva aguardava o regresso dos suboficiais denunciados, para prendê-los. Ao chegarem a bordo na condução de licenciados, os oito foram imediatamente detidos e encaminhados ao Batalhão Naval, ficando à disposição de Cockrane.

No tênder, era ampliada para 60 praças a guarda de navais, e de um para dois oficiais.

Ainda visando a reforçar as medidas de segurança, iniciou-se às 15 horas regime de prontidão rigorosa para os oficiais e meia prontidão para o pessoal subalterno.

As prisões das praças prosseguiram, terminando no dia seguinte, 26, às 8 da manhã.

As denúncias, mais as apurações feitas por Hecksher, Cockrane e Mattoso Maia, identificaram diversos oficiais que participariam da conspiração. O ministro Alexandrino, sem perda de tempo, comunicou-se diretamente com o Presidente Bernardes, informando-o das prisões que iria ordenar, como resultantes

"dos depoimentos das praças presas hontem á noite: Aché, Azeredo Coutinho, Simas de Souza, Edgard de Oliveira, Aldo Sá Brito de Souza e Ary Parreiras". (31)

O ministro tinha motivos para um relacionamento incomum com Aché, pois, quando aspirante, fora aluno do seu avô, que era lente catedrático de Matemática da Escola Naval. Considerando esta lembrança, mandou que trouxessem Aché a sua presença, pois desejava falar-lhe.

O que se passou, então, foi relatado pelo próprio Aché, com minúcias e a jovialidade característica:

"O Hecksher me acompanhou até lá ao gabinete. Então ele [Alexandrino] virou-se para mim e disse assim:

– Sim senhor, seu Aché. O senhor que era um menino tão bonzinho, que se portou tão bem em Sergipe, vai trair os seus amigos, aliciar praças e tudo isso?

Eu digo: – Olha Almirante, eu não traí amigo nenhum, não aliciei um homem, porque nunca procurei nenhum deles para convidar para a revolução, ou dizer que estava na revolução ou não estava. Eu nunca fiz isso. Agora se o senhor dissesse que eu estava metido na revolução, eu diria ao senhor que estava mesmo!

– Ah! Estava?

– Estava sim senhor!

– Corpo de Fuzileiros, sentinela à vista e o diabo!" (32)

O ATAQUE IMPOSSÍVEL

O dia 4 de novembro de 1924 amanheceu com a revolução navegando nas águas da Baía de Guanabara. O Primeiro-Tenente Hercolino Cascardo[17] assumira o comando do Encouraçado *São Paulo* e deflagrara o levante que vinha sendo adiado desde a madrugada do dia 21 de outubro. Junto com ele, mais seis segundos-tenentes: Ademar de Siqueira, Augusto do Amaral Peixoto Júnior, Arnaldo Pinheiro de Andrade, Paulo Alcoforado Natividade, Mário Freitas Alves e Benjamin Audiffrent Xavier.

Sem sucesso, o Encouraçado *Minas Gerais* e a Escola de Aviação Naval tentaram acompanhá-lo.*

A Torpedeira *Goiás* suspendeu da Escola Naval, comandada pelo Segundo-Sargento Bertolino Pizzato, que aderiu ao movimento.

Na figuração de Amaral Peixoto, o *São Paulo* e a *Goiás* constituíam curiosa associação: "seria pois a revolta do maior e do menor navio da Esquadra". (33:11)

Alexandrino toma conhecimento da rebelião do São Paulo

Corria a última hora do quarto d'alva quando dois oficiais chegaram ao Gabinete do Ministro da Marinha. Lá foram recebidos pelo chefe de Gabinete, Capitão-de-Mar-e-Guerra Arnaldo Pinto da Luz, que, reconhecendo a gravidade e urgência da intempestiva audiência, os conduziu à presença de Alexandrino, que lia os jornais da manhã. Um dos oficiais, o comandante do *São Paulo*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Gitahy Alencastro, era portador da notícia mais temida pelo Ministro da Marinha e pelo Presidente Arthur Bernardes: a de que o *São Paulo*, navio sob o seu comando, revoltara-se contra o Governo. Como não pernoitara a bordo, e por isso desconhecia em minúcias de como se passaram os fatos, trouxera em sua companhia o Capitão-Tenente Adalberto Azeredo Rodrigues, que, detalhadamente, relataria o acontecido.

Azeredo Rodrigues há cerca de uma hora baixara terra vindo do *São Paulo*, em lan-

17 N.A.: Hercolino Cascardo, que servia na ocasião no Encouraçado *São Paulo*, cursou a especialidade de submersíveis em 1934, tendo alcançado o segundo lugar no curso, o que lhe valeu comissão na Inglaterra, juntamente com o então Capitão-Tenente Vitorino Maia, primeiro classificado.

* N.R.: O *Minas Gerais* ficou pronto a suspender apenas às 12h40m, passando a barra às 17 horas.

cha liberada pelos revoltosos. Não sendo por eles considerado do grupo fiel ao Governo, pois estes ficaram presos a bordo, e nem revolucionário, desfrutava da simpatia dos tenentes, que facilitaram o seu desembarque, em companhia de mais outros dois capitães-tenentes em idêntica situação: Salalino Coelho e Nelson Mége.

Servindo no Departamento de Artilharia, estava Azeredo Rodrigues a par da reduzida dotação de munição existente e, como mais antigo da divisão de serviço, tinha ciência dos principais reparos na máquina, como a retirada da tampa e das molas do cilindro de alta pressão da máquina alternativa propulsora de boreste, e dos existentes em aguada e carvão. Ao presenciar a tomada do navio pelos revoltosos, pôde relatar seus nomes, quantos eram, quem tinha sido preso e, também, informação de relevante valor, qual o grau de adesão da guarnição até aquele momento, permitindo, com razoável precisão, identificar as restritas condições operativas do encouraçado. (34:21)

A ordem de ataque para os submarinos

Enquanto Azeredo Coutinho e Gitahy conferenciavam com o ministro, Pinto da Luz foi ao camarote trocar o uniforme mescla que usava.

Nesta ocasião, chegou o contínuo Pompílio, que lhe transmitiu a seguinte ordem de Alexandrino:

"Mandar preparar os submersíveis para um ataque ao *São Paulo*". (35)

Pinto da Luz transferiu-se para seu gabinete a fim de telefonar para a Flotilha de Submersíveis. Neste afã demorou-se algum tempo, pois do Tênder *Ceará* custaram a atender, mas finalmente conseguiu a ligação. Neste meio tempo, Alexandrino já se dirigia para o Arsenal, sendo que Pinto da Luz ainda procurou alcançá-lo, mas sem sucesso. O ministro, juntamente com o ajudante-de-ordens, Edmundo Williams Muniz Barreto, embarcara na lancha *Olga*, com destino ao *Minas Gerais*. No caminho, passou a contrabordo do *Ceará*, que se encontrava atracado pela popa na ponta noroeste da Ilha das Cobras e, pessoalmente, transmitiu a ordem que já fora, também, encaminhada por Pinto da Luz. Em decorrência, agora cumprindo ordens do Governo, os submersíveis suspenderam e deslocaram-se para as docas do Lloyd, onde atracaram com a finalidade de se aprestarem, conforme orientação estabelecida por Castro e Silva desde o dia 19 de outubro.

Alexandrino, ao embarcar no *Minas Gerais*, assumiu de fato o seu comando, pois "ficou o navio sob a superior direção do Sr. Ministro", conforme o entendimento do comandante do encouraçado, Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Frederico de Noronha, passando então o ministro a chefiar a reação legalista contra o *São Paulo*.

De regresso ao Gabinete, Pinto da Luz imediatamente entrou em contato com o Palácio do Catete, no sentido de obter autorização presidencial para **efetivar o ataque**, pois, até então, Alexandrino ordenara apenas **ultimar a preparação**.

A resposta afirmativa foi-lhe transmitida pelo General Ramiro Santa Cruz, chefe da Casa Militar.

De posse da autorização, Pinto da Luz encarregou o Primeiro-Tenente José Carlos Alves de Souza, oficial do Gabinete, de comunicá-la aos comandantes dos submersíveis. Como o ajudante- de-ordens do Presidente Bernardes, Capitão-Tenente Edgard de Mello, acabara de chegar, seguiram juntos para o desempenho da tarefa.

Chegando ao Tênder *Ceará*, foram informados de que os submersíveis já tinham recebido as necessárias ordens a respeito.

Naquela mesma ocasião chegou, também, o Capitão-de-Corveta Tácito Reis

Moraes Rego, subchefe da Casa Militar, que viera confirmar a autorização de Bernardes e, mais provavelmente, verificar e acelerar, se fosse o caso, a execução do ataque ao *São Paulo*.

No meio de toda aquela azáfama, reapresentou-se nas docas Muniz Barreto, procedente do *Minas Gerais*, trazendo a ordem escrita de Alexandrino, redigida às 9h35min, para que os submersíveis hostilizassem o encouraçado, e querendo saber por que não havia ainda sido cumprida a anterior ordem verbal. Entregou o documento a Pinto Lima, que então tomou conhecimento formal dos seus termos.

Insulado no interior da Baía de Guanabara, o *São Paulo* tinha o *Minas Gerais* como seu vizinho no poço dos encouraçados. A pequena distância estavam os contratorpedeiros no fundeadouro do São Bento e ao norte da Ilha das Cobras. Os submersíveis ultimavam o aprestamento na doca do Lloyd. Mais próximos de Niterói, encontravam-se os cruzadores, o *Barroso* recém-saído do dique da Casa Lage. A Aviação Naval estacionava seus hidroaviões na Ilha das Enxadas e na Ilha do Governador. Juntos, todos esses meios organizavam uma ampla superioridade em poderes combatentes, com condições técnicas suficientes para impedir que o *São Paulo* saísse barra afora. Com o levante conhecido desde as 7 horas da manhã e o encouraçado transpondo a barra às 11 horas, mesmo assim não lhe foi apresentada reação contestatória. O comandante do *Minas Gerais* ordenara que seu navio "abrisse fogo contra o *São Paulo* **somente depois** que elle atirasse sobre este navio ou para a cidade"[18] (negrito do autor).

Obstruindo a saída da barra, contrapunham-se as Fortalezas de Santa Cruz, Pico[19], Imbuí, São João, Lage, Leme e Copacabana, sob o comando do Ministro da Guerra, General Setembrino de Carvalho. Nesta ocasião o *São Paulo* foi submetido a intenso bombardeio, com duas horas de duração, tendo as fortalezas disparado 59 granadas de calibres variando entre 150mm e 305mm, obtendo cerca de nove acertos.[20]

Entrementes, a prontificação dos submersíveis era acompanhada atentamente por várias autoridades, que pelo número e pelas funções exercidas, não deixavam margem a dúvida quanto à importância da missão ordenada.

Embora existissem outros meios com possibilidade de emprego contra o *São Paulo* – como o *Minas Gerais*, que estava no poço dos encouraçados, cerca de 300 metros de distância os cruzadores os destróieres; ou os aviões de bombardeio do Centro de Aviação Naval – a ordem de ataque fora dirigida exclusivamente aos submersíveis.

Nas docas encontravam-se Castro e Silva, o Capitão-de-Corveta Antônio Cantuá-

18 N.A.: Com esta ordem o comandante do *Minas* procurou evitar a iniciativa de atirar contra o *São Paulo*, demonstrando intenção de só fazê-lo caso aquele navio disparasse contra a cidade, causando males à população, ou contra o próprio *Minas Gerais*. Isentava-se, assim, da responsabilidade deste ato.

19 N.A.: Pico, forte construído no começo do século XVIII, era anteriormente conhecido como São Luís. Em 1938 passou a ser chamado de Forte do Rio Branco, em homenagem ao Barão do mesmo nome. Fica localizado em Niterói, atrás da Fortaleza de Santa Cruz, em plano mais elevado. Dotado de canhões de 280 mm, era mais temido pelos navios do que o Forte de Santa Cruz, que só dispunha de canhões de 150 mm.

20 N.A.: No Ofício nº 1.121 de 12 de novembro de 1924, do comandante do 1º Grupo de Artilharia de Costa e Fortaleza de Santa Cruz ao comandante do Setor de Leste, e no Boletim Regimental nº 255 de 5 de novembro de 1924, do Comando do Forte de Copacabana, encontramos descrição pormenorizada do bombardeio efetuado pelas fortalezas contra o *São Paulo*. O primeiro documento está arquivado no Arquivo Histórico do Exército, enquanto o último, no próprio forte.

ria Guimarães, então diretor do Lloyd, Edgard de Mello, Alves de Souza, Moraes Rego e Muniz Barreto, último a chegar.

A movimentação do F-3

Uma hora após o *São Paulo* tê-lo feito, às 10h15min, Pinto Lima suspendeu com o *F-3*, rumando para o canal de saída da barra, onde mergulhou.

Fora alertado por Cockrane de que a Torpedeira *Goiás* e a Escola de Aviação também estavam revoltadas, o que o fez precaver-se de possível ação adversa delas advinda. Às 11h15min, depois de ter vindo à superfície, retornou para perto do *Ceará* por ter avistado um avião de bombardeio, e a *Goiás*, que se movimentava entre ele e o *São Paulo*. Acercando-se do *Ceará*, fez novo exame de situação com Hecksher, que, a seu pedido, procurou Castro e Silva.

Nesta ocasião chegaram Edgard de Mello e Alves de Souza, que informaram ser o avião amigo, pois o revoltado, um *N-9*, demandara a barra acompanhando o encouraçado. Muniz Barreto confirmou, igualmente, o que acabara de ser dito. Cientificado de que não mais havia o perigo aéreo, Pinto Lima tranqüilizou-se quanto à possível ameaça da torpedeira, pois lhe informaram que estavam sendo tomadas providências para protegê-lo.

A sua preocupação em relação à *Goiás* devia-se menos ao receio dos danos que ela pudesse infligir ao submersível do que o fato de poder impedi-lo de cumprir a missão que lhe fora confiada.

Voltou a mergulhar, rumando para o poço dos encouraçados, e, por não conseguir avistar o *São Paulo*, concluí que ele já cruzara a barra.

Ao passar nas proximidades do *Minas Gerais*, foi interpelado por uma lancha que, chegando à fala, comunicou-lhe que estava sendo chamado pelo Almirante José Maria Penido, o comandante da Esquadra. Este o enviou a Alexandrino, que lhe ordenou não sair à barra.

Em imersão, o *F-3* continuou a patrulhar a entrada da baía até às 14h55min.

A partir daí permaneceu de prontidão em Villegaignon, aguardando o sinal do *Minas Gerais* para atacar o *São Paulo*, caso este fosse avistado pelos navios patrulhadores, que faziam uma linha de vigilância entre as ilhas do Pai e Cotunduba, e "que sinalizariam com uma tigelinha branca". (36)

Provavelmente, temia-se que o *São Paulo* retornasse ao Rio de Janeiro.

Alves de Souza, que presenciara o aprestamento dos submersíveis, ao publicar o seu livro de memórias, 55 anos após os fatos terem acontecido, expressou seu entendimento pessoal, reproduzido em artigo da *Revista Marítima Brasileira*:

> *"Senti da parte dos submarinistas a maior má vontade em cumprir as ordens do Ministro. Estavam todos comprometidos, mas não tiveram coragem de aderir ao movimento revolucionário."* (37:213)

Esta infeliz avaliação talvez não tenha levado em conta a situação na época, até porque foi reproduzida muitos anos depois, quando a memória começa a fantasiar a realidade, e cremos que somente levando em conta os fatores e o material documental sumariado a seguir, é que se pode melhor avaliar o acontecido:

– as condições operativas da Flotilha de Submersíveis;

– a atitude do Capitão-Tenente Renato de Almeida Guillobel[21];

21 N.A.: Entrou para a Escola Naval em 1908, cursou o aperfeiçoamento em submarinos, sendo promovido por merecimento até almirante-de-esquadra. Ministro da Marinha nos anos de 1951 a 1954 e chefe do Estado-Maior da Armada em 1956 e 1957.

– Memorial do Commandante Pinto Lima[22];

– informação do Capitão-de-Corveta Moraes Rego. (38)

ANALISANDO A PARTICIPAÇÃO DA FLOTILHA

Dez dias tinham decorridos entre a última das três malogradas tentativas na Flotilha de Submersíveis e o levante do *São Paulo*.

Os submersíveis eram guarnecidos, cada um, por uma tripulação de dois oficiais e 21 praças, a maioria das quais suboficiais e inferiores, como eram intitulados os sargentos. As praças de menor graduação, cabos e marinheiros, eram cursadas na especialidade e tinham razoável experiência nas funções.

O amanhecer de 25 de outubro contemplara as prisões dos comandantes e imediatos dos *F-1* e *F-5*, logo, a totalidade da oficialidade desses submersíveis. O mesmo ocorrera com a maioria da guarnição, como dá conta os registros do Livro de Quarto do Tênder *Ceará* relativo aos dias 24 até 26.

Ora, é indiscutível que a movimentação de praticamente todo pessoal dos pequenos submersíveis não viesse a acarretar sérios prejuízos às suas condições operativas, como de fato, a de qualquer outro tipo de navio. No entretanto, tratando-se de submersíveis, sujeitos a particulares condições de alto risco em navegação submersa, o que implicava necessitarem de um elevado nível de adestramento interno para operar com eficácia e segurança, eles ficaram praticamente imobilizados, situação que não poderia ser restaurada no curto espaço de tempo de dez dias.

A bem da verdade, foram efetuadas substituições. Assim, assumiram os novos comandantes e imediatos, agora, da confiança do Ministro, e leais, portanto, à causa governamental. Foram empossados o Capitão-Tenente João de Paiva Azevedo, no comando do *F-1*, e o Capitão-Tenente Aureliano Magalhães, no *F-5*, onde também embarcou o Primeiro-Tenente Raul Reis de Souza.

A nomeação e a exoneração de oficiais, que em tempos normais são atos rotineiros, não apresentavam tal característica naqueles tensos dias de outubro, em meio à inquietante agitação política e militar de um país que se encontrava em estado de guerra civil.

Disso nos dá testemunho a experiência vivenciada por Guillobel, que, em suas memórias, a interpretou como um *incidente desagradável*.

Naquela ocasião ele comandava o Navio-Tanque *Novaes de Abreu*, quando foi chamado ao Gabinete do Ministro.

Sendo especializado em submersíveis, e como anteriormente expressara o seu desejo de comandar, foi-lhe, na audiência, oferecido o "comando transitório de um dos submarinos *F*, com a tarefa de torpedear qualquer navio que se declarasse revoltado e que estivesse fundeado no porto". Guillobel não concordou, e declinou do convite:

> "*Se me dessem ordem de atacar o navio com o meu* Novaes, *eu cumpriria a ordem, mas receber um comando com o fim exclusivo de fazer isto eu não acei-*

22 N.A.: Solicitação dirigida por Pinto Lima em 1926 ao Presidente Bernardes, em que relata como se passaram os acontecimento na Flotilha de Submersíveis, desde a revolução de Isidoro em São Paulo à Conspiração Protógenes, e os acontecimentos em que tomou parte no dia do levante do Encouraçado *São Paulo*. Arquivo Publico Mineiro, Fundo Arthur Bernardes, Caixa 118, Pacote 318, Documento 62.

taria nunca; amava demais a minha carreira para proceder de modo diferente. Entre cumprir um dever, e ser escolhido para uma espécie de executor, aliás sem maior perigo, não estava na minha conta." (39:154)

Os depoimentos de Pinto Lima

Pinto Lima conduzira sua guarnição de modo que ela resistisse ao apelo revolucionário que engolfara os *F-1* e *F-5*. Conseqüentemente, teve intocada a lotação do submersível que comandava, não tendo nenhum subordinado seu desembarcado preso por motivo político.

Na manhã de 4 de novembro, quando Alexandrino ordenou o ataque torpédico, o *F-3* era o único dos submersíveis que conservara a capacidade operativa.

Como o *São Paulo* zarpou sem ser hostilizado pela Esquadra, e as bombas lançadas pelos hidroaviões não o acertaram, forte pressão se exerceu sobre o comandante do submersível, no intuito de responsabilizá-lo por não ter conseguido efetuar o ataque torpédico, como se depreende das declarações de Alves de Souza.

Pinto Lima fez registro de como os acontecimentos se passaram, em dois documentos formais.

O primeiro, quando depôs em Inquérito Policial Militar, conduzido pelo Capitão-de-Fragata Clemente Pinto, e mais tarde, numa petição que encaminhou ao Presidente Bernardes, ocasião em que, além de tecer considerações, reproduziu trechos do IPM instaurado. Esta petição, ao dar entrada no Gabinete da Presidência, recebeu a denominação de Memorial do Commandante Pinto Lima.

Nele está consignada a narrativa dos fatos como aconteceram, entre 19 de outubro e 4 de novembro, e os quais ainda não foram expostos no decorrer do presente trabalho. O Memorial aborda desde o que sucedeu nesse último dia, a partir do recebimento da ordem verbal de Alexandrino, prosseguindo com a ida para as docas do Lloyd, os preparativos para o ataque, a busca ao encouraçado, e finaliza com alguns trechos relevantes extraídos do IPM.

Busca o Comandante Pinto Lima reforçar sua argumentação, reportando-se ao dia 19 de outubro, quando Castro e Silva transmitira duas importantes ordens, como já mencionamos: que as cabeças de combate fossem transportadas do Tênder *Ceará* para bordo e ficassem nos cabides, sem, no entanto, serem instaladas nos torpedos; e a segunda, a de que os submersíveis, em caso de alteração da ordem, suspendessem para as docas do Lloyd, onde deveriam se aprestar para a ação.

Com o agravamento da situação na noite de 24 e madrugada de 25, quando entrou em vigor o regime de prontidão rigorosa, Pinto Lima, no dia 1º de novembro, sugerira a Castro e Silva, contudo sem obter autorização, que fossem retiradas as cabeças de exercício dos torpedos que moravam nos tubos de lançamento, substituindo-as pelas de combate armazenadas nos cabides de bordo. Alegara, como resultado prático desta alteração, um expressivo ganho de tempo, aproximadamente uma hora, na preparação do submersível.

Assim se reporta Pinto Lima no Memorial:

> "*Si, no dia 1, quando fiquei de rigorosa promptidão, não tivesse sido negada, apezar da minha insistência, ordem para ligar as cabeças de combate, no dia 4 o* São Paulo *teria sido torpedeado, talvez, antes de largar da bóia.*" (40)

Por ter sido este o seu modo de pensar e agir[23], Pinto Lima admirou-se com a abertura do IPM e, continuando a dirigir-se ao Presidente, manifestou a sua incompreensão pelo que lhe aconteceu:

"Foi, portanto, com grande surpreza, que soube da abertura do inquérito para apurar a causa do não ataque ao São Paulo, *inquerito esse mandado abrir por auctoridade que não devia ignorar o pedido insistente que fiz, com muita antecedência (fiz o pedido no dia 1 de Novembro e a revolta do* S. Paulo *foi á 4) para que o navio estivesse completamente prompto."* (41:7)

Reportando-se ao seu depoimento no IPM, reproduz trechos que lhe parecem importantes, para que a lisura do seu procedimento transpareça com maior clareza, prosseguindo com sua linha de argumentação junto a Bernardes:

"Dos termos do oficio que me é lido, quer me parecer que o fim deste inquérito é apurar a maneira como foi executada a ordem de atacar o S. Paulo *que estava revoltado.*

Posso affirmar que foi executada com o maximo interesse e com a rapidez compativel com as condições do navio no momento em que recebi a ordem." (42:3)

*
* *

Eram intrigantes as questões, que continuavam sem resposta, relativas àquelas duas ordens de Castro e Silva, as quais contribuíram para retardar o início do ataque.

Por que os submersíveis tiveram que suspender do contrabordo do *Ceará*, que estava atracado de popa na extremidade noroeste da Ilha das Cobras, e vir atracar nas docas do Lloyd para iniciar os seus preparativos?

Por que não fora autorizada a ligação das cabeças de combate nos torpedos nos tubos?

A gravidade da situação e a presteza da ação a ser empreendida pareciam indicar que os submersíveis, sujeitos à condição de prontidão rigorosa, devessem estar municiados com torpedos dotados de cabeça de combate nos tubos de lançamento e devessem suspender do contrabordo do Tênder *Ceará* diretamente para o alvo determinado, o *São Paulo*. A resposta – explicação, que não era da competência de Pinto Lima, e sim da autoridade superior, no caso Castro e Silva, não tem registro em nenhum documento de que tivéssemos conhecimento.

Pinto Lima descreveu, pormenorizadamente, os eventos desse período.

Ao receber, às 8h10min, a ordem verbal de Pinto da Luz, Alexandrino e do Comandante da Flotilha, sua guarnição se encontrava no rancho, que foi imediatamente interrompido. Às 8h30min, dasatracou do *Ceará*, seguindo para as docas, de onde suspendeu, novamente, às 10h15min. Nas docas despendeu, apenas, o mínimo de tempo necessário para efetivar a faina de trocar as cabeças dos torpedos, segundo as limitações que mencionou:

23 N.A.: Castro e Silva, segundo todos os depoimentos escritos na Marinha, foi um oficial exemplar, brilhante mesmo. Faleceu em um acidente em via pública, quando era ministro do Supremo Tribunal Militar. Cursado em torpedos, certamente teria tido suas razões, que não conseguimos levantar, para não dar a ordem para instalação das cabeças de combate diretamente nos torpedos, como sugerira Pinto Lima. Talvez razões de segurança, mas são apenas conjecturas. O fato é que Pinto Lima, incomodado com o IPM, procurou valorizar o fato para explicar a impossibilidade do ataque. Ficará sempre a dúvida – se Castro s Silva tivesse autorizado a instalação, o sucesso do torpedeamento do *São Paulo* teria sido inevitável?

"Estando ambos os torpedos nos tubos, com as cabeças de exercicio ligadas e as de combate nos cabides, sendo o compartimento do Submersível bastante acanhado para a manobra, foi impossivel preparar em menor tempo os dois torpedos, apezar da vontade firme que todos tinham em atacar, sem demora, o S. Paulo." (43:3)

Clemente Pinto, como encarregado do IPM, propôs-lhe, formalmente, o seguinte quesito, pertinente à situação vivida, e cuja resposta, incluída nos autos, evidenciaria se o *F-3* teria tido, ou não, condições técnicas de efetuar o ataque torpédico:

"Si, quando sahia da doca do Lloyd, as 10-15 horas julgou ser possivel um ataque ao S. Paulo, *dando esse navio uma marcha de 6 milhas e navegando o mesmo navio em rumo natural á barra e depois ao Sul, tendo em consideração a posição em que o referido navio se achava as 10-15?"* (44:7)

A resposta de Pinto Lima foi pela impossibilidade, assim justificada:

"Tal ataque não era possivel, porquanto o Submersivel mergulhado, com casco sujo, como já estava, não desenvolveria a sua velocidade maxima de experiencia, podendo dar, na melhor das hypotheses, sete milhas; e que mesmo que o* São Paulo *estivesse em velocidade de seis milhas, ainda o ataque era claramente impossivel, porque o* São Paulo *levava uma distancia de 4 milhas e no fim de uma hora, que o Submersivel poderia navegar a toda velocidade (si estivesse com a sua bateria em plena carga) os dois navios estariam separados de uma milha, o que tornaria impossivel o tiro para os nossos torpedos."* (45:10)

Outra proposição, de caráter igualmente técnico, simulando uma situação alternativa de operação para o submersível, foi-lhe apresentada pelo encarregado do IPM:

"Si nas condições em que se achava o "F-3", quanto ás baterias e o tempo fóra do dique, recebendo ordem ás 8-10, poderia ser feito o ataque ao São Paulo, *levando em consideração haver o mesmo transposto a barra ás 11 horas, gastando o Submersivel 1-30 para o seu preparo, e sahindo da sua amarração directamente para o ataque?"* (46:11)

Nova resposta negativa de Pinto Lima, demonstrando que a ação, como apresentada, era irrealizável:

"Ainda nestas condições o ataque era impossivel pelas razões que passa a expor: Quando recebeu ordem de atacar o São Paulo *ás 8-10, a sua guarnição estava no rancho, que fez interromper, gastando nisso e para guarnecer o navio cerca de 5 minutos; gastando 1-30 para preparação, só ás 9-45 poderia desatracar do Tender; para desatracar e mergulhar gastaria no minimo 10 minutos, restando 1-05 para chegar á barra. O navio achava-se fóra do dique há cinco mezes, de maneira que o maximo de velocidade em imersão era de 4,5 milhas, conforme verificou posteriormente. Achando-se as baterias com a densidade de 1,20, o Submersivel só poderia andar 25 minutos na máxima velocidade em immersão, portanto 1,7 milhas, faltando 2,8 para chegar á barra, e dispondo para isso de apenas 40 minutos, faltando 0,8 milha para attingir o* São Paulo, *o que tornava o ataque impossivel para os nossos torpedos. Ha*

* N.R.: Estranhamente, não foi levantada a hipótese de o submersível fazer a aproximação na superfície.

accrescentar que a bateria do F-3 já tem mais de 50 cyclos, que 36 accumuladores délla foram attingidos por água salgada, e que portanto a sua capacidade deve estar muito diminuída e, entretanto, a resposta foi formulada como si a bateria estivesse em optimas condições." (47:11-12)

Concluiu, então, Pinto Lima, a resposta ao duplo questionamento, com as razões que lhe pareciam mais adequadas:

"Resumindo, pode declarar que nas condições que se apresentaram, o ataque só seria possivel se as cabeças de combate estivessem ligadas aos torpedos, como pediu no dia 1 de Novembro, e que lhe foi negada." (48:12)

Como reforço aos seus argumentos, Pinto Lima incluiu, no documento que encaminhou ao Presidente, as observações feitas pelo encarregado do IPM no Relatório, e que entendera lhe serem favoráveis:

"gastou algumas linhas do seu relatório enaltecendo a minha acção". (49:12)[24]

O Presidente Bernardes, após conhecer o documento chamado Memorial, despachou, de próprio punho, no alto da primeira página, "para resumir e informar", enviando-o ao subchefe da Casa Militar, Moraes Rego, que na manhã do levante do *São Paulo* fora o portador da autorização presidencial para torpedeá-lo, e que, após avistar-se com Pinto da Luz, movimentara-se para as docas.

Aí, pessoalmente, procedeu à transmissão formal da ordem ao comandante Pinto Lima, que lhe comunicou estar pronto para suspender.

Sua efetiva participação nos acontecimentos e o íntimo convívio com as pessoas envolvidas habilitavam-no a formular juízo preciso do acontecido, como desejava o Presidente.

Moraes Rego sumaria o processo, reconhece como correto o procedimento observado, classifica Pinto Lima como legalista e governista, concluindo favoravelmente a ele.

Em manuscrito, sob o título "Informação", responde logo abaixo da determinação de Bernardes:

24 N.A.: Há muitos fatos curiosos sobre a "Conspiração Protógenes" e a tentativa de revolta na Flotilha de Submersíveis, creio que de especial interesse para os leitores, como, por exemplo, o julgamento dos envolvidos – um dos processos teve como foro a justiça civil federal, e não a militar.

Outro fato curioso, como mostram os registros, é que a Marinha instaurou IPMs mais para consumo interno, pois quem realmente fez os inquéritos policiais, que constam, e são os citados no processo penal, foi a polícia do Marechal Fontoura.

A denúncia, no caso do Encouraçado *São Paulo*, foi apresentada pelo procurador federal interino Heráclito Fontoura de Sobral Pinto, relacionando 33 acusados. Um número razoavelmente modesto, em face do número muito maior de pessoas presas.

O juiz da 1ª Vara Federal, Olímpio Sá e Albuquerque, após receber a denúncia, anulou o processo por julgá-lo improcedente e cheio de erros, como, por exemplo, confissões forçadas de alguns marinheiros. Sobral Pinto teve que recorrer ao Supremo Tribunal Federal para que a denúncia fosse aceita e o processo aberto. O STF acolheu o recurso de Sobral Pinto, determinando que aquele juiz da 1ª Vara Federal instaurasse o processo, ao término do qual, percorrido todas as etapas, o mesmo juiz Olímpio de Sá Albuquerque absolveu todos os acusados; Sobral Pinto recorreu ao STF, instância na qual conseguiu a condenação de no máximo dez meses para Protógenes e uns outros poucos.

Naquela ocasião Aché foi novamente absolvido.

Os que retornaram ao serviço ativo (Protógenes foi o único a não fazê-lo) viram, na Revolução de 30 os papéis se inverterem, passando de condenados a vitoriosos, "unidos na tarefa de interesse comum: a derrubada do Governo de Washington Luís, que para eles representava o continuísmo de uma indesejada oligarquia político-econômica". (4:135)

"O Capitão Tenente Pinto Lima deseja ser nomeado para uma Commissão na Europa. Realmente ele foi sempre um official legalista, e portou-se bem durante a revolta do São Paulo, *commandando, então, o submarino* F-3.

Paira unicamente uma duvida, pelas razões pelas quaes não effectuou o lançamento de seu torpedo naquelle navio, mas, parece ter sido unicamente devido a causa completamente diversa da que lhes quizeram attribuir, pois elle é realmente muito governista." (50:12)

Voltando à análise dos eventos

Nesse ínterim, Pinto Lima, sentindo-se desprestigiado, solicitou exoneração, que lhe foi concedida por Alexandrino, nomeando-o para outro comando, o da Torpedeira *Goiás*. Permaneceu, entretanto, mais dois meses e meio no *F-3*, até completar o tempo habitual, transmitindo o cargo em 21 de janeiro de 1925 ao Capitão-Tenente Hernani Fernandes de Souza.

A permanência de Pinto Lima no posto de comandante da *Goiás*, possibilitando-lhe cumprir o requisito de comando, contrastava com o conhecido rigor adotado por Alexandrino contra os seus desafetos[25] e aqueles sobre quem recaíam suspeitas de conspirar.

Estava em vigor o estado de sítio, que autorizava o Presidente, mediante denúncia policial, mandar deter e desterrar os indigitados para longínquos pontos do território nacional, tais como a Ilha da Trindade e Clevelândia.

Em 25 de outubro Alexandrino comunicou ao Presidente que o Capitão-de-Corveta João Bonifacio de Carvalho e o Capitão-Tenente Esculapio César de Paiva foram

"presos por denuncia da policia fazendo parte do grupo de officiaes que ultimamente eram vistos constantemente com o Commandante Protógenes". (51)

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Octavio Perry, os Tenentes Paulo Mário da Cunha Rodrigues, Yomar Marques Neves, Joaquim Carlos do Rego Monteiro e diversos outros oficiais permaneceram detidos até por dois anos, como os três últimos mencionados, mesmo sem responder a processo ou ter culpa formada.

Os presos, num total de 46 oficiais, foram distribuídos por vários locais, entre os quais a Ilha Rasa e a Fortaleza de Santa Cruz (onde se encontrava o maior número), Polícia Militar e Corpo de Bombeiros. Em outra ocasião, alguns foram enviados para as Ilhas da Trindade, Grande, Bom Jesus, das Flores e Fundão.

A relação nominal e o local de detenção de 123 praças, incluindo muitos que não participaram dos levantes, o que era do conhecimento de Alexandrino, foram mantidos em rigoroso sigilo.

Lemos Basto, encarregado do IPM para apuração dos fatos, necessitando ouvir o depoimento de vários militares e funcionários civis, oficiou à Diretoria Geral do Pessoal, que despachou para a Diretoria do Pessoal, esta encaminhando o expediente ao Batalhão Naval. Este atendeu parcialmente o solicitado, esclarecendo que quanto aos restantes

"somente o Gabinete do Exmº Sr. Ministro da Marinha poderá informar". (52:679)

Retornando ao diretor do Pessoal, foi o expediente encaminhado ao Gabinete do Ministro, tendo sido respondido por Alexandrino em despacho de próprio punho:

25 N.A.: Expressão utilizada para designar os oficiais que não gozavam da simpatia de Alexandrino. Guilhobel se considerava como sendo um deles (39:104).

"*Acham-se embarcados no paquete Commandante Vasconcellos, que seguiu viagem para o norte da Republica. Em 30-12-924.*"[26] (53:678)

Em uma segunda relação, referente à solicitação inicial de Lemos Basto, o ajudante-de-ordens do Ministro Carlos da Silveira Carneiro completou com os 25 nomes que faltavam, em expediente intitulado

"*Pessoal que seguiu para a Ilha da Trindade.*

Relação nominal das praças que se acham presas como indiciadas no movimento de rebellião projectado na flotilha de submersíveis e que contra os quaes nada foi apurado". (54:600)

Pinto Lima prosseguiu em sua carreira, iniciada como chefe de classe da turma de aspirantes de 1908. Ascendeu ao almirantado, e a sua última função foi a de ministro do Superior Tribunal Militar.*

Ao chegarmos a este ponto, parece-nos, sem a menor sombra de dúvidas, que o encadeamento dos fatos, como narrados, *vis-à-vis* às limitadas condições operativas da Flotilha de Submersíveis, do incidente desagradável narrado por Guillobel, e em decorrência da "Informação" prestada por Moraes Rego, os esclarecimentos de Pinto Lima, mais as suas respostas dadas às duas proposições formuladas por Clemente Pinto no IPM, reconstituem e ratificam a história de um punhado de homens que defenderam seus pontos de vista, deixando rotulado, para a posteridade, a qualificação de "adequado" para o procedimento daqueles submarinistas, apodados, afoitamente, "da maior má vontade e de não terem coragem para aderir ao movimento".

Novamente o dia 4 de novembro

Voltando ao dia 4, ao entardecer, as providências ordenadas por Alexandrino para impedir que o *São Paulo* saísse barra afora resultaram infrutíferas.

O ataque aéreo contou com o emprego de três hidroaviões de bombardeio tipo *F-5-L*.

O primeiro, pilotado pelo Capitão-Tenente Deodoro Neiva de Figueiredo, e tendo como tripulantes o Capitão-Tenente Antônio Appel Neto e o Primeiro-Tenente Hugo da Cunha Machado, avistou o *São Paulo*, cerca das 12 horas, navegando em rumos de ziguezague, nas proximidades da Ilha Rasa.

Lançadas as cinco bombas que carregava, nenhuma atingiu o alvo.

Posteriormente, ao entardecer, mais dois *F-5-L*, comandados pelos Primeiros-Tenentes Engenheiro-Maquinista Mário da Cunha Godinho e Fileto Ferreira da Silva Santos, decolaram em busca do *São Paulo*, mas regressaram com a carga de bombas intacta, por não ter sido possível avistá-lo.

O *Minas Gerais*, nesse mesmo dia 4, após receber os licenciados, o comandante da Esquadra e diversos oficiais que se apresentaram como voluntários, ficou pronto para suspender às 12h40min. Largou da bóia às 17h07min, saiu barra afora, mas regressou pouco tempo depois sem ter obtido contato. Retornou para o poço dos encouraçados, onde, às 18h43min, largou o ferro de boreste, com cinco quartéis de amarra.

26 N.A.: O *Comandante Vasconcellos* levou os desterrados para Clevelândia, no Rio Oiapoque, na fronteira entre o Brasil e a Guiana. Dos 946 prisioneiros, 491 morreram, em sua grande maioria vitimados por uma epidemia de disenteria bacilar. Os sobreviventes regressaram ao Rio de Janeiro dois anos depois, em janeiro de 1927.

* N.R.: Foi Diretor da Escola Naval. Em sua gestão ocorreu indisciplina grave que acarretou a expulsão de dois aspirantes, "expulsão com direito a volta no ano seguinte" de 53 aspirantes o que provocou o pedido de baixa de 174 aspirantes. Permaneceram na Escola, em 1948, cinco aspirantes veteranos e a turma de calouros. (Números da declaração do Ministro da Marinha conforme consta do livro "O motim – Escola Naval 1948", Enelivros, 1999 de autoria do CF (Refº) Celso Franco)

Permaneceu nesta posição mais de 24 horas, voltando a suspender no dia seguinte, 5 de novembro, às 21h04min, quando retomou a busca do *São Paulo*. Navegando para o sul, foi acompanhado pelo Cruzador *Barroso*, Contratorpedeiros *Amazonas* e *Rio Grande do Norte*, o Carvoeiro *Benevente* e o Rebocador *Commandante Dorat*, os dois últimos do Lloyd Brasileiro, e o Navio Faroleiro *Tenente Lahmeyer*. Acossados pelo mau tempo, todos buscaram abrigo na enseada de Arvoredo, ao norte da Ilha de Santa Catarina, tendo o *Minas Gerais* fundeado às 7h45min do dia 8.

Na expectativa de que as condições meteorológicas amainassem, a Esquadra permaneceu fundeada até ao dia 10. Nesta data, o ministro recebeu a informação de que o *São Paulo* navegava em águas uruguaias. Alexandrino ordenou, então, o cancelamento da busca e transferiu-se, imediatamente, para o *Barroso*, que suspendeu às 19h45min, diretamente para o Rio de Janeiro, onde chegou, no dia seguinte, cerca de 23 horas.

No livro histórico do submersível F-3(SDGM) consta que

> *"dia 4 de novembro saiu para atacar o Encouraçado "S. Paulo" que se rebelara, fazendo três imersões tendo navegado toda a noite pronto para o combate; atracou no dia 5".*

No Memorial que encaminhou ao Presidente Arthur Bernardes, Pinto Lima incluiu a informação que lhe chegara oficiosamente, e que, provavelmente, ilumina e clareia a real motivação das ácidas reminiscências imputadas aos submarinistas, naquela manhã de 4 de novembro de 1924.

> *"De que esta minha exoneração foi feita para satisfação ao publico e á Marinha."* (55:12).

PALAVRAS FINAIS

Depois de conhecer melhor como se desenrolaram os acontecimentos, e ao correr da pena, quase me sentindo viver naquela época, também quase que por milagre foi se desvanecendo a mágoa produzida pela avaliação infundada do desempenho dos nossos pioneiros no serviço de submarinos. Esta aflitiva mágoa foi se apequenando, a ponto de se tornar desprezível, em face da visão de que o pessoal da Flotilha de Submersíveis agiu segundo o ditame de suas consciências, da forma como lhes facultava a conjuntura.

O não tão democrático momento em que viveram naquele período da República, os encontrou dedicados inteiramente aos seus afazeres navais, mas não a ponto de embotar-lhes o sentido de justiça, demandando muita coragem moral e física para assumirem posturas em defesa de seus ideais. Fossem governistas ou revoltosos, assumiram seus papéis e lutaram por sua convicções.

Foram frutos da Flotilha de Submarinos,

> *"escola de oficiais brilhantes e de brilhantes suboficiais e marinheiros, que pagou fartamente à Nação, os sacrifícios com ela feitos pelo Tesouro Nacional...".* (56:147)

Estas foram palavras do Capitão-de-Mar-e-Guerra Frederico Villar ao se dirigir à Flotilha, por ocasião em que era desfeita, por baixa dos seus heróicos navios.

Ao longo de toda a obra *A vida nos FF*[27], que registra em curtas crônicas as experiências vividas pelos diversos comandantes dos FF e suas guarnições, somente uma única vez é feita menção à situação aflitiva da época, nas palavras de despedida de Villar, ao afirmar que a Flotilha

> *"deu a Nação esse 'Espírito da Marinha' - solido, inabalavel, glorioso e imortal .... ;deu-lhe a energia moral de que foi prova formidavel a Divisão Naval de Operações de Guerra ....",*

e deu-lhe, finalmente,

> *"essa formidavel resistencia ás seduções mentirosas e miseraveis da po-*

lítica partidária demolidora da disciplina e da eficiencia dos instrumentos sagrados da Defesa Nacional, que são os navios da Esquadra, que laboriosamente levamos todo esse tempo, desde 1914... constituindo entre nós, com esses velhos navios, uma pequena, mas uma das mais eficientes esquadras do mundo – como organização – justamente para não dizer só por isso - pelo 'Espírito da Marinha', que a afastava de tudo quanto não fosse a dedicação, a renuncia e o estudo das coisas profissionais, para a Defesa da Patria!". (56:148)

Ainda no mesmo documento, Villar sintetiza magistralmente a especialidade:

"É preciso haver penetrado em um submarino, mesmo nos de maior tonelagem das grandes marinhas estrangeiras, para ter-se uma idéa da complexidade daqueles 'relogios' complicados e cheios de aparelhos e instrumentos delicados, funcionando em reduzidissimo espaço!

Ser submarinista é provar, no mais alto grão, uma grande capacidade física, intelectual, tecnica e moral!

É preciso ser forte na verdadeira acepção do termo e dar á patria tudo: a saúde, o tempo, a inteligencia e o risco constante da vida, em plena paz!". (56:147)

A esses homens, não lhes podia faltar a coragem!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Revolução de 1924/; Levante do E. *São Paulo*; Flotilha de Submersíveis; Revolução de Isidoro; Conspiração Protógenes;

Ninguém pode fazê-lo sentir-se inferior, a menos que você lhe dê permissão.

27 N.A.: Publicada em mídia eletrônica em http://planeta.terra.com.br/relacionamento/submarinosdobr/index.htm.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALVES DE SOUZA, Carlos. *Um embaixador em tempo de crise.* Rio de Janeiro. Ed. Francisco Alves. 1979. 361p.
2. CASCARDO, F.C. Pereira. *A Revolta do Encouraçado São Paulo. A história como aconteceu.* RMB, V.120 nº 10/12 out/dez 2000.
3. SOBRAL PINTO, Heráclito Fontoura. *Denuncia Apresentada pelo Procurador Criminal Interino ao Exmo. Sr. Juiz da Primeira Vara Criminal.* Districto Federal,9 de março de 1926. Superior Tribuna Militar, 1º Volume, fls. 23.(Também *in A Insurreição do Encouraçado S. Paulo. Denuncia Offerecida.* Folheto Biblioteca da Marinha. Imprensa Naval. 1926).
4. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Quinto volume, Tomo II.* SDGM. 1985.
5. MACEDO SOARES, Gerson. *A Acção da Marinha na Revolução Paulista de 1924.* Rio de Janeiro, Editora Guanabara, 1932. p. 11, 12, 14, 15 e 16.
6. AMARAL PEIXOTO, Augusto do. *Autobiografia.* s.e.d. FGV/CPDOC, Fundo Augusto do Amaral Peixoto Junior. P. 10, 11, 12 e 16.
7. MACEDO SOARES, Gerson. Op. Cit. p. 152.
8. SÁ BRITO DE SOUZA, Aldo. *A Flotilha de Submersíveis e os Acontecimentos Revolucionários de 1924.* O Jornal, Districto Federal, Quarta-feira, 19 de janeiro de 1927. Rio de Janeiro.
9. SÁ BRITO DE SOUZA, Aldo. Op. Cit.
10. SÁ BRITO DE SOUZA, Aldo. Op. Cit.
11. SÁ BRITO DE SOUZA, Aldo. Op. Cit.
12. ACHÉ, Attila Monteiro. *Julgamentos Históricos – Recurso Criminal n. 553 A Conspiração Protogenes.* Supremo Tribunal Federal, Distrito Federal, 26 de fevereiro de 1927. p. 28.
13. ACHÉ, Áttila Monteiro. *Depoimento Prestado ao Serviço de Documentação da Marinha.* Fita nº 3. Rio de Janeiro, 1975.
14. ACHÉ, Attila Monteiro. *A Conspiração Protógenes Pereira Guimarães – Razões de Recurso.* Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1926, p.20.
15. PINTO LIMA, Armando de. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Arquivo Público Mineiro. Fundo Arthur Bernardes, Caixa 118, Pacote 318, Documento nº 62.
16. SÁ BRITO DE SOUZA, Aldo. Op. Cit. p. 1.
17. ACHÉ, Áttila Monteiro. *Depoimento Prestado ao Serviço de Documentação da Marinha.* Op. Cit.
18. ACHÉ, Áttila Monteiro. *A Conspiração Protógenes.* Op. Cit. p. 20.
19. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Julgamentos Históricos – RCr 553 – A Conspiração Protógenes.* Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 26 de fevereiro de 1927, p. 38 e 39.
20. ACHÉ, Áttila Monteiro. *A Conspiração Protógenes.* op. Cit. p. 20.
21. ACHÉ, Áttila Monteiro. *Depoimento Prestado ao Serviço de Documentação da Marinha.* Op. Cit.
22. ACHÉ, Áttila Monteiro. *Depoimento Prestado ao Serviço de Documentação da Marinha.* Op. Cit.
23. ACHÉ, Áttila Monteiro. *Julgamentos Históricos – RCr 553.* Op. Cit. p. 29.
24. PINTO LIMA, Armando. Op. Cit. p. 5.
25. PINTO LIMA, Armando. Op. Cit. p. 4.
26. SÁ E ALBUQUERQUE, Olímpio. *Despacho de Impronúncia. Recurso Crime n. 553. A Chamada Conspiração Protogenes.* Supremo Tribunal Federal. Memorial dos Recorridos. *O Globo*, sd., Rio de Janeiro, p. 153.
27. BRASIL. Ministério da Marinha. *Livro de Quarto do Tender Ceará.* Serviço de Documentação da Marinha, Microfilme 597 /006 /418, q. 1215.
28. BRASIL. Ministério da Marinha. *Livro de Quarto do Tender Ceará.* Op. Cit. Q. 1216.
29. CASTRO E SILVA, José Machado. *Julgamentos Históricos – Recurso criminal 553.* Op. Cit. p. 42.

30. BRASIL. Ministério da Marinha. *Livro de Quarto do Tender Ceará.* Op. Cit. Q. 1217.
31. ALENCAR, Alexandrino. *Relação de Oficias Presos, encaminhada ao Presidente Arthur Bernardes.* Rio de Janeiro, 25 de outubro de 1924. Arquivo Público Mineiro. Fundo Arthur Bernardes. Caixa 86, Pacote 292 e Documento nº 1815.
32. ACHÉ, Attila Monteiro. *Depoimento prestado ao Serviço de Documentação da Marinha.* Op. Cit.
33. AMARAL PEIXOTO, Augusto do. *Memória da Revolução.* Montevidéu, Uruguai FGV/CPDOC. Arquivo AAP, s.d. p. 11.
34. AMARAL PEIXOTO, Augusto do. *Autobiografia.* Rio de Janeiro. FGV/CPDOC. Arquivo AAP. Se. Sd. p. 21.
35. PINTO DA LUZ, Arnaldo. *Comunicação do Chefe do Gabinete ao Exmo. Sr. Ministro da Marinha.* Rio de Janeiro, 15 de novembro de 1924, p. 1. Serviço de Documentação Geral da Marinha.
36. PINTO LIMA, Armando de. Op. Cit. p. 7 e 8.
37. HERMES, Mario Jorge da Fonseca. Os Militares e a Política durante a República (Parte XXX). Rio de Janeiro. Revista Marítima Brasileira, out/dez. 1999, vol 119 nºs 10/12, p.57.
38. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima*, op. Cit. p. 1.
39. GUILHOBEL, Renato de Almeida.*Memórias*. Rio de Janeiro. 1973. Fundação IBGE. P.154.
40. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 7.
41. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 3.
42. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 7.
43. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 10.
44. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 10.
45. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 11.
46. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 11 e 12.
47. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. 12.
48. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 12.
49. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima.* Op. Cit. p. 12.
50. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima* – Informação Prestada pelo Capitão-de-Corveta Moraes Rego ao presidente Arthur Bernardes. Op. Cit. Capa.
51. ALENCAR, Alexandrino. Presos por denuncia da Policia como fazendo parte do grupo de Officiaes que ultimamente eram vistos constantemente com o commandante Protogenes. Gabinete do Ministro da Marinha, 25 de outubro de 1924. Arquivo Público Mineiro, Fundo Arthur Bernardes, Caixa 86, Pacote 292, Documento 1815.
52. BRASIL. Superior Tribunal Militar. *Inquérito Policial Militar do Encouraçado São Paulo.* Rio de Janeiro, 1924, fl. 679.
53. BRASIL. Superior Tribunal Militar. *Inquérito Policial Militar do Encouraçado São Paulo*, op. Cit. Fl. 678.
54. BRASIL. Superior Tribunal Militar. *Inquérito Policial Militar do Encouraçado São Paulo*, op. Cit. Fl. 600.
55. LIMA, Pinto. *Memorial do Commandante Pinto Lima*, op. cit. p. 12.
56. Ministerio da Marinha. Imprensa Naval. *A Vida nos "FF". 1914-1934.* S.e.d.

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.

UMA MARINHA OCEÂNICA PARA O SÉCULO XXI(*)

EDUARDO ITALO PESCE(**)
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Duas potências emergentes: Índia e Brasil
Projeções oceânicas
Quatro futuros possíveis
Marinha costeira e fluvial
Marinha de negação do mar
Marinha de controle de área marítima
Marinha de projeção de poder
Evolução gradual
Metas para o reaparelhamento
Principais classes de belonaves
Telecomunicações e sensoreamento remoto
Alcântara, Timor Leste e acesso ao espaço
Construção naval militar no Brasil
Reativação da indústria naval militar
Programa naval de emergência
Evolução da composição da Esquadra
Custos do Programa Naval
Origem dos recursos
Cooperação internacional
Capacitação dos recursos humanos
Mobilização de interesses
Conclusão

(*) Artigo extraído de partes do livro de Eduardo Italo Pesce *"De costas para o Brasil": A Marinha oceânica do Século XXI* (Rio de Janeiro: Edição do autor, 2002).

(**) Membro do Instituto de Defesa Nacional (IDEN), do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES) e do U.S. Naval Institute; colaborador da *Revista Marítima Brasileira*, da revista *Segurança & Defesa* e do jornal *Monitor Mercantil*; especialista *latu sensu* em Relações Internacionais, pedagogo e professor de Língua Inglesa; coordenador administrativo do Projeto Especial de Desenvolvimento da Inteligência e da Criatividade (PEDIC), da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

INTRODUÇÃO

O Brasil necessita superar a visão histórica e estratégica voltada para dentro e assumir seu devido lugar no mundo, como potência média que aspira a tornar-se uma grande potência no futuro. Nosso país necessita de uma Marinha de águas profundas, capaz de representar seus interesses no exterior, além de servir de protótipo para uma verdadeira Marinha oceânica no futuro. Em tempo de paz, tanto em períodos normais como durante as crises internacionais, uma Marinha de porte médio, com alguma capacidade oceânica, como é atualmente a do Brasil, pode ser empregada na defesa dos interesses nacionais em águas relativamente distantes.

A Marinha do Brasil atual poderá evoluir no sentido de tornar-se uma força naval oceânica, com capacidade de projeção de poder, constituída por uma esquadra balanceada, nucleada em um ou mais navios-aeródromos e integrada por navios de combate de superfície, submarinos de ataque nucleares e convencionais e uma força anfíbia adequada, além dos navios de apoio logístico móvel.

A fim de projetar e construir tais meios no Brasil, será necessário reativar a indústria nacional de contrução naval com fins militares e aumentar os investimentos no reaparelhamento da Marinha.

Os conceitos e as opiniões aqui emitidos são de caráter estritamente pessoal, não representando nenhum interesse comercial ou ponto de vista oficial.

DUAS POTÊNCIAS EMERGENTES: ÍNDIA E BRASIL

O esforço da Índia para a obtenção de um nível adequado de capacitação na área de defesa é uma lição estratégica para o Brasil, onde é notório o desinteresse das elites pelos assuntos ligados à defesa nacional.[1]

No Brasil, ao contrário, o discurso político dominante costuma utilizar as desigualdades sociais e a ausência de ameaça externa ostensivamente percebida como justificativas para a manutenção do orçamento de defesa em níveis baixíssimos

Apesar dos problemas internos e de fronteira, a Índia é a maior democracia do planeta e possui uma economia em crescimento acelerado, ocupando uma posição estratégica de destaque como potência nuclear emergente na Ásia Meridional e no Oceano Índico. É também candidata a um lugar permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas e – ao contrário do que vinha, até há pouco, fazendo o Brasil – não parece disposta a abrir mão de sua candidatura.

Após a independência do domínio colonial britânico, ocorrida em 1947, a elite indiana percebeu que não seria possível esperar até que o país atingisse o pleno desenvolvimento econômico e social para implementar um projeto autônomo de potência, sob risco de vir a sofrer um desmembramento territorial. No Brasil, ao contrá-

1 Este bloco baseou-se inicialmente em Eduardo Italo Pesce: "Índia, uma lição estratégica", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 1//11/2000, p. 8 (Opção Brasil) e *Revista Marítima Brasileira* 1º trim/2001, pp. 145 e 146.

rio, o discurso político dominante costuma utilizar as desigualdades sociais e a ausência de ameaça externa ostensivamente percebida como justificativas para a manutenção do orçamento de defesa em níveis baixíssimos, adiando indefinidamente a modernização das Forças Armadas.

A Índia possui Forças Armadas fortemente inspiradas no modelo britânico, com elevado nível de profissionalismo e sem antecedentes de intervenção armada na política interna do país. O Exército, a Marinha e a Força Aérea empregam material de diversas procedências, mas existe uma considerável indústria local de defesa, que produz armamentos terrestres, navios de guerra (inclusive submarinos de propulsão convencional) e aeronaves militares de vários tipos. A quarta do mundo em número de unidades, a Marinha indiana (*Bharatya Nau Sena*) é o Poder Naval dominante entre as Marinhas dos países banhados pelo Oceano Índico. Está dando início à construção de um navio-aeródromo de projeto francês e planeja construir seus próprios submarinos nucleares no futuro.[2]

No Brasil, o ritmo demasiadamente lento dos investimentos no Programa Nuclear da Marinha (PNM) coloca em risco o desenvolvimento da tecnologia de propulsão nuclear para submarinos. A crônica escassez de recursos também impediu a construção em estaleiro nacional, gerando milhares de empregos diretos e indiretos, de um novo navio-aeródromo para substituir o velho NAeL *Minas Gerais* – o que levou a Marinha a optar pela obtenção de um navio de segunda mão no exterior. Adquirido no final de 2002, o ex-NAe francês *Foch* (rebatizado como *São Paulo*) chegou ao Brasil no início de 2001, sendo incorporado à nossa Esquadra no mesmo ano.[3]

PROJEÇÕES OCEÂNICAS

"Para sermos fortes na terra, devemos ser supremos no mar", afirmou o líder indiano Jawaharlal Nehru.[4]

O principal antagonismo regional no sul da Ásia é a confrontação entre Índia e Paquistão. Há também problemas na fronteira da Índia com a China. Entretanto, o subcontinente indiano projeta-se de norte a sul, como uma cunha, sobre o Oceano Índico – o que confere à Índia uma posição estratégica vantajosa naquele oceano.

Para fins de adestramento, existe ainda na Marinha da Índia o Comando Naval do Sul, com uma terceira esquadra

A Marinha indiana possui dois comandos navais, com suas respectivas esquadras, cujas áreas de atuação estão situadas nos litorais ocidental (Mar da Arábia) e oriental (Golfo de Bengala).

Para fins de adestramento, existe ainda o Comando Naval do Sul, com uma terceira esquadra.

No caso do Brasil, não há no momento antagonismos regionais com que se preo-

2 *Cf.* o excelente *site* não oficial das Forças Armadas indianas em *http://www.bharat-rakshak.com/*. *Cf.* também o *site* oficial em *http://www.armedforces.nic.in/*. Em ambos, a página da Marinha indiana contém grande quantidade de informações.

3 *Cf.* Pesce, "Índia, uma lição estratégica", *Op. cit.*

4 *"To be strong on land, we must be supreme at sea."* *Apud.* página da Marinha indiana em http//bharat-rakshak.com/.

cupar. Em futuro previsível, qualquer ameaça militar clássica que possa surgir teria origem extracontinental. A Marinha do Brasil possui atualmente uma só esquadra, cuja área de atuação estende-se, em princípio, a todo o litoral brasileiro e ao Atlântico Sul. Entretanto, o Brasil na verdade também possui dois litorais, situados acima e abaixo da cintura Natal-Dacar. A área marítima setentrional (ao norte de Natal) defronta-se com o Atlântico Norte e a extremidade sudeste do Caribe, enquanto que a área marítima meridional (ao sul de Natal) está inteiramente voltada para o Atlântico Sul.

O litoral brasileiro também se projeta como uma cunha, de leste para oeste, em direção à África, onde os problemas causados pela instabilidade política e econômica e por violentas guerras étnicas e tribais somam-se aos provocados por doenças como a Aids e pela fome e miséria endêmicas, resultando em altíssimos níveis de mortalidade e na redução da população. Tudo isso contribui para tornar aquele continente extremamente vulnerável aos interesses econômicos e militares hegemônicos das grandes potências. A possibilidade de instalação, por alguma potência alienígena, de bases aéreas e navais na África Ocidental – de onde o litoral e o território brasileiros, assim como as rotas marítimas do Atlântico Sul, pudessem ser ameaçados – constitui um risco para o Brasil.

No caso do Brasil, não há no momento antagonismos regionais com que possamos nos preocupar

QUATRO FUTUROS POSSÍVEIS

No Brasil, assim como na Índia, a Marinha historicamente ocupa o terceiro lugar em prioridade nas dotações orçamentárias para a defesa. Em ambos os países, o Exército e a Força Aérea têm mentalidade e visão estratégica voltadas para os aspectos regionais e internos da defesa e da segurança, enquanto que a Marinha está mais voltada para fora, possuindo uma visão estratégica que ultrapassa a dimensão puramente regional da defesa nacional. Entre os oficiais de Marinha indianos, pode-se notar a existência de uma "escola britânica" e de uma "escola soviética" de pensamento estratégico naval, identificadas respectivamente com as Esquadras ocidental e oriental. O mesmo não ocorre no Brasil, onde as influências britânica e norte-americana foram fundamentais.

O Dr. Thomas P. M. Barnett identifica quatro rumos possíveis para a evolução da Marinha indiana: *Minimum-Deterrent Navy*, ou Marinha de dissuasão mínima (escola soviética e foco regional); *Sea-Denial Navy*, ou Marinha de negação do mar (escola soviética com ambição global); *Sea Lines of Communication-Stability Navy*, ou Marinha de estabilidade das linhas de comunicação marítimas (escola britânica e foco regional); e *International Coalition Navy*, ou Marinha de coalizão internacional (escola britânica com ambição global).[5]

Ao se comparar a situação atual, as tendências e as divergências de opinião sobre o desenvolvimento futuro das forças navais, na Índia e no Brasil, também é possível vislumbrar quatro rumos ou futuros possíveis para a evolução do Poder Naval brasileiro. Este autor acredita que, no caso do Brasil, esses quatro futuros poderiam ser: *Marinha*

5 *Cf.* Thomas P. M. Barnett, "India's 12 Steps to a World-Class Navy", *Proceedings 127* (7/1,181): 41-43, Annapolis, July 2001.

costeira e fluvial; *Marinha de negação do mar*; *Marinha de controle de área marítima*; e *Marinha de projeção de poder*.

A seguir vamos analisá-los, na tentativa de determinar o que melhor se ajustará às necessidades e aos interesses nacionais do país no século XXI.

Marinha costeira e fluvial

A primeira hipótese, uma *Marinha costeira e fluvial*, seria a aspiração dos defensores de uma força naval composta unicamente por meios costeiros de porte modesto, destinados às missões de patrulhamento, socorro e salvamento marítimos, além de meios fluviais, para a manutenção da segurança da navegação nos rios e para cooperação com o Exército, na Amazônia e no Pantanal. Apoiada fundamentalmente por aviação baseada em terra, uma Marinha assim estruturada seria pouco mais do que uma Guarda Costeira.

Em outras palavras, necessitamos de "duas Marinhas em uma só"

A opção por este modelo de forças navais, além de contrariar todas as tendências históricas do desenvolvimento do Poder Naval brasileiro (a Esquadra existente seria desmantelada?), representaria a vitória de uma visão estratégica continental, que relega os assuntos relativos ao mar e à Marinha a um segundo plano.

É a opção preferida dos que – por estarem ligados à área de segurança pública ou por outras razões – defendem o envolvimento direto das Forças Armadas no combate ao narcotráfico e ao crime organizado.

Também é defendida por estrategistas ligados, de alguma forma, à força terrestre. Estes últimos, em consonância com sua visão continental, consideram uma Marinha de águas profundas um desperdício, incompatível com a aparente realidade estratégica brasileira.

Na realidade, o Brasil é um país de tipo misto, de dimensões continentais e extensas fronteiras terrestres, mas também com amplos interesses marítimos a preservar. Além de extensas rotas marítimas estratégicas, de um vasto mar patrimonial (com 200 milhas marítimas de largura) e de um longo litoral, nosso país possui uma complexa rede fluvial, com duas grandes bacias internacionais (a Amazônica e a do Prata). Por tais razões, necessitamos de uma Marinha capaz de operar em águas profundas, assim como em águas costeiras e fluviais.

Em outras palavras, necessitamos de "duas Marinhas em uma só".

Marinha de negação do mar

A segunda hipótese, uma Marinha de negação do mar, seria aquela preconizada pelos defensores de uma força naval inspirada na Marinha soviética do final dos anos 50, composta por submarinos nucleares e convencionais de ataque (armados com torpedos e com mísseis antinavio e de cruzeiro) e por unidades ligeiras de superfície (preferencialmente armadas com mísseis antinavio). Igualmente apoiada por aviação baseada em terra, esta Marinha estaria capacitada a atuar na defesa distante e aproximada do litoral brasileiro ou no ataque às rotas marítimas de comunicação de um possível inimigo. Entretanto, teria pouca flexibilidade de emprego em outras tarefas – nas ações de presença naval (em tempo de paz) ou de controle de uma área marítima (em tempo de guerra).

Além disso, a adoção deste segundo modelo poderia levar à percepção errônea de que a estratégia naval brasileira consi-

dera como adversário provável a Marinha dos Estados Unidos.

Convém lembrar outra frase célebre de Nehru: "Nomear inimigos potenciais é fazer inimigos reais."[6] Contra este modelo depõe ainda o fato de ter sido rapidamente abandonado pela União Soviética, a partir dos anos 60, quando foi retomada a construção de uma Marinha com alguma capacidade de intervenção em escala global, processo que foi interrompido com o fim da Guerra Fria e o colapso da antiga URSS. A Marinha russa atual é bem mais modesta, podendo ser considerada de porte semelhante à britânica e à francesa, apesar de ainda ser mais numerosa do que estas, principalmente quanto a submarinos.

Marinha de controle de área marítima

A terceira hipótese, uma *Marinha de controle de área marítima*, é a mais provável a médio prazo, correspondendo a uma força naval balanceada, capaz de atender às necessidades imediatas do Brasil, preferencialmente (mas não exclusivamente) em nível regional, na defesa de seus interesses nacionais – além de ser o protótipo ou "núcleo de excelência" inicial de uma futura Marinha oceânica de projeção de poder.

Sob vários aspectos, é o modelo oposto do anterior – visando antes à proteção do tráfego marítimo amigo e aliado do que à negação do uso do mar por um possível adversário.

As noções relativas à aplicação do Poder Naval em tempo de paz (em períodos de normalidade ou de crise) aplicam-se perfeitamente a uma Marinha voltada para o controle de áreas marítimas.

Na verdade, o terceiro e o quarto modelos de Marinha aqui descritos estão associados, já que um pode evoluir rumo ao outro. Ambos pressupõem a existência de meios adequados ao emprego costeiro e fluvial, não excluindo nem negligenciando tais tipos de operações navais. Portanto, o terceiro modelo – uma Marinha de controle de área marítima, com perfil típico de potência naval média – foi selecionado como objeto do presente estudo.

Marinha de projeção de poder

A quarta e última hipótese – uma *Marinha de projeção de poder*, em nível regional ampliado ou em coalizão – poderá ou não materializar-se, dependendo dos rumos que o desenvolvimento brasileiro vier a tomar. Entretanto, é a meta natural de longo prazo, para uma Marinha com vocação oceânica. Essencialmente, seria uma versão bem mais completa e capaz da Marinha de controle de área marítima visualizada na terceira hipótese, sendo a diferença entre ambas apenas uma questão de *número* e *diversificação* de unidades.

Haverá assim um momento (perceptível ou não) na evolução de uma Marinha com capacidade oceânica em que a transição de um modelo a outro ocorrerá naturalmente.

A Marinha do Brasil atual é constituída por aproximadamente cem navios. Destes navios, cerca de um terço constitui a Esquadra, sediada no Rio de Janeiro, enquanto que os dois terços restantes integram as Forças Distritais ou estão subordinados à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e à Escola Naval.[7] Nossa Marinha –

6 *"Naming potential enemies is making real enemies." Apud.* Eduardo Italo Pesce, "Forças Armadas, Estado e sociedade", *Revista Marítima Brasileira 119* (1/3): 93-108, Rio de Janeiro, jan./mar. 1999. (Trabalho vencedor do Prêmio *Revista Marítima Brasileira* referente ao triênio 1999-2001).

7 *Cf.* Richard Sharpe (ed.), *Jane's Fighting Ships* (London/New York: Jane's Communication Group), várias edições. *Cf.* também A. D. Baker III (ed.), *Combat Fleets of the World* (Annapolis, Naval Institute Press), várias edições. *Cf.* ainda o *"site"* oficial da Marinha do Brasil em *http://www.mar.mil.br/*.

que já possui um número razoável de unidades com capacidade para operar em águas profundas – pode, com pequenos acréscimos, transformar-se num *protótipo de força naval oceânica*.

Sem grande dificuldade nem custos demasiadamente elevados, a indústria naval brasileira poderia produzir os meios flutuantes necessários para realizar tal transformação. A obtenção de parte considerável dos meios aéreos e de fuzileiros navais também poderia ser atendida sem problemas pela indústria nacional.

A curto e médio prazos, deve-se evitar medidas precipitadas – como a transferência para a Marinha da aviação de patrulha marítima baseada em terra ou a expansão do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) – que demandem recursos significativos, necessários à renovação e ampliação dos meios flutuantes. Isso não significa que tais medidas não sejam importantes. Entretanto, o desenvolvimento de uma Marinha oceânica, típica de grande potência, é um *processo* lento e gradual, no qual cada *etapa* deve suceder à anterior, sob pena de comprometer os *resultados* a serem obtidos.

Nossa Marinha – que já possui um número razoável de unidades com capacidade para operar em águas profundas – pode, com pequenos acréscimos, transformar-se num *protótipo de força naval oceânica*

EVOLUÇÃO GRADUAL

Em seus estágios iniciais de desenvolvimento (cerca de duas décadas), uma força naval como a aqui visualizada não teria capacidade significativa para realizar operações de projeção de poder sobre terra, de porte comparável ao das realizadas pela Marinha dos Estados Unidos, em escala global, ou pelas principais Marinhas da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), em escala mais limitada. Entretanto, para operações com objetivos mais modestos – como as realizadas em tempo de paz (tanto em períodos normais como durante as crises internacionais) –, uma força naval de porte médio, capaz de operar em áreas marítimas distantes de suas bases, por períodos de tempo relativamente prolongados (semanas ou meses), seria de enorme valor.[8]

Sem dúvida, tal força poderia prestar inestimável contribuição à manutenção da paz e da estabilidade internacionais.

É impressionante a facilidade com que uma típica Marinha de mar contíguo – como ainda é a Marinha do Brasil do início do século XXI – pode adquirir a capacitação necessária para operar, por períodos relativamente longos, em águas distantes do próprio litoral.[9] No caso brasileiro, isto significaria ser capaz de operar sem dificuldade na parte oriental do Atlântico Sul, no Caribe ou até mesmo em outros oceanos (no litoral africano do Índico ou no litoral sul-americano do Pacífico, por exemplo). Para viabilizar tal emprego, bastaria acrescentar à Esquadra algumas unidades de apoio logístico móvel

8 *Cf.* Paulo Lafayette Pinto, *O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz* (Rio de Janeiro: SDGM, 1989), pp. 23-64.
9 *Ibid.*, pp. 90-96.

(para reabastecimento no mar e reparos) com características modernas e velocidade máxima contínua de pelo menos 20 nós.

Além dos meios necessários, porém, é preciso ter *vontade* para realizar essa transformação.[10]

METAS PARA O REAPARELHAMENTO

No início de 2002, a Esquadra brasileira era constituída por 33 navios (mais dois em construção e um em conversão), capitaneados pelo NAe *São Paulo*. Além deste navio-aeródromo, incluía um total de 18 navios de escolta: dez fragatas (F); quatro corvetas (CV); e quatro contratorpedeiros (CT). Completavam seu efetivo quatro submarinos (S) e dez unidades auxiliares: dois navios de desembarque doca (NDD); um navio de desembarque de carros de combate (NDCC); dois navios-transporte de tropas (NTrT); dois navios-tanque (NT); um navio de socorro submarino (NSS); um navio-escola (NE); e um navio-veleiro (NVe). As unidades aéreas incluíam cinco esquadrões de helicópteros e um de aviões.[11]

Em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), encontram-se a CV *Barroso* e o S *Tikuna*. Além disso, o antigo navio mercante *Lloyd Atlântico* (rebatizado como *Atlântico Sul* pela Marinha) está sendo convertido em navio de apoio logístico (NApLog) pelo AMRJ.[12]

No início do segundo semestre de 2002, o agravamento das restrições orçamentárias obrigou a Marinha do Brasil a antecipar o início do período de manutenção do NAe *São Paulo* e a colocar dois contratorpedeiros na reserva (reduzindo para 31 o número de navios da Esquadra oficialmente na ativa), a fim de cortar gastos. A Marinha também antecipou a baixa de algumas unidades e reduziu o ritmo de seu programa de reaparelhamento, dilatando os prazos dos projetos em execução e adiando o início de novos projetos.[13]

O desenvolvimento de uma Marinha oceânica, típica de grande potência, é um *processo* lento e gradual, no qual cada *etapa* deve suceder à anterior, sob pena de comprometer os *resultados* a serem obtidos

Este autor considera relativamente conservadora a meta de possuirmos, em meados da segunda década do século XXI, uma Esquadra de alto-mar constituída por cerca de 45 unidades: um ou dois navios-aeródromos; 25 navios de escolta de superfície; sete ou oito submarinos de propulsão convencional; e 11 unidades auxiliares (navios anfíbios, de apoio logístico móvel e de instrução).

As novas unidades – destinadas a substituir as que dessem baixa e a ampliar o número de navios da Esquadra – deveriam ser necessariamente de construção nacional, de modo a não prejudicar os *efeitos indiretos* – para a recuperação da capacidade industrial e a geração de emprego – de um Programa Naval como o visualizado neste trabalho.

---

10 *Ibid.*, p. 90.

11 *Cf.* Sharpe, *Op. cit. Cf.* também Baker, *Op. cit. Cf.* ainda *http://www.mar.mil.br/*.

12 *Ibidem.*

13 *Cf.* Roberto Lopes, "Crise financeira obriga Marinha a adiar projetos", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 26/07/2002, p. A5.

É forçoso admitir, porém, que o quadro orçamentário atual dificulta qualquer investimento na área de defesa. Isso torna crucial a importância da *relação custo-benefício* dos meios.

O ideal seria se a Marinha do Brasil pudesse dispor de *três* NAe, a fim de que um estivesse permanentemente disponível para emprego operativo, com mais um em trânsito ou adestramento e um terceiro em manutenção.[14] O número mínimo seria dois – pois, como se diz na Marinha, "quem tem um não tem nenhum".[15] De fato, o ciclo operativo de uma Marinha leva sempre em conta que, a cada momento, apenas uma parte das unidades em serviço (normalmente cerca de um terço) estará disponível para emprego. De acordo com esta "lei das tríades" (que não se aplica apenas às forças navais), o ideal seria adquirir meios em quantidades múltiplas de três – o que, por diversas razões (principalmente de ordem financeira), nem sempre é possível. Isso torna necessário um enorme esforço, a fim de otimizar o emprego do pequeno número de unidades disponível.[16]

A "ordem de batalha", que consta de publicações como o *Jane's Fighting Ships* e o *Combat Fleets of the World*, não corresponde à real capacidade das forças navais de um país. Usando a lógica das "tríades", deduz-se que, enquanto contarmos só com submarinos de propulsão convencional diesel-elétrica, serão necessárias 15 unidades, apenas para guarnecer *cinco* estações de patrulha defensivas, ao longo do litoral brasileiro. Do mesmo modo, seriam necessários nove submarinos nucleares de ataque, para guarnecer *três* estações de patrulha distantes do nosso litoral, nas proximidades da cintura Natal-Dacar (que separa o Atlântico Sul propriamente dito da parte meridional do Atlântico Norte), do Cabo Horn (entre o Atlântico Sul e o Pacífico) e do Cabo da Boa Esperança (entre o Atlântico Sul e o Índico).

PRINCIPAIS CLASSES DE BELONAVES

Há anos vêm sendo propostos vários tipos de casco "não convencional" para embarcações ou navios de superfície. Entretanto, o monocasco de deslocamento provavelmente ainda continuará, por muito tempo, a ser usado em navios de guerra. Este tipo de casco representa uma solução de compromisso já testada em termos de velocidade, desempenho marinheiro, estabilidade, espaço interno disponível (para aeronaves, armamento, munição, combustível, víveres etc.), capacidade de resistir a avarias e (principalmente) custo.

As principais tendências (de evolução) no projeto de navios de combate de superfície estão associadas à modularização de componentes e à adoção de um perfil *stealth* (que reduz a probabilidade de detecção pelo radar), de sistemas mais silencioso de propulsão turboelétrica ou diesel-elétrica e de sistemas de armas com arquitetura aberta e capacidade de computação descentralizada.

Os modernos navios "de escolta" (contratorpedeiros e fragatas) têm dimensões e deslocamento típicos de cruzador.

---

14 *Cf.* Eduardo Italo Pesce & Ronaldo Leão Corrêa, "Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil", *Revista Marítima Brasileira 120* (4/6): 171-195, Rio de Janeiro, abr./jun. 2000.

15 Lafayette Pinto, *Op. cit.*, p. 99. A máxima completa seria: "Quem tem um não tem nenhum, quem tem dois tem um e quem tem três tem sempre dois."

16 *Cf.* Pesce & Corrêa, *Op. cit.* Pela lógica conservadora das "tríades", quem tem dois tem um ou nenhum e quem tem três tem pelo menos um.

Isso resulta em navios polivalentes, capazes de destruir ou neutralizar alvos em terra a distância (normalmente com mísseis de cruzeiro), sem prejuízo para sua capacidade de emprego antiaéreo, anti-submarino e antinavio. **No entender deste autor, no século XXI a Marinha do Brasil deveria concentrar seus esfoços na construção de três classes principais de navios de combate para sua Esquadra: (1) *navios-aeródromos*; (2) *submarinos nucleares de ataque*; e (3) "*superfragatas*" *polivalentes*.**

As três classes de navios acima deveriam ser igualmente capazes de atuar em operações de guerra no mar e de projeção de poder sobre terra. Para isso, a Aviação Naval brasileira deveria ser dotada de modernas aeronaves de interceptação e ataque em quantidade razoável, assim como de aeronaves AEW (*Airborne Early Warning*), de alarme aéreo antecipado. Além disso, os submarinos e navios de combate de superfície da Esquadra deveriam ser armados com mísseis de cruzeiro de longo alcance. A obtenção, por nossa Marinha, de algum tipo de míssil superfície-ar de alcance médio, para a defesa antiaérea de área, também deverá ocorrer no futuro.

Os navios de superfície operam em conjunto, constituindo forças-tarefa e grupos-tarefa, para o desempenho de missões e também para proteção mútua.

Operando submerso em águas hostis, um submarino de ataque (com propulsão nuclear ou diesel-elétrica) atua de modo independente, contra os submarinos e navios de superfície do inimigo. Normalmente, seu armamento é constituído por torpedos pesados, mísseis antinavio ou de cruzeiro e minas de fundo.

A superioridade de desempenho dos submarinos nucleares de ataque, como instrumento de negação do mar, é indiscutível. Um número modesto de unidades deste tipo daria à Marinha do Brasil substancial capacidade de *dissuasão* contra bloqueios ou outras ameaças vindas do mar, aumentando consideravelmente o patamar de risco de um possível adversário, ainda que mais poderoso.[17]

TELECOMUNICAÇÕES E SENSOREAMENTO REMOTO

Uma adequada capacidade de telecomunicações (inclusive por satélite) é vital para as operações navais, principalmente após a adoção do conceito de *network-centric warfare* (guerra centrada em redes) pelas principais Marinhas. Este conceito resultou do desenvolvimento das redes de computadores e da tecnologia de sensoreamento remoto e telecomunicações por satélite. Os navios e as aeronaves de uma força naval tornaram-se parte de um sistema integrado, que conta também com elementos baseados em terra ou no espaço. A tecnologia atual inclui sistemas VLP (*Very Low Frequency*), que empregam freqüências muito baixas, para comunicação com submarinos.

A Marinha do Brasil e as duas outras forças singulares dispõem de sistemas de telecomunicações via satélite e provavelmente contarão, no futuro, com outros sistemas baseados no espaço – inclusive satélites militares de vigilância e observação.

Os satélites de vigilância marítima, dotados de sensores remotos (radar, TV, infravermelho etc.), permitem localizar navios no mar, transmitindo imagens em tempo real, diretamente às forças navais ou para centros de coleta e avaliação em terra. Entretanto, sua órbita *geossincrônica* (e não geoestacionária) proporciona uma co-

17 *Cf.* Eduardo Italo Pesce, "Submarinos de ataque: nucleares ou diesel-elétricos?", *Revista Marítima Brasileira 119* (7/9): 127-130, Rio de Janeiro, jul./set. 1999, e outras versões do mesmo texto.

bertura intermitente das áreas de interesse (tornando necessário utilizar vários satélites para aumentar a freqüência de sobrevôo), e suas limitações de emprego (por influência das condições meteorológicas ou de outros fatores) podem dificultar a localização ou o acompanhamento de navios no mar.[18]

A necessidade de informações atualizadas sobre a posição, o rumo e a composição da força naval inimiga é vital para a conduta da guerra no mar. O esclarecimento aéreo é ainda essencial, pois as atuais limitações dos satélites tornam necessário empregar aeronaves de patrulha de longo alcance e outros meios de reconhecimento e vigilância. Vários países empregam enormes radares de vigilância marítima, com alcance superior ao do horizonte, instalados em terra. Extensas redes de sensores acústicos de leito marinho podem ser empregadas, para a detecção e o acompanhamento de submarinos nucleares em imersão.[19]

Tal perspectiva transforma o Mar do Timor numa área estratégica de elevado valor para o Brasil. Seria extremamente conveniente que, após a consolidação do processo de independência do Timor Leste, o Brasil mantivesse uma discreta presença militar naquele país

ALCÂNTARA, TIMOR LESTE E ACESSO AO ESPAÇO

Por situar-se nas proximidades do Equador, o Centro Espacial de Alcântara, no Maranhão, é de importância estratégica fundamental, pois sua localização possibilita o lançamento, a custos menores, de cargas úteis em qualquer órbita. Qualquer que seja a órbita de destino da carga útil, porém, o veículo lançador deve necessariamente passar pelo *ponto antípoda* do centro de lançamento espacial, para ingressar na órbita terrestre. Isto torna qualquer lançamento vulnerável à interceptação em *dois* locais: nas proximidades do centro espacial de origem ou próximo a seu ponto antípoda. O antípoda de Alcântara situa-se nas cercanias do Mar do Timor, próximo ao Timor Leste, que, deste modo, torna-se o *guardião mais próximo da "janela de ingresso" do Brasil ao espaço exterior.*[20]

A tecnologia necessária para derrubar satélite em órbita (ou inerferir em seu funcionamento) já existe, embora ainda não esteja em serviço operacional. Em futuro próximo, os mísseis antibalísticos lançados por navios de superfície, atualmente em desenvolvimento, também poderão ser utilizados para interceptar lançamentos espaciais. Tal perspectiva transforma o Mar do Timor numa área estratégica de elevado valor para o Brasil. Nosso país, porém, ainda não possui os meios necessários para controlar aquela área marítima.[21]

18 cf. Friedman, Op. cit., pp. 80-81 et passim.
19 Ibid., pp 78-100.
20 Este bloco baseou-se em Eduardo Italo Pesce, "O Timor Leste e a defesa espacial brasileira no século XXI", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 26/5/1999, p. 12 (Opção Brasil).
21 Ibid.

Seria extremamente conveniente que, após a consolidação do processo de independência do Timor Leste, o Brasil mantivesse uma discreta presença militar naquele país. O duplo propósito de estreitar nossos laços de amizade com a nação timorense e demonstrar nossos interesses no Mar do Timor poderia ser alcançado com a realização periódica de exercícios operativos e visitas de cortesia, por grupos-tarefa e unidades de nossa Esquadra.[22] O Brasil também poderia prestar assistência militar ao Timor Leste, ajudando a organizar e equipar as Forças Armadas timorenses, inclusive formando os seus quadros de pessoal.

CONSTRUÇÃO NAVAL MILITAR NO BRASIL

Desde o período colonial são construídos navios de guerra no Brasil.

Entretanto, nosso país perdeu a primeira e a segunda fases da Revolução Industrial, e só no século XX viria a construir belonaves modernas. No atual AMRJ foram construídas várias classes de unidades de combate e auxiliares. Outras unidades de pequeno e médio porte foram construídas para a Marinha por estaleiros privados. Apesar disso, durante todo o século XX a Marinha do Brasil foi obrigada a obter grande número de navios novos ou de segunda mão no exterior.

Nos últimos anos a Marinha voltou a adquirir (por meio de "compras de oportunidade") algumas unidades de segunda mão no exterior, embora a indústria naval brasileira – que já constrói submarinos e, portanto, pode construir qualquer tipo de belonave – tivesse a capacitação necessária para fazê-las aqui. Pesaram a favor daquela decisão – além da falta de recursos para novas encomendas – os altos custos e os longos prazos de prontificação das unidades construídas aqui. Este problema, comum à indústria privada e ao AMRJ, é de difícil solução enquanto não houver uma economia de escala na produção de navios de guerra no Brasil.

REATIVAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL MILITAR

Nosso país necessita voltar a construir navios de guerra em quantidade.

A *mobilização de interesses* em favor da renovação dos meios flutuantes da Marinha do Brasil pode ser facilitada, se a estratégia de *marketing* adotada enfatizar os benefícios sociais e econômicos *indiretos*, tais como a geração de emprego e a recuperação da indústria naval. A situação precária da Marinha Mercante nacional, na prática reduzida ao transporte de granel e ao apoio à indústria petrolífera *offshore*, dificilmente permitirá a geração de encomendas em número suficiente para reverter a crise que se abateu sobre a indústria naval do País, em boa parte concentrada no Rio de Janeiro.

A reativação da indústria nacional de construção naval com fins militares também contribuiria para a solução desse problema.

O reaparelhamento da Marinha do Brasil, por meio de um Programa Naval de emergência, com a duração prevista de 12 anos (estendendo-se por pelo menos três mandatos presidenciais), possibilitaria a geração de milhares de empregos diretos e indiretos, nos estaleiros e nas indústrias correlatas, fornecedoras de componentes e equipamentos.[23]

---

22 Ibid.

23 Esta proposta foi originalmente apresentada em Eduardo Italo Pesce, "Reativação da construção naval com fins militares", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 8/11/2000, p. 8 (Opção Brasil). A idéia de um programa para reativar a construção de navios de emprego militar no Brasil foi sugerida, em conversas com este autor, pelo Capitão-de-Fragata Renato Luiz Corrêa da Costa.

Posteriormente, o apoio logístico e a manutenção dos navios construídos também necessitariam da participação de empresas privadas e mão-de-obra nacionais.

A exemplo do que ocorre em outros países, o reaparelhamento das forças navais é uma solução viável para a geração de empregos e fluxo financeiro e a manutenção de uma base industrial estratégica, sem perder de vista o objetivo principal, que é a renovação e a ampliação da capacidade da defesa nacional.

Como exemplo de política semelhante à aqui sugerida, podemos citar o caso dos Estados Unidos na década de 70, com os planos de obtenção dos contratorpedeiros classe *Spruance* (31 unidades do projeto original, além de quatro da classe *Kidd* e 27 da classe *Ticonderoga*, de projeto modificado) e das fragatas classe *Oliver Hazard Perry* (50 unidades para a Marinha dos Estados Unidos, além de várias encomendadas para exportação ou construídas no exterior). Um segundo exemplo, bem mais próximo da realidade brasileira, foi o programa italiano da Lei Naval (*Legge Navale*) de 1974-85, que possibilitou a construção, com recursos extra-orçamentários, do Navio-Aeródromo *Giuseppe Garibaldi*, dos contratorpedeiros classe *Audace* (duas unidades) e das fragatas classe *Maestrale* (oito unidades), entre outros navios de combate e auxiliares.[24]

O reaparelhamento da Marinha do Brasil com unidades de construção nacional traria *benefícios imediatos* para um setor capaz de empregar diretamente milhares de trabalhadores e de movimentar vultosas somas em dinheiro. Alguns estaleiros privados, capacitados a construir petroleiros ou graneleiros de grande porte, já possuem diques ou carreiras com dimensões adequadas à construção de navios-aeródromos e navios de assalto anfíbio ou de apoio logístico para a Marinha. Outros, que já construíram corvetas e navios-patrulha, estariam capacitados a construir fragatas e unidades menores de superfície.

Os projetos que viessem a ser desenvolvidos, para atender às necessidades de nossa Marinha, teriam também um excelente potencial de exportação. O Brasil sempre encontrou extrema dificuldade para exportar navios de emprego militar. Tal limitação necessita ser superada. O fomento à exportação de navios de guerra e outros produtos de tecnologia naval, desenvolvidos e produzidos no Brasil, é uma das atividades exercidas pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), uma empresa estatal vinculada à Marinha.

PROGRAMA NAVAL DE EMERGÊNCIA

A proposta visualizada seria a construção no Brasil, num período aproximado de 12 anos (isto é, durante 12 exercícios fiscais), de pelo menos 33 unidades: um navio-aeródromo (NAe) de 40 a 50 mil toneladas; dez fragatas (F) polivalentes de 4 a 6 mil toneladas; 10 navios-patrulha oceânicos (NpaOc) de 1.200 toneladas; cinco navios-patrulha fluviais (NPaFlu) ligeiros; dois navios de desembarque e transporte doca (NDTrD); um navio-transporte de apoio (NTrAp) para carga modular rolante (*Roll-On/Roll-Off*); dois navios de apoio logístico (NApLog) multiproduto; um navio-oficina (NO) e um navio hidroceanográfico (NHo). Estes navios, com as estimativas dos respectivos custos de obtenção (em dólares norte-americanos), estão relacionados na Tabela nº 1.

24 *Cf.* Jean Labayle Couhat, *Combat Fleets of the World 1976-77* (Annapolis: Naval Institute Press, 1976), p. 223.

PROGRAMA NAVAL DE EMERGÊNCIA
(custo estimado dos 33 navios)

Designação	Tipo de navio	Quantidade	Custo (US$)
NAe	Navio-aeródromo	01	800.000.000
F	Fragata	10	3.500.000.000
NPaOc	Navio-patrulho oceânico	10	500.000.000
NPaFlu	Navio-patrulho fluvial	05	100.000.000
NDTrD	Navio de desembarque e transporte doca	02	400.000.000
NTrAp	Navio-transporte de apoio	01	150.000.000
NApLog	Navio de apoio logístico	02	300.000.000
NO	Navio-oficina	01	150.000.000
NHo	Navio-hidroceanográfico	01	100.000.000
Total		**33**	**6.000.000.000**

Tabela elaborada pelo autor. Os custos unitários estimados, exceto para os NPaFlu, são sempre múltiplos de US$ 50 milhões. **FONTE:** Pesce, *"De costas para o Brasil"*, p. 106.

Este programa de emergência incluiria apenas navios de superfície, uma vez que a construção de submarinos no Brasil não é realizada por estaleiros privados, e sim pela própria Marinha, no AMRJ. Caso houvesse interesse, a possibilidade de capacitação de empresas privadas nesta área poderia ser considerada. Como todos os navios teriam casco de aço (material com que os estaleiros de grande porte trabalham), também não seriam incluídos navios de contraminagem (NCM) de casco não magnético, construído em plástico reforçado com fibra de vidro, ou *glass-reinforced plastic* (GRP). Esta tecnologia poderia ser facilmente assimilada por estaleiros construtores de embarcações de pesca ou recreio – embora o casco de um navio de contraminagem seja muito mais robusto.

Em princípio, os **meios aéreos necessários** para guarnecer as unidades de superfície incluiriam aeronaves em número suficiente para a constituição de um grupo aéreo embarcado para cada NAe (total previsto de dois) e de destacamentos aéreos embarcados em outras classes de navios, além de aeronaves de reserva (para recompletamento e instrução). O programa visualizado não inclui o financiamento da obtenção de tais aeronaves, mas a indústria aeronáutica brasileira não teria grande dificuldade em produzi-las – desde que as quantidades de aviões e helicópteros encomendados compensassem os investimentos necessários para a sua fabricação no País.

Do total de 33 navios previstos no programa, 17 seriam destinados à Esquadra. Os dez NPaOc e cinco NPaFlu teriam como destino as Forças Distritais, para ampliar seu efetivo e substituir algumas unidades antigas ainda em serviço. O NHo substituiria um dos dois navios hidrográficos construídos na década de 50, ainda em serviço na DHN.

Se o programa fosse discutido, votado e aprovado até o final de 2003, sendo incluído no Orçamento da União a partir do ano fiscal de 2004, os navios previstos estariam prontificados até 2015.

Um período de 12 anos é uma estimativa razoável, que permite a construção de unidades mais complexas (como o NAe e as "superfragatas"), que não poderiam ser incluídas num programa de duração menor (ver Tabela nº 2).

EVOLUÇÃO DA COMPOSIÇÃO DA ESQUADRA BRASILEIRA, 2002-15
(horizonte aproximado de uma década ou mais)

Tipo	2002-03	2004-05	2006-07	2208-09	2010-11	2012-13	2014-15
NAe	1	1	1	1	1	1	2
F	10	10	10	10	13	16	20
CV	4	4	4	5	5	5	5
CT	2	1	–	–	–	–	–
S	4	4	4	5	5	6	7-8
NDTrD	–	–	–	–	–	1	2
NDD	2	2	2	2	1	–	–
NDCC	1	1	1	1	1	–	–
NTrAp	–	–	–	–	–	1	1
NTrT	2	1	–	–	–	–	–
NApLog	–	–	1	1	1	2	3
NT	2	2	1	1	1	1	1
NSS	1	1	1	1	1	1	1
NO	–	–	–	–	–	1	1
NE	1	1	1	1	1	1	1
NVe	1	1	1	1	1	1	1
Total	**31**	**29**	**27**	**29**	**31**	**37**	**45-46**
Diferença	**0**	**-2**	**-2**	**+2**	**+2**	**+6**	**+9**
Dif. acumulada	**0**	**-2**	**-4**	**-2**	**0**	**+6**	**+15**

Tabela elaborada pelo autor, baseada em suas próprias estimativas e projeções. Os números foram revistos, tomando como base os possíveis efeitos dos cortes orçamentários, realizados no início do segundo semestre de 2002. **FONTE:** Pesce, "*De costas para o Brasil*", p. 106.

EVOLUÇÃO DA COMPOSIÇÃO DA ESQUADRA

Em 2014-15 restarão, dos 27 navios de superfície atualmente em serviço na Esquadra brasileira (mais dois contratorpedeiros na reserva e uma corveta em construção no AMRJ), no máximo 21 unidades: um navio-aeródromo (NAe); dez fragatas (F); cinco corvetas (CV); um navio de apoio logístico (NApLog); um navio-tanque (NT); um navio de socorro submarino (NSS); um navio-

escola (NE) e um navio-veleiro (NVe). Somando-se as 21 unidades remanescentes com as 17 novas, em 2014-15 a Esquadra teria um total de 38 navios de superfície, se o programa aqui visualizado não sofresse atrasos ou paralisações.

Acrescentando-se às unidades acima sete ou oito submarinos de propulsão convencional (cinco da classe *Tupi* e dois ou três do projeto nacional *S-MB-10*), a Esquadra brasileira seria constituída por 45 ou 46 navios em 2014-15 (ver também Tabela nº 2). Para que esta pudesse atingir e ultrapassar um total de 50 navios, na segunda metade da segunda década do século XXI, seria necessário dar continuidade ao Programa Naval, com a construção de um segundo lote de unidades.

Por volta de 2020 já deverão estar entrando em serviço os primeiros submarinos nucleares construídos pelo AMRJ.

Apesar de beneficiar a indústria de modo significativo, a proposta de um Programa Naval de emergência não é gratuita nem tampouco altruísta. De fato, se um programa de tal natureza fosse implementado a partir do exercício de 2004, o número de navios em serviço na Esquadra não diminuiria, à medida que as unidades mais antigas fossem dando baixa. Sem tal programa, uma de duas possibilidades provavelmente se tornará inevitável: uma redução temporária no efetivo de navios de nossa Esquadra ou uma nova rodada de "compras de oportunidade" no exterior.

Ambas as hipóteses são indesejáveis.

Uma maneira de complementar as unidades auxiliares em serviço, aumentando rapidamente a capacidade das forças navais, em caso de emergência, seria o uso de navios mercantes fretados, requisitados ou mobilizados no transporte de tropas e material ou em outras operações de apoio. Este sistema, denominado STUFT (*Ships Taken Up from Trade*), foi amplamente utilizado pelos britânicos durante a Guerra do Atlântico Sul, em 1982.[25]

Apesar disso, a adaptação temporária de navios mercantes para uso militar não dispensa a existência de unidades de assalto anfíbio e de apoio logístico móvel especialmente construídas.

Até mesmo a conversão permanente ou temporária (envolvendo modificações mais extensas) de cascos mercantes tem suas limitações, sendo por isso mais empregada em tempo de guerra, quando o fator tempo é essencial.

CUSTOS DO PROGRAMA NAVAL

As considerações acima, relativas à composição e à duração de um Programa Naval de emergência para o Brasil, são válidas para períodos normais de paz. Os rumos da evolução da conjuntura estratégica mundial, porém, talvez tornassem necessário acelerar um programa de tal natureza. Em qualquer hipótese, seriam necessários novos lotes de encomendas, a fim de viabilizar o reaparelhamento das forças navais brasileiras, num processo contínuo e permanente. Infelizmente, é provável que um agravamento dos conflitos internacionais resultasse numa crise econômica mundial – levando o Brasil a *reduzir ainda mais* a dotação orçamentária das Forças Armadas e até mesmo a *paralisar suas atividades*.

A estimativa de custo total dos 33 navios previstos acima seria de aproximadamente US$ 6 bilhões (ver também Tabela nº 1), a serem provisionados no Orçamento da União em 12 anos, com um custo anual aproximado de US$ 500 milhões. Naturalmente,

25 *Cf.* Alexander Wooley, "The Falklands: 20 Years Too Soon", *Proceedings 128* (3/1.189): 66-69, Annapolis, March 2002.

o custo estimado e o esboço de cronograma do Programa Naval devem ser considerados ilustrativos, uma vez que, na prática, o desembolso dos recursos não seria igualmente distribuído ao longo dos anos.[26]

Para viabilizar investimentos plurianuais de tal porte, seria essencial que, no Brasil, o Orçamento da União se tornasse *impositivo*, deixando de ter caráter meramente autorizativo. A possibilidade de serem empregados recursos do Fundo Naval, do Fundo de Marinha Mercante, de "*royalties*" sobre a exploração de petróleo no mar ou de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deveria ser examinada, assim como a criação e aplicação de incentivos fiscais específicos para a indústria de construção naval militar – além dos que já existem para outros segmentos da indústria naval.

Desde julho de 1999, estão isentos do pagamento do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) os insumos destinados à indústria naval fluminense, a fim de torná-la mais competitiva. Tal medida visou sobretudo a reduzir o custo de plataformas marítimas e navios especializados, destinados à indústria petrolífera *offshore*, mas poderia igualmente beneficiar a construção de belonaves para a Marinha do Brasil e para exportação. Houve ainda uma proposta do Ministério do Trabalho, de isenção total de encargos para as empresas do setor naval, nas áreas fiscal e previdenciária.[27]

Origem dos recursos

A afirmação de que o governo não tem recursos é uma falácia.

Em 2001, o governo brasileiro pagava 8% de juros reais (acima da inflação) da dívida pública que emitia.

A afirmação de que o governo não tem recursos é uma falácia

O valor da dívida pública era de aproximadamente US$ 300 bilhões, o que correspondia a mais da metade do Produto Interno Bruto (PIB).[28] Segundo estimativas do final daquele ano, o PIB caiu de US$ 595,9 bilhões em 2000 para US$ 506,2 bilhões em 2001, sendo de US$ 483,97 bilhões a previsão para 2002. Em 1997, o PIB brasileiro era de US$ 807,8 bilhões.[29] Embora o PIB em reais ainda apresente ligeiro crescimento, de fato caiu de US$ 594,2 bilhões em 2000 para US$ 501,6 em 2001, quando calculado pela cotação média do dólar.[30]

26 As estimativas deste autor, atualizadas em meados de 2002, são conservadoras. No início de 2003, foi divulgado que o total de recursos solicitado para o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), referente aos próximos 16 anos (2003-2018), é de US$ 7 bilhões, dos quais US$ 1,5 bilhão estão incluídos no Plano Parcial de Obtenção (PPO) para os primeiros quatro anos (2003-2006). *C.f.* "Lula suspende compra de caças", *Tribuna da Imprensa*, Rio de Janeiro, 04 e 05/01/2003, p. 3. C.f. também discurso de posse do novo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, em *http://www.defesanet.com.br/*.

27 *Cf.* "Dornelles: isenção tributária para o setor naval", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 6, 7 e 8/11/1999, p. 9.

28 *Cf.* João Sayad, "Financiamento do novo governo", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 14/11/2001, p. 9.

29 *Cf.* "Real desvaloriza 90% e PIB perde US$ 301,6 bi com FH", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 04/12/2001, p. 1 (Monitor Financeiro).

30 *Cf.* "PIB sem maquiagem revela país em recessão em 2001", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 29 e 30/3 e 1/4/2002, pp. 1, 3 e 8. As estimativas diferem ligeiramente, dependendo da fonte.

De acordo com as estimativas acima, em 2001 mais de 4% do PIB (US$ 24 bilhões) eram gastos com os juros da dívida pública.[31] Cada ponto de redução da taxa de juros, portanto, reduzia a despesa do governo em mais de 5% do PIB (US$ 3 bilhões). Desse modo, para obter os US$ 6 bilhões necessários bastaria uma queda de dois pontos percentuais nos juros, num único ano. Mas como o programa seria de 12 anos (cerca de US$ 500 milhões anuais), a redução necessária – sem levar em conta a evolução do PIB e os efeitos da inflação do dólar no decorrer desse período – seria de aproximadamente 0,16 ponto percentual.

O custo crescente dos equipamentos de defesa é um fator a ser considerado.

Segundo o Contra-Almirante britânico J. R. Hill, o fenômeno do "multiplicador dos 6%" há anos foi incorporado à técnica de previsão orçamentária para a defesa, na Grã-Bretanha e em outros países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Segundo esta lei empírica, o aumento real de custos (descontados os efeitos da inflação) entre uma geração de equipamento militar e a seguinte é, em média, de aproximadamente 6% ao ano – sendo que, em alguns casos, o fenômeno ocorre de forma ainda mais drástica.[32]

Em projetos de obtenção de meios, portanto, qualquer atraso ou adiamento pode resultar em aumento de custos ou obsolescência prematura.

O aumento real do custo de aquisição de novas belonaves é de 8 a 11% ao ano. Este custo corresponde a 25% do custo total de vida útil ao longo de 25 anos, enquanto que o custo de operação e manutenção (inclusive a tripulação) corresponde a 67% do mesmo total. Disso resulta a necessidade de *repotencializar* ou *modernizar* os meios em serviço, uma vez que sua substituição nem sempre é possível. As unidades de maior porte (como os navios-aeródromos) têm uma vida útil de aproximadamente 30 anos, mas a modernização permite estender este período para 40 ou 45 anos. Um tempo de vida mais longo significa um prazo maior para a amortização do investimento na construção de um navio (ou de qualquer outro meio), reduzindo o impacto de sua obtenção e operação sobre os orçamentos. A próxima geração de NAe norte-americanos será projetada para uma vida útil, sem modernização, de pelo menos 50 anos.[33]

Em projetos de obtenção de meios, qualquer atraso ou adiamento pode resultar em aumento de custos ou obsolescência prematura

Cooperação internacional

A possibilidade de um programa de *cooperação industrial-militar internacional* para o projeto e a construção em série de navios de guerra também deve ser mencionada, apesar das inúmeras dificuldades políticas e econômicas existentes para o estabelecimento de tal modalidade de cooperação, que é mais comum na indústria aero-

31 *Cf.* Sayad, *Op. cit.*

32 *Cf.* J. R. Hill, *Maritime Strategy for Medium Powers* (Annapolis: Naval Institute Press, 1986), pp. 185-189.

33 *Cf.* Norman Friedman, *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), pp. 235-237. *Cf.* também Pesce & Corrêa, "Uma classe de navio-aeródromos para a Marinha do Brasil", *Op. cit.*

náutica do que na de construção naval. Mormente no caso de belonaves de maior valor unitário (como um NAe), um aumento no número de encomendas seria bem-vindo, por possibilitar uma economia de escala na construção, permitindo, assim, amortizar mais facilmente os custos do projeto. Na Europa, a Grã-Bretanha e a França poderão se associar num programa conjunto para o projeto e construção de navios-aeródromos.[34]

Obviamente, não se trata aqui das ofertas habituais de "transferência de tecnologia", feitas por empresas privadas ou estatais dos países mais industrializados, com a real finalidade de vender produtos e serviços, e sim da cooperação entre dois ou mais países para o desenvolvimento de produtos que atendam, em primeiro lugar, às necessidades de suas próprias Forças Armadas. As possibilidades de constituição de parcerias internacionais (no âmbito do Mercosul ou fora dele), na área de construção naval com fins militares, são inúmeras. As dificuldades deste tipo de cooperação decorrem normalmente de mudanças nas prioridades governamentais de um ou mais parceiros.

Os benefícios indiretos dos programas de treinamento que porventura viessem a ser implementados extrapolariam o campo da defesa nacional, revertendo em conseqüência em prol do desenvolvimento tecnológico e industrial do país

Um detalhe interessante é que, com a aquisição de um segundo NAe, a Marinha do Brasil tornou-se, por algum tempo, proprietária das únicas três catapultas a vapor do mundo (uma instalada no *Minas Gerais* e duas no *São Paulo*), que, por serem de fabricação britânica, não estavam sujeitas a controle tecnológico norte-americano. Isso talvez fosse vantajoso na negociação de contratos de cooperação internacional, uma vez que outros países (Rússia, China e Índia, por exemplo) poderiam estar interessados em tal tecnologia. Não foi exatamente uma surpresa o casco desativado do *Minas Gerais* ter sido adquirido (supostamente para ser transformado em museu flutuante) por uma empresa da China, já que aquele país está, ao que tudo indica, procurando desenvolver o projeto de uma classe de navios-aeródromos para sua Marinha.[35]

CAPACITAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS

A formação do pessoal militar, para guarnecer e apoiar os futuros meios de nossa Marinha, e a qualificação da mão-de-obra industrial, para a construção dos navios em estaleiros nacionais, constituiriam empreendimentos de porte considerável. Os oficiais e praças, para compor as tripulações dos novos navios, representariam um empenho considerável de efetivo. As projeções visualizadas neste trabalho são metas de médio a longo prazo. Entretanto, para viabilizar sua consecução, seria necessário tomar, desde já, me-

34 *Cf.* A. D. Baker III, "World Navies in Review", *Proceedings 128* (3/1.189): 32-44, Annapolis, March 2002.

35 *Cf.* Alexandre Rodrigues, "Porta-aviões *Minas Gerais* é vendido a chineses e deve se tornar museu", *O Globo*, Rio de Janeiro, 25/7/2002, p. 15.

didas de ordem prática, visando a um futuro aumento do efetivo autorizado da Marinha. O sistema de ensino naval teria de ser capaz de produzir o pessoal necessário no devido tempo, além de assegurar o nível de capacitação deste pessoal.

A tarefa certamente teria que envolver, além das escolas e dos centros de instrução da Marinha do Brasil, universidades e escolas técnicas civis.

No caso dos engenheiros e técnicos, bem como da mão-de-obra industrial especializada, a importância dos centros de formação civil seria ainda maior. Devido à relevância econômica e social do empreendimento – principalmente em função da criação de empregos –, provavelmente seria possível obter recursos e financiamentos na área civil (Ministérios do Trabalho, da Ciência e Tecnologia etc.) para a qualificação dos recursos humanos necessários.

Os benefícios indiretos dos programas de treinamento que porventura viessem a ser implementados extrapolariam o campo da defesa nacional, revertendo em conseqüência em prol do desenvolvimento tecnológico e industrial do País.

MOBILIZAÇÃO DE INTERESSES

A mobilização de interesses em favor da Marinha tornaria necessária a realização de uma campanha, visando aos políticos e aos principais *formadores de opinião*: empresários, sindicalistas, jornalistas, acadêmicos etc. As considerações abaixo referem-se a uma possível campanha de mobilização de interesses, que empregaria recursos de origem privada. Por razões óbvias, esta não deve ser confundida com o Programa Naval, no qual seriam investidos recursos governamentais. A campanha não poderia ficar restrita ao âmbito das elites, sendo fundamental o concurso da imprensa especializada em assuntos de defesa, bem como dos analistas e estudiosos civis que propõem o fortalecimento da defesa nacional.

Por não serem militares (da ativa ou da reserva remunerada) nem terem vínculos políticos com o governo, os pesquisadores civis poderiam circular livremente nos meios acadêmicos e profissionais – não só escrevendo monografias e artigos para publicações especializadas ou para revistas e jornais de grande circulação, como também realizando palestras em universidades, escolas, sindicatos e outras instituições. A *coordenação de projeto* – buscando unir interesses políticos, econômicos, sociais e militares – seria executada em *sete* fases, a saber:

A mobilização de interesses em favor da Marinha tornaria necessária a realização de uma campanha, visando aos políticos e aos principais *formadores de opinião*: empresários, sindicalistas, jornalistas, acadêmicos etc.

1. ***Conscientização***: (a) Publicação em revistas especializadas, bem como em jornais e revistas de grande circulação, de artigos que convençam o público-alvo da necessidade de um Programa Naval; e (b) envio de cópias de artigos e material de divulgação aos órgãos sindicais e empresariais, evidenciando a necessidade do programa.

2. ***Arregimentação***: (a) Apresentação da proposta ao público-alvo; (b) captação de recursos humanos e financeiros; e (c) contratação de prestadores de serviços, nas principais cidades onde reside o público-alvo.

3. *Mobilização*: (a) Promoção de debates em entidades sindicais, empresariais e profissionais; (b) assessoramento político aos candidatos a cargos eletivos; (c) assessoramento político e estratégico aos ocupantes de cargos públicos; e (d) acompanhamento da formulação do projeto orçamentário.

4. *Pressão*: Aplicação de pressão sobre as bancadas legislativas, durante a discussão e a votação do orçamento.

5. *Aprovação*: (a) Formalização da aprovação do orçamento; e (b) divulgação ampla do Programa Naval e dos benefícios trazidos pela reativação da indústria de construção naval.

6. *Execução*: Controle e pressão sobre o Executivo, para o cumprimento do orçamento aprovado.

7. *Fomento à exportação*: (a) Promoção dos produtos da indústria naval militar brasileira, visando à obtenção de encomendas externas; e (b) obtenção de uma economia de escala, visando à produção com menores custos e à manutenção de uma base industrial estratégica.

A primeira fase da coordenação de projeto teria custo próximo de zero. As demais fases necessitariam de orçamento específico, a ser elaborado pelas instituições interessadas. O montante financeiro seria parcelado em quotas de participação, e os setores industriais contribuintes participariam na proporção de suas quotas. Em princípio, os setores (empresas, sindicatos etc.) envolvidos, no projeto e na construção das plataformas (cascos e sistemas de propulsão), seriam os seguintes: (a) ***engenharia naval***; (b) ***construção naval***; (c) ***metalurgia***; (d) ***siderurgia***; (e) ***mecânica pesada***; (f) ***máquinas e motores***; (g) ***turbinas a gás***; (h) ***equipamentos elétricos***; e (i) ***sistemas de controle informatizados***.

À indústria naval propriamente dita (escritórios de projeto, estaleiros construtores e fabricantes de componentes e equipamentos) caberiam o projeto e a construção das plataformas.

Entretanto, estas não estariam completas sem os respectivos **sistemas de armas**.

Normalmente, o sistema de armas de um navio de guerra é o item mais caro de sua construção. Diversos outros setores industriais ligados à defesa, em áreas como eletrônica, informática e armamento, sem esquecer a indústria de construção aeronáutica (que forneceria os meios aéreos necessários), também poderiam participar da campanha, desde que as empresas fornecedoras estivessem instaladas no Brasil e empregassem mão-de-obra técnica e industrial brasileira.

A *construção da capacidade militar* é assunto da maior importância para o Brasil, em qualquer hipótese de emprego de suas Forças Armadas

Samuel Pinheiro Guimarães
Embaixador

CONCLUSÃO

Para construir uma verdadeira Marinha oceânica, apta a defender a soberania e os interesses nacionais no mar, não bastará aumentar a quantidade de meios de combate disponíveis. Será também necessário incrementar a capacidade de apoio logístico móvel das forças navais. A fim de viabilizar a expansão do Poder Naval brasileiro, haverá portanto necessidade de recursos financeiros para obtenção de meios e ampliação da infra-estrutura de apoio, inclusive bases e arsenais.

O crônico desinteresse dos políticos brasileiros pela defesa nacional tornou-se agudo durante a última década do século XX. Para haver políticos, porém, é preciso que haja política. E para haver política, é preciso que haja Estado. O colapso das instituições militares de um Estado soberano costuma ser acompanhado (ou seguido, após um curto intervalo de tempo) pelo *colapso do próprio Estado* – tal como ocorreu na Rússia imperial em 1917 e na União Soviética em 1991. Os assuntos de defesa devem ser urgentemente incluídos na pauta de prioridades da classe política brasileira, ainda que, aparentemente, tais assuntos não rendam votos.

Nosso país é o herdeiro da tradição marítima portuguesa, assim como os Estados Unidos são os herdeiros da britânica. Muito antes que a Grã-Bretanha despontasse como potência naval dominante, Portugal já havia empregado uma estratégia nacional com orientação marítima na construção de seu império ultramarino.[36] A adoção, pelo Brasil, de uma estratégia com enfoque tipicamente marítimo seria amplamente benéfica para suas relações comerciais, assim como para sua defesa.

Para o embaixador Samuel Pinheiro Guimarães, a *construção da capacidade militar* é assunto da maior importância para o Brasil, em qualquer hipótese de emprego de suas Forças Armadas (proteger interesses brasileiros no exterior, defender a soberania e autodeterminação nacionais ou desestimular veleidades de intervenção estrangeira). Além disso, o esforço em favor da *construção de um mundo multipolar* deve ser um aspecto central da estratégia de redução da vulnerabilidade externa de um grande Estado periférico, como ainda é o Brasil.[37]

Nosso país almeja integrar, em caráter permanente e com *direito a veto*, o Conselho de Segurança das Nações Unidas, onde são tratadas as questões que ameacem a paz e a segurança mundiais. Entretanto, insiste em ser, ao mesmo tempo, um "gigante" econômico, demográfico e territorial e um "anão" político-militar. Esta *esquizofrenia estratégica*, além de incoerente, é potencialmente perigosa para o Brasil.

O Brasil insiste em ser, ao mesmo tempo, um "gigante" econômico, demográfico e territorial e um "anão" político-militar. Esta "*esquizofrenia estratégica*", além de incoerente, é potencialmente perigosa para o País

Convém lembrar que o Conselho de Segurança *não é lugar para eunucos*.

Sem a adoção de uma política explícita de ampliação progressiva de sua capacidade militar, a candidatura do Brasil a um lugar permanente naquele conselho carece de *credibilidade*, pois o deixaria totalmente dependente dos membros permanentes mais poderosos.

36 O conceito de estratégia nacional com orientação marítima *(maritime-oriented national strategy)* foi inspirado em Friedman, *Op. cit.*, pp. 1-8, 40-54 *et passim*. *Cf.* também Eduardo Italo Pesce, "Defesa marítima tridimensional", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 9/7/2002, p. 2 (Opinião).

37 *Cf.* Samuel Pinheiro Guimarães, *Quinhentos anos de periferia: uma contribuição ao estudo da política internacional* (Porto Alegre/Rio de Janeiro: Ed. UFRGS/Contraponto, 1999), p. 103-118.

Se a persuasão e a dissuasão falharem, a melhor forma de defesa é *manter a guerra o mais longe possível do próprio território*.

Isso requer, além de uma Marinha com capacidade oceânica, um Exército e uma Força Aérea com capacidade expedicionária. O Brasil deve necessariamente aumentar sua presença internacional na defesa de seus interesses legítimos, reafirmando a sua condição de nação soberana e independente.

O Conselho de Segurança
não é lugar para eunucos

No século XX, todos os conflitos externos dos quais o país participou, com elementos das três forças singulares, ocorreram *no mar ou em outros continentes*.

No século XXI, o Poder Naval e o Poder Militar Aeroespacial poderão dissuadir tais conflitos ou mantê-los à distância do território brasileiro, e o Poder Militar Terrestre poderá atuar na defesa territorial ou enviar forças expedicionárias ao exterior.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil /; Marinha da Índia /; Estratégia; Construção Naval;

Reuna vontade de ser, vontade de viver, vontade de motivar o mundo a viver bem e melhor! Você pode!



Serviço de Documentação da Marinha

O SDM é o órgão responsável pela memória da Marinha. O Serviço de Documentação tem como atribuição estudar, pesquisar e divulgar a história marítima brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil.

Criado em 1943, o SDM reúne atualmente sete departamentos, distribuídos em cinco prédios históricos:

- *na Sede Ilha das Cobras funcionam os Departamentos de Arquivo, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;*
- *na Rua Dom Manuel (Praça XV) fica o Museu Naval;*
- *no Espaço Cultural da Marinha estão atracados o Navio-Museu* Bauru, *o Submarino-Museu* Riachuelo e *o Rebocador-Museu* Laurindo Pitta;
- *na Rua Mayrink Veiga está a Biblioteca da Marinha;*
- *o SDM abrange ainda a Ilha Fiscal – local onde foi realizado o Último Baile do Império.*

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 300 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2001.

A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL

Parte III (Final)

KENNETH H. LIGHT
Tradução: EDUARDO ITALO PESCE

SUMÁRIO

Parte I
Introdução
Antecedentes
A Grã-Bretanha precavê-se
A organização de um esquadrão
O deslocamento do esquadrão
O esquadrão ao largo do Tejo
Novas ordens do Almirantado
As conversações ao largo do Tejo

Parte II
A partida
A captura do Forte Bugio
Os navios
A viagem
A primeira noite da viagem
A tempestade
O fim da tempestade
A segunda tempestade
O fim da segunda tempestade
O aniversário da Rainha de Portugal
A decisão do Príncipe Regente
As calmarias

Parte III

A passagem do Equador
O aniversário da Rainha da Inglaterra
A chegada a São Salvador
A visita de D. João ao Bedford
A preparação para a última etapa
A partida para o Rio de Janeiro
Os navios do Comodoro Moore
Rumo à Madeira
Rumo a Palma
Rumo à Ilha de São Tiago
O cruzeiro do London
Novo ponto de encontro: Rio de Janeiro
A entrada no Porto do Rio de Janeiro
A chegada da Família Real ao Rio de Janeiro
Encerramento

A passagem do Equador

No dia 9 de janeiro de 1808, o Equador foi cruzado às 10h30min da manhã; a distância até o Cabo Frio foi, ao meio-dia, estimada em 1.670 milhas. O vento sudeste ainda significava progresso lento, a não mais de 40 ou 50 milhas por dia.

O Capitão Walker, sempre solícito, ofereceu seu navio: "*...Como a navegação pesada do* Alphonzo [sic] *nos retardava materialmente, e o navio do Príncipe estava-se tornando insalubre, tendo 1.054 pessoas a bordo, pensei ser meu dever oferecer o Navio de Sua Majestade para acomodação de Sua Alteza Real e comitiva, no evento do Príncipe desejar prosseguir rumo ao Rio de Janeiro ou, como o vento mantinha-se do sudeste, de sermos forçados a arribar aqui* (Bahia), *oferta que ele ficou contente em receber, muito graciosamente, e propôs à Princesa, a qual teve prazer em dizer que só declinava porque iria mortificar demais o capitão do* Alphonzo [sic]...".

Por que o navio do Príncipe estava-se tornando insalubre, tendo 1.054 pessoas a bordo, pensei ser meu dever oferecer o Navio de Sua Majestade para acomodação de Sua Alteza Real e comitiva

Após mais uma semana, sem qualquer sinal de mudança ou melhora no seu progresso, **no dia 16**, o *Príncipe Real* sinalizou ao Capitão Walker, e o almirante informou-o de uma mudança em seus planos. Em vez do Rio de Janeiro, iriam para a Bahia, muito mais próxima deles, naquele momento a cerca de 162 léguas de distância.

No dia seguinte, pouco antes do meio-dia (17), o *Bedford* sinalizou ao almirante que tinha avistado uma vela estranha a sudoeste; à medida que o dia passava e se aproximavam da costa do Brasil, a vela não identificada moveu-se para uma posição a oeste meia-noroeste, aproximando-se até que pôde ser identificada como um brigue de guerra. Este era de fato o brigue português *Trez-Corações*. O Governador de Pernambuco,[1] ao saber que a Família Real tinha partido de Portugal, e iria varar esta

1. Caetano Pinto de Miranda Montenegro.

parte da costa, a caminho do Rio de Janeiro, decidira, como gesto de boa vontade, enviar o *Trez-Corações*, carregado com frutas, verduras e legumes frescos, para andar em cruzeiro naquela área e tentar interceptar o *Príncipe Real*. À tarde, a posição do brigue era francamente a oeste, entre o esquadrão e a terra; o vento sudeste tornava difícil diminuir a distância que os separava. Nas primeiras horas da manhã seguinte, finalmente obteve sucesso em sua missão; a *Urânia* interceptou-o. O *Trez-Corações* agora uniu-se aos demais durante o resto da jornada.

O aniversário da Rainha da Inglaterra

No dia 18, o aniversário da Rainha da Inglaterra[2] foi comemorado; ela nascera em 1744. Às 11 horas da manhã, o Major-General da Esquadra e Chefe-de-Divisão Joaquim José Monteiro Torres subiu a bordo do *Bedford*. O Capitão Walker escreveu: "*...Tendo, como tive a honra de declarar em minha primeira carta, considerado meu dever unir-me à comemoração do aniversário da augusta aliada de Sua Majestade, pensei que estaria em falta com meu dever de lealdade a meu próprio Soberano se me omitisse de comemorar o dia 18. Procedi do mesmo modo e, portanto, disparei uma salva real, no que fui acompanhado pela fragata. Os outros navios tinham içado seus pavilhões ao nascer do sol; Sua Alteza Real enviou o capitão da Esquadra* [sic] *para cumprimentar o Navio de Sua Majestade pela ocasião; ele foi recebido com as continências devidas a um contra-almirante e salvado com 13 tiros ao deixar o navio, quando o Príncipe ordenou à fragata, através de sinal, que respondesse à salva com igual número de tiros. Peço licença para esperar que Suas Excelências aprovem a minha conduta nisto, já que a natureza peculiar do caso fez com que me desviasse do costume estabelecido...*".

Por várias noites, vinha soprando uma brisa moderada, de modo que o esquadrão era capaz, por algumas horas, de navegar a 6 ou 7 nós.

Na manhã do dia 20, o almirante ordenou uma mudança de rumo, de sudoeste para oeste; o esquadrão estava chegando-se a terra.

À tarde, o *Trez-Corações*, que devia estar estacionado a oeste, disparou um canhão: tinha avistado terra.

Às 6 horas da tarde, o *Bedford* relatou ter avistado terra do topo do mastro, a oeste quarta noroeste, a cerca de 9 ou 10 léguas de distância.

Em terra o esquadrão tinha sido avistado, e mensageiros despachados para alertar o governador em São Salvador. Este escreveu sobre a chegada: "*...no dia 22 de Janeiro d'este anno, pelas duas horas da madrugada, me foi dada a notícia de se terem avistado embarcações grandes na costa do norte, no dia 21, pelas quatro horas da tarde; redobrei as vigias ordinárias, e sucessivamente se me communicou aparecerem trez náos, uma galera e dous bergantins, dando-se por certo serem embarcações inglezas; n'esta certeza me conservei até o meio-dia, em que, diferençando-se as bandeiras, se reconheceu o pavilhão real; mandei logo tirar balas ás peças das baterias para se darem as devidas salvas...*".[3]

2. Rainha Charlotte, 1744-1818, esposa de S.M. Jorge III.
3. Portella, *Chegada da Família Real, Ofício de 8 de março de 1808 do Conde da Ponte para o Visconde d'Anadia*, tomo LXV, pp. 8-10, opus. cit.

A chegada a São Salvador

À tarde do dia 22 de janeiro de 1808, após 54 dias no mar, o esquadrão entrou na Baía de São Salvador e fundeou.

O *Bedford* relata: "*...à 1h25, fiz sinal com um canhão solicitando prático... às 4h00, entrei na Baía de S. Salvador... às 6h00, fundeei com ferro de serviço em 12½ braças de água, ferrei velas, desenverguei velas pequenas e fundeei navio a dois ferros...*".

Agora que tinham chegado em segurança, sua preocupação era com os outros navios da Esquadra, em particular os navios de linha de batalha transportando os outros membros da Família Real, os ministros e os membros da corte.

Antes da separação do esquadrão, tanto o *D. João de Castro* quanto o *Medusa* tinham obtido permissão para seguir para o Brasil independentemente.[4]

O Comodoro Moore, em seu relatório, confirma isto: "*...dois deles, o* Medusa *e o* Dom Juan de Castro [sic], *tendo-se separado antes que V.Ex. me destacasse para este serviço...*".

O *D. João de Castro* arribou, no início de janeiro, na enseada de Lucena (Paraíba), abrindo mais água do que podia esgotar com as bombas,[5] e com avarias em sua mastreação e seu aparelho.[6]

A 17 de dezembro de 1807, tinha chegado à fala do *London*, e dito que não necessitava de qualquer assistência. Como nenhuma tempestade foi registrada após este período, deve ter sido apanhado numa tormenta tropical local, ou então era orgulhoso demais, ou não percebeu a extensão das avarias que tinha recebido, nas borrascas anteriores a esta data.

O *Medusa*,[7] seriamente avariado na tempestade ao largo da Ilha da Madeira, na noite de 10 de dezembro, chegou com dificuldade ao Recife, a 13 de janeiro de 1808.

Durante os últimos dias, tinha sido escoltado pela Fragata *Medea*, pertencente a mercadores do Rio de Janeiro. "*...que na noite do dia dez na altura da Ilha da Madeira dezarvoramos do mastro grande que levou com sigo o da Mezena depois do que forão os balanços terriveis em conceq^cia. do que desarvoramos tambem da do velacho ficando unicam^te. com o grupés e mastro do traquete; faltos de todo o sobreselente não só operigo foi eminente naquele momento mas deficilm^te. se remediou armando umas pequenas guindolas no que se trabalhou dez dias, e assim chegamos aqui no dia 13 do corr^te. obrigados por ventos escaços...*".[8]

Antônio de Araújo, viajando neste navio, ao escrever ao Príncipe Regente, atribuiu as avarias às condições da mastreação e do aparelho: "*...O mastro grande não estava velejado, e quebrou porque estava total^te. podre; cabos são indignos; tudo tem concorrido p^a. pôr em perigo as nossas vidas...*".[9]

É provavel que, ao tentar manter seu rumo, com fortes ventos de sudeste, tivessem forçado em demasia a mastreação e o aparelho.

Fora o *Medusa*, com suas notícias, que dera ao governador em Pernambuco a idéia de enviar o *Trez-Corações* para interceptar o *Príncipe Real*.

4. Esparteiro, *História Naval Brasileira*, p. 333, opus. cit.
5. Pereira, *D. João VI: Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit. Carta datada de 25 de janeiro, de d. Antônio de Araújo de Azevedo ao Príncipe Regente.
6. Esparteiro, *História Naval Brasileira*, p. 333, opus. cit.
7. Comandando pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique da Fonseca de Sousa Prego.
8. Pereira, *D. João VI: Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit.
9. Pereira, *D. João VI: Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit.

Na manhã seguinte, um navio de guerra holandês no porto de São Salvador atraiu a atenção do *Bedford*: este tentou capturá-lo, mas verificou que os portugueses já o tinham feito: "*...À nossa chegada aqui, encontramos um pequeno brigue de guerra holandês, o* Fly, *o qual o Príncipe apreendeu e estava determinado a enviar à Inglaterra, o que eu havia sugerido a Sua Alteza Real, na suposição que o Governo de Sua Majestade estaria naturalmente ansioso em saber de nossa chegada aos Brasis...*".

O destino dos outros membros da Família Real e dos navios que tinham partido juntos do Tejo ainda era desconhecido: "*...o Príncipe tenciona seguir para o Rio de Janeiro, onde ele espera encontrar o resto da Esquadra; apenas um dos navios portugueses, um 64, tinha arribado aqui antes de nós e zarpado novamente antes de nossa chegada, e nada se sabe dos outros navios...*".

Areia, em grandes quantidades, foi embarcada e usada para raspar a sujeira dos conveses de madeira

A Esquadra portuguesa tinha três navios de 64 canhões, o *D. João de Castro*, o *Alfonso de Albuquerque* e o *Martim de Freitas*. O último terá sido o navio mencionado.

O *London* relatou que o citado navio chegou ao Rio de Janeiro a 26 de janeiro.

Seu capitão, D. Manuel de Menezes, logo após a chegada, encontrou morte trágica: ao deixar o *Rainha de Portugal*, caiu ao mar quando embarcava em seu escaler e afogou-se; seu corpo apareceu três dias depois.

Agora, embora estivessem no porto após a longa jornada, preparativos tinham de ser feitos, para colocar todos os navios em condições ideais para a continuação de sua viagem. Na prática, isto significava embarcar água e alimentos, substituir mastros e antenas quebrados, e reparar e substituir cordoalha e lona para velas.

Barris de água foram embarcados e tiveram de ser estivados; areia, em grandes quantidades, usada para raspar a sujeira dos conveses de madeira; bois vivos, para serem abatidos a bordo; verduras, legumes e frutas frescas.

Na tarde do dia 23, o trabalho parou, enquanto a Família Real baixava a terra. O *Bedford* relatou: "*...o Príncipe baixou a terra, guarneci as vergas e salvei com 21 tiros às 4h00...*". Na tarde seguinte, a Rainha também baixou a terra, e novamente uma salva real foi disparada.

A Bahia tinha, no passado, construído vários navios para a Marinha portuguesa, de modo que madeira e operários habilitados estavam disponíveis para reparos.

O Capitão Walker escreveu que o *Bedford* estava recebendo toda atenção: "*...Sua Alteza Real teve a satisfação de dar ordens para que toda atenção possível fosse dada ao Navio de Sua Majestade pelo arsenal, o qual, prontamente, fez para nós uma nova verga grande (tendo a antiga se partido na tempestade ao largo da Madeira) e um mastaréu de gávea, e fartos suprimentos de bois de corte, frutas, verduras e legumes foram enviados para bordo todos os dias, pelas embarcações que traziam aguada para o navio...*".

Sábado, dia 30, foi um dia atarefado; D. João, agradecido pelas semanas de cuidadoso serviço de comboio, decidiu honrar o capitão e a tripulação do *Bedford*, fazendo-lhes uma visita.

A visita de D. João ao Bedford

No diário do *Bedford*, lê-se: "*...Vento ligeiro e bom tempo. Içado pavilhão nacional às 6h00; pavilhão real no mastro gran-*

de às 9h00; disparada salva real às 9h10; o Príncipe com parte da Família Real visitou o navio; içado pavilhão português no traquete...; à 1h30 da tarde, Família Real deixou navio, disparada salva real e arriado pavilhão; às 3h00, guarnecidas vergas, vieram a bordo almirante português com capitães; às 6h30, guarnecidas vergas, o almirante deixou o navio...".

Seu relatório ao Almirantado dá mais detalhes desta visita: "*...Tendo Sua Alteza Real expressado sua intenção de visitar o Navio de Sua Majestade, veio a bordo ontem com toda a Família Real exceto a Rainha, e tomaram o desjejum. Estiveram a bordo por três horas e visitaram todas as partes do navio. Tiveram a satisfação de expressar-se de modo muito agradecido. Disparamos uma salva real à sua chegada e partida; obtivemos a permissão do Príncipe para içar o Pavilhão Real de Portugal no mastro do traquete, enquanto ele estava a bordo, e o nosso estava arvorado no mastro grande, com o galhardete acima...*".

O'Neil também descreve esta visita ao *Bedford*.

D. João estava tão satisfeito com o desfecho da viagem e com a ajuda recebida da Grã-Bretanha em geral e de seu almirante e seus capitães em particular que, seguindo o costume em tais ocasiões, decidiu condecorá-los. Existia, contudo, um problema, visto que as três ordens militares em Portugal eram todas religiosas, e podiam apenas ser conferidas a católicos. Ele decidiu, então, reviver a ordem não religiosa, a Ordem da Torre e Espada, originalmente instituída por D. Alphonso V, em 1459.[10]

Ainda durante a estada na Bahia, ordenou que duas medalhas fossem cunhadas, com a inscrição "Valor e Lealdade", a fim de serem outorgadas a "dous beneméritos vassallos do meu fiel e antigo alliado El-Rei da Gram-Bretanha".[11]

A rotina diária continuou a bordo do *Bedford*, com o recebimento de carne, frutas frescas, legumes e verduras, para alimentar os fuzileiros e a marinhagem sem usar os suprimentos trazidos da Inglaterra; água e pão, para recompletar os suprimentos consumidos durante a jornada; mastros e vergas, para substituir os danificados pelo tempo.

A preparação para a última etapa

A 8 de fevereiro, um brigue zarpou para a Inglaterra, com as notícias de sua chegada em segurança.

O Capitão Walker tinha escrito ao secretário do Almirantado, no dia 6, que até o momento tudo estava bem: "*...Aproveito a oportunidade para dar-lhe ciência, para informação de Suas Excelências, de termos chegado tão longe em nossa viagem aos Brasis, de conserva com o* Príncipe Real, *de 80 canhões, no qual a Rainha de Portugal, o Príncipe dos Brasis* [sic] *e seus dois filhos estão embarcados, o* Alphonzo D'Albuquerque [sic], *de 74, no qual a Princesa dos Brasis* [sic] *e quatro de suas filhas estão, e a fragata* Urânia, *e que estamos todos bem...*".

Agora ele escrevia, de São Salvador, sobre sua chegada em segurança: "*...Como não tive oportunidade de transmitir minha carta nº 1, de 6 p.p., antes de nossa*

10. *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, p. 28, Decreto de 13 de maio de 1808, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891. A 29 de novembro de 1808, os regulamentos detalhados da Ordem foram publicados em *Collecção das Leis*, pp. 167-170, opus. cit.

11. Presumivelmente ao capitão e ao primeiro-tenente (imediato) do *Bedford*.

chegada aqui, achei correto enviá-la por este transporte, em sua forma original, e agora tenho a honra de dar-lhe ciência, para informação de Suas Excelências, de que chegamos a esta baía no dia 22 p.p., todos bem, de conserva com o Príncipe Royal [sic], *o* Alphonzo D'Albuquerque [sic] *e a fragata* Urânia....".

Uma estimativa da duração de tempo que o brigue levou para chegar à Inglaterra pode ser feita, pelo fato de que estas duas cartas só alcançaram o Almirantado a 10 de maio.[12]

No mesmo dia, outro brigue suspendeu rumo ao Rio de Janeiro, com as notícias sobre sua chegada.

O Comodoro Moore escreve: "...*Não tivemos notícias de Sua Alteza Real até 12 de fevereiro, quanto um brigue de São Salvador trouxe cartas de Sua Alteza Real à Princesa Viúva, informando-a de sua chegada aqui a 22 de janeiro, com o* Príncipe Real, *o* Alfonso d'Albuquerque [sic], *a fragata* Urânia *e o Navio de Sua Majestade* Bedford...".

Na noite do dia 10, o *D. João de Castro*, ainda bastante castigado e abrindo água, entrou e fundeou. Este não estava em condições de prosseguir na viagem para o Rio de Janeiro. Decidiu-se que permaneceria em São Salvador para reparos no arsenal apropriado. Seus passageiros e sua guarnição foram transferidos para o *Activo* e para o Navio Mercante *Imperador Adriano*, pelo resto da viagem.

Uma idéia da extensão da confiança que o Príncipe Regente depositava no Capitão Walker pode ser avaliada pelo fato de que ele ordenou que os tesouros, os quais tinham sido trazidos tão longe a bordo do *D. João de Castro*, deveriam ser transferidos para o *Bedford* pelo resto da viagem.

No diário deste, lê-se: domingo, dia 14, "...*e 51 cofres de tesouro do navio português* St. John de Castro [sic]..."; segunda-feira, dia 15, "...*recebidos três bois, legumes, verduras e frutas, e trinta cofres de tesouro... à tarde, recebidos onze cofres de tesouro...*"; quarta-feira, dia 17, "...*três caixas de tesouro do navio português...*".

Na quinta-feira, dia 11, o Príncipe cruzou a baía e foi saudado pelo *Bedford*, que guarneceu as vergas.

Na terça-feira, dia 16, o *Medusa* finalmente chegou do Recife e, às 5h30min da tarde, fundeou na baía.

A partida para o Rio de Janeiro

Agora que todos os navios estavam reunidos, os preparativos finais foram iniciados para a partida rumo ao Rio de Janeiro. O *Bedford* recebeu a bordo, no dia 23, vários passageiros, os quais viajariam com o navio.

No dia seguinte, 24, cedo pela manhã, a faina de suspender começou.

Primeiro o ferro de boreste, o ferro de serviço, foi içado e embarcado.

O navio então virou ao cabrestante seu ferro de bombordo, o segundo ferro de serviço, alerta para os sinais do almirante. Às 12h30min, as vergas foram guarnecidas e uma salva real foi disparada, enquanto o Príncipe e a Família Real retornavam a seus navios.

Quinta-feira, dia 25: enquanto o vento estava desfavorável e o céu cinzento com nuvens de chuva, a partida foi adiada. À tarde o Príncipe baixou novamente à terra.

Sexta-feira, dia 26: às 10 horas da manhã, o esquadrão, composto pelos navios de linha de batalha *Príncipe Real, Alfonso de Albuquerque, Medusa* e *Bedford*, pela

12. As cartas têm escrito à margem, numa caligrafia diferente, "10 May Own Recd and approve of his proceedings" (10 de maio, eu próprio recebi e aprovo seu procedimento). P.R.O. ADM. 1/2704.

Fragata *Urânia*, pelo *Trez-Corações*, pelo *Activo* e pelo *Imperador Adriano*, finalmente zarpou. Ao meio-dia, tiveram de parar e esperar pela maré, mas logo depois estavam novamente a caminho e, pelas 4 horas da tarde, fora da baía e em mar aberto.

Enquanto o esquadrão navegava costa abaixo, os vigias estavam alertas a quaisquer navios estranhos.

Durante os últimos três dias da jornada, por segurança, o esquadrão parou durante a noite, quando estivessem navegando muito próximos de ilhas ou do continente, só retomando sua jornada ao amanhecer; pelo menos uma vez por dia, o *Bedford* sondava o fundo.

A 6 de março, entre descargas de chuva, o vigia no topo do mastro, à 1h15min da tarde, finalmente avistou terra. Estavam a cerca de oito léguas de Cabo Frio. Na manhã seguinte, o *Bedford* registrou: "*...Arribando ao Rio de Janeiro, observei navios disparando uma salva... às 4h30 da tarde reduzi pano e fundeei com o ferro de serviço em 15 braças; aqui encontrei fundeados os HMS* Marlboro [sic], London *e* Monarch, *e a Fragata* Solbay [sic], *com parte do esquadrão português... às 6h00, fundeei o navio com dos ferros, no alinhamento noroeste-sudeste do forte na ponta mais ao sul...*".

A viagem estava encerrada.

OS NAVIOS DO COMODORO MOORE

Os navios que navegaram rumo ao Rio de Janeiro também tiveram uma viagem cheia de eventos.

Na noite de 8 de dezembro de 1807, quando a Esquadra se separou, o *Príncipe Real* tinha parado; disso não há dúvida; a disposição de suas velas teria indicado isso a um capitão experiente, como o era Graham Moore: "*...à noite, no dia 8, estando o tempo nublado e tempestuoso com chuva, e vento aparentemente soprando do nordeste, o navio-almirante chegou-se ao vento com amuras a boreste e atravessou...*".

O Comodoro Graham Moore mais tarde escreveu sobre seus sentimentos, ao descobrir que os principais membros da Família Real, os quais ele tinha recebido a responsabilidade de escoltar para o Brasil, não mais estavam com ele: "*...isto certamente causou-me profunda vergonha, embora, devido às circunstâncias envolvendo o fato, nenhuma precaução ou vigilância de minha parte poderia...*".

Ele não foi capaz de descobrir, até muito depois, o que tinha acontecido naquela noite: "*...estando os navios portugueses neste momento muito dispersos, e apenas sete deles à vista, cheguei-me ao vento a cerca de 2 milhas a barlavento do almirante, com o* Monarch *e o* Bedford, *a fim de, como estivesse quase escuro, manter a linha de contato com os navios dispersos, e supondo, como ele tinha atravessado o navio naquele momento, que ele pretendia pairar durante a noite... Começou a ventar forte com borrascas de chuva; mantivemo-nos próximo ao almirante, mas às 9h00 da noite perdemos de vista a sua luz. Pela manhã, durante um temporal com vento forte e tempo muito encoberto, encontramos o* Monarch *com dois navios de linha de batalha portugueses de conserva. Desde então descobrimos que o almirante português saiu do rumo durante a noite e aproou a nor-noroeste, sem sinalizar, e assim, na manhã seguinte, encontrou-se apenas com a fragata portuguesa* Uranie [sic] *de conserva, pois a mesma estava muito próxima dele quando este saiu do rumo...*".

De manhã cedo, o *Marlborough*, após uma breve espera, para que os navios que tinham ficado para trás se reunissem, partiu rumo ao primeiro ponto de reunião. Seu diário registra: "*...às 8h00, não encontran-*

do nenhum dos outros navios, alterei rumo para o sul, repiquei a vela do traquete — cheguei-me ao vento, a fim de que a coluna de navios orçasse, e icei o sinal português para cerrar formação — mantivemos com a gávea e a polaca içadas — ao meio-dia o Monarch *com 2 navios portugueses de conserva...*"; estes seriam o *Rainha de Portugal*[13] e o *Conde D. Henrique*.[14]

Mais tarde, informou ao Almirantado: "*...Assim que a luz do dia me convenceu da separação, segui rumo à Madeira, içando os sinais portugueses e reforçando-os com tiros de canhão, para que os navios portugueses*, Reyna de Portugal [sic] *e* Conde Henrique [sic], *de 74 canhões cada, cerrassem formação e nos seguissem...*".

Rumo à Madeira

Como o navio tinha pairado durante a noite, e como a velocidade a que podia avançar era a do navio mais lento que estivesse escoltando, o mesmo não avistaria a Madeira naquele dia.

Ao meio-dia, após tomar sua posição, este trocou informações sobre latitude e longitude com o *Monarch*.

Enquanto a noite descia, o *Marlborough* e o *Monarch*, com o *Rainha de Portugal* e o *Conde D. Henrique*, lentamente seguiram no rumo sudoeste para a Madeira.

O *London*, que tinha seguido adiante, estava agora aproximando-se de Porto Santo, uma pequena ilha a nordeste da Madeira.

Ao amanhecer do dia seguinte, dia 10, o *Marlborough* sinalizou ao *Monarch* para demandar terra no rumo sul; pouco depois a Ilha da Madeira pôde ser avistada; o *Monarch* foi chamado de volta.

Por todo aquele dia, a Madeira ficou à vista; à noite o esquadrão chegou-se ao vento, para ficar próximo à ilha; com o vento do leste soprando uma tempestade, não foi fácil ficar próximo ao lado ocidental da ilha. Sem que o soubessem, o *Bedford* estava a uma distância não muito grande dali, mas fora do alcance da vista, mais para oeste.

O *London* estava do lado oriental da ilha.

O grande esforço que estava fazendo, tentando alcançar Funchal para fundear, pode ser imaginado pelo seu diário: "*...Brisa forte e mar tempestuoso. Aproando a noroeste, a 1 milha de distância rumo ao poço de Funchal; às 5h00, cheguei-me ao vento com amuras a bombordo e fiquei bordejando; ventando forte demais para fundear. Vela do traquete rasgada e arrebatada. Estai do velacho e moitão de escota de bombordo da gávea rompidos; uma embarcação veio de terra com o cônsul às 7h00. Mantive-me ao largo com velas de gávea e velas baixas rizadas nos últimos; mastaréus de joanetes abatidos... Vila de Funchal a 4 milhas ao norte... .*"

Na manhã seguinte, apesar da tempestade, o navio retomou o poço de Funchal e fundeou, "*...com o ferro de serviço... larguei uma amarra e meia. Salvei a Guarnição com 15 tiros, o que foi respondido...*".

Os próximos dois dias seriam gastos trazendo a aguada de terra, içando-a a bordo com talha improvisada, e estivando os barris.

Ao largo da Ilha da Madeira, após a longa espera de uma noite sem nenhum sucesso, ao amanhecer os portugueses fizeram um sinal de aproximar-se, o que foi respondido pelo *Marlborough* com três canhões.

13. Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Manuel de Souto Maior.
14. Capitão-de-Mar-e-Guerra José Maria de Almeida.

Rumo a Palma

Agora ficou decidido que deveriam seguir para o segundo ponto de reunião, ao largo da Ilha de Palma, a sudoeste, distante cerca de 79 léguas.

O Comodoro Moore escreveu: "*...Sua Alteza Real a Princesa Viúva Herdeira do Brasil, tendo, da maneira mais condescendente, instruído o capitão português a seguir todas as minhas ordens, e assegurando-me que ela confiava no meu discernimento em fazer o máximo para nos reunirmos a Sua Alteza Real...*".

A terra elevada da Ilha de Palma, a cerca de 10 léguas de distância, o segundo ponto de reunião, ficou à vista dois dias depois, na manhã de domingo, dia 13, ainda sem sinal dos outros navios.

Ao amanhecer do dia 14 de dezembro, uma vela estranha podia ser avistada a noroeste quarta norte, a cerca de 10 milhas de distância. O *Marlborough* sinalizou ao *Monarch* para dar-lhe caça. A mesma mostrou ser o Navio de Suprimento português *Thetis*[15], sob o comando do Primeiro-Tenente Paulo José Miguel de Brito. Além de cem passageiros, transportava nove carruagens e uma grande quantidade de bagagens diversas.

Este navio uniu-se ao esquadrão que estava ao largo de Palma, à espera de que outros navios aparecessem.

Rumo à Ilha de São Tiago

Ao meio-dia do dia seguinte, ficou decidido seguir para o terceiro ponto de reunião. Sob uma brisa moderada, o esquadrão largou o pano e seguiu no rumo sudoeste. Tão logo Palma estava desaparecendo à distância, Ferro, a ilha mais ao sul do arquipélago das Canárias, passou ao largo a cerca de 4 milhas.

A próxima pernada da viagem, cerca de 240 léguas, levaria vários dias.

O vento manteve-se de moderado a fresco por quase todo o caminho, o tempo melhorando à medida que se moviam mais para o sul.

O *Thetis*, que era mais ronceiro, teve dificuldade em acompanhar os demais; ao terceiro dia tinha ficado cerca de 6 ou 7 milhas para trás.

O Navio de Suprimento português *Thetis*, além de cem passageiros, transportava nove carruagens e uma grande quantidade de bagagens diversas

O *Monarch* navegava próximo ao *Marlborough*, a cerca de meia milha de distância. Os dois navios de linha de batalha portugueses, também sempre próximos.

Às primeiras luzes do dia 23 de dezembro, a Ilha do Sal, a mais ao noroeste do grupo, ficou à vista, na marcação oeste-noroeste. O esquadrão estivera navegando, desde o dia 8, entre a costa africana e as ilhas do Atlântico.

Em sucessão, as ilhas da Boa Vista e de Maio ficaram à vista. Ao final da tarde, o esquadrão pairou para a noite, a fim de aguardar a luz do dia antes de entrar na Baía de Praia, na Ilha de São Tiago, para fundear.

À tarde, os navios aproximaram-se de Praia para largar o ferro: "*...às 2h00 fundeei com o ferro de serviço em 7 braças, na Baía de Porto Praya, São Tiago — arriei meio quartel de amarra, com a ponta*

15. Além de cem passageiros, este transportava nove carruagens e uma grande quantidade de bagagens diversas.

leste da baía marcando a lés-sueste, a ponta oeste a sudoeste meia oeste e o mastro da bandeira do forte a noroeste quarta e meia norte, com o Monarch *e 3 navios portugueses de conserva...".*

O *Thetis* errou seu fundeadouro e teve de sair novamente para o mar.

Fundeados na baía, encontraram a Fragata *Minerva*, enviada pelo Príncipe Regente, com a notícia de que ele estava prosseguindo viagem sem parar e que deviam segui-lo rumo ao Rio de Janeiro.

O Comodoro Moore deve ter ficado aliviado em saber que os navios conduzindo a Família Real estavam seguros, e que estavam sendo escoltados pelo *Bedford*.

O relatório do Comodoro Moore fornece mais detalhes: "*...A 24 de dezembro, fundeamos em Porto Praya com os quatro navios de guerra e a fragata* Thetis *(equipada como navio de suprimento), um dos navios do esquadrão português que tinha-se separado na noite do dia 8 e que reuniu-se a nós ao largo de Palma, e encontramos lá a fragata portuguesa* Minerve [sic] *(um dos navios do esquadrão), da qual fiquei sabendo que tinha-se encontrado com o almirante português ao largo de Ferro no dia 13, onde também reencontrou-se com o* Alfonso d'Albuquerque [sic] *(o navio no qual Sua Alteza Real a Princesa do Brasil estava embarcada) alguns dias após a separação, e com o Navio de Sua Majestade* Bedford. *O Visconde de Anadia, Ministro da Marinha, que estava embarcado na* Minerve [sic], *teve permissão de Sua Alteza Real para prosseguir até Porto Praya em busca de aguada, e foi instruído por Sua Alteza Real a informar-me de que ele tinha mudado de idéia e não tinha intenção de escalar em Porto Praya, mas de prosseguir diretamente rumo ao Rio de Janeiro, e havia solicitado ao capitão do* Bedford *que permanecesse com ele...".*

Tempo algum foi perdido: naquela mesma noite, a embarcação maior do *Marlborough* e todas as embarcações do *Monarch* foram arriadas, e os barris vazios enviados a terra.

No dia seguinte, sexta-feira 25, a *Thetis* finalmente conseguiu entrar na baía e fundear. O dia todo foi gasto carregando água; o *Marlborough* forneceu ao *Rainha de Portugal* sete toneladas e 14 tonéis pequenos, e recebeu a bordo 23 toneladas de água.

O cruzeiro do London

A 12 de dezembro, o *London* tinha terminado de fazer aguada; naquela noite, tentou zarpar de Funchal, mas teve que desistir: "*...Brisa forte e tempo nublado — às 9h00, mais moderado com chuva; às 11h30, vento mudou para o sudoeste, preparei para suspender e sinalizei com um canhão — ... às 12h00, soprava um temporal desfeito, de modo que não pudemos ter seguimento...".*

Durante as primeiras horas da noite, este tentou novamente, mas sem sucesso. Temendo agora que o vento aumentasse, e que chegaria com atraso a São Tiago, talingou a amarra do ferro a uma bóia marcada "HMS *London*", a fim de ser deixada para trás, e com gáveas, velas baixas e velas de estai rizadas nos segundos, conseguiu manobrar para fora.

Como tinha feito aguada sem perder muito tempo, decidiu seguir para Palma, e não diretamente para São Tiago, para ver se conseguia reunir-se à esquadra. O mesmo ainda não sabia nada a respeito de sua separação. Chegou a seu destino no dia 15; mas o *Marlborough* e os demais já estavam além de Ferro, a mais meridional das Ilhas Canárias, a caminho das Ilhas de Cabo Verde.

De dia, na manhã seguinte, a 11 léguas a noroeste de Palma, avistou um navio de linha de batalha navegando escoteiro.

Como esperava avistar vários navios juntos, tomou todas as precauções: "*...às 5h00 e às 6h00 virei de bordo. Avistei um navio a sudoeste, dei caça; às 8h30, rizado nos segundos, bujarrona e mezena arriadas — Em postos de combate — Caça é um navio de guerra; às 9h20, virei de bordo; caça exibiu pavilhão português e parou; às 10h00 parei e arriei embarcação; descoberto ser o navio-de-linha português* Don de Castro [sic], *sob o comando de Don Manuel John de Louis & Seilbez* [sic].[16] *Às 10h30, recolhi embarcação e larguei velas baixas e de joanete; ponta sul de Palma na marcação sul quarta e meia sueste, a 14 léguas — brisa fresca e chuva; afastei-me do navio português, pois este não necessitava de assistência...*".

Seus preparativos para a batalha tinham sido desnecessários.

No dia 18, tendo decidido que havia permanecido por tempo suficiente no ponto de reunião, o *London* zarpou para São Tiago, lá chegando à noite no dia 26: "*...cheguei-me à ilha a fim de avistá-la mais claramente... preparei o ferro de reserva na amura... brisa forte e tempo nublado... rondando, montei ponta extrema da Baía de Praia; às 7h00, reduzi pano e fundeei com o segundo ferro de serviço em 6½ braças, mas o ferro não unhou. Larguei o ferro de amura e fundeei, com 1 2/3 quartéis da amarra do ferro de serviço...*".

O *London* registrou ter encontrado na baía "*...o* Marlborough, *o* Monarch, *dois 74's portugueses, três fragatas e um brigue...*".[17]

No dia 26, enquanto o *London* transferia a aguada que tinha trazido, o *Marlborough* abastecia a Fragata *Minerva* com 12 barris de carne de porco e 19 barris de carne de boi.

Na manhã seguinte, estavam prontos para partir.

"...A 17 de janeiro, o esquadrão chegou ao Rio de Janeiro; todos com boa saúde, embora os navios de linha de batalha portugueses estivessem superlotados de homens, mulheres e crianças, cada um tendo a bordo cerca de 1.100 pessoas, de todas as descrições...".

Devido à brisa fresca que soprava do lés-nordeste e ao número de navios no porto, uma série de manobras fez-se necessária.

O *London* escreveu em seu diário: "*...às 7h00, o comodoro fez o sinal de suspender; não tendo o navio lazeira para safar-se de um 2 mastros* [um brigue], *a embarcação maior foi arriada e lançou ancorote e amarra a barlavento, em 6 braças de água, na amarração de bombordo — às 11h00, viramos ao cabrestante o ancorote, entocado numa rocha — após algum tempo guindando com grande força, a amarra rompeu-se; a espia de amarração foi largada imediatamente e partimos, deixando para trás o ferro e 16 braças da amarra, pois ventava muito forte e não havia probabi-*

16. *D. João de Castro*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Manuel João de Lossio. Esparteiro, *História Naval Brasileira*, p. 329, opus. cit.

17. *Rainha de Portugal* (74), *Conde D. Henrique* (74), *Minerva* (fragata, 48) e *Thetis* (36), de fato uma fragata, mas em uso como navio-transporte. Por dedução, a terceira fragata deve ter sido a *Golfinho*. O brigue não pôde ser identificado.

lidade de conseguirmos içá-lo com a embarcação maior... Atravessamos o navio e içamos as embarcações carregadas; zarpamos seguindo nas águas do comodoro e do esquadrão...".

Era o segundo ferro que o navio perdia na viagem.

O *Monarch* não teve qualquer dificuldade em suspender, mas o *London* largou um ferro, a fim de virar sua proa na direção certa.

O *Marlborough* registrou a 27 de dezembro: "*...à luz do dia fiz sinal de suspender com um tiro de canhão; corri o ancorote e a espia para o norte, a fim de fazer o navio largar, às 7h30 de quarta-feira, e fiz-me de vela...; atravessei o navio para que os navios fundeados saíssem, icei e embarquei a bordo a chalupa — O* London, *o* Monarch, *com 2 navios de linha-de-batalha portugueses de conserva,*[18] *e uma fragata...*".[19]

Novo ponto de encontro: Rio de Janeiro

Com seu telégrafo de madeira, o *Marlborough* sinalizava agora o novo ponto de reunião: "*...17, 9, 14, 9, 1, 13, 5, 9, 17 e 14...*", Rio de Janeiro,[20] a aproximadamente 823 léguas de distância, de acordo com o *Marlborough*, após calcular sua posição ao meio-dia. A *Thetis* foi deixada para trás, a fim de completar sua aguada.

Os próximos dois dias viram o esquadrão progredindo bem, fazendo de 7 a 8 nós. Entretanto, à medida que se aproximavam da linha do Equador, o vento diminuía, de modo que a velocidade foi afetada imediatamente.

Por volta de 1° de janeiro, não mais que 1 ou 2 nós de velocidade podiam ser mantidos.

O Comodoro Moore tinha toda esperança de alcançar e avistar os demais navios.

Provavelmente dos informes fornecidos pela *Minerva*, ele calculou, de modo correto, como se verificaria, que o esquadrão escoltado pelo *Bedford* estava singrando um pouco mais próximo da costa africana, num rumo paralelo, mais a leste dele.

Todos os dias de manhã cedo, o *Monarch* recebia ordem de tomar estação destacado a sudeste, a fim de estender o alcance visual dos navios. Ao anoitecer, o mesmo foi chamado de volta, na eventualidade de, durante a noite, vir a perdê-los de vista, na vastidão de mar que estendia-se ao seu redor até o horizonte.

O progresso lento, com tempo bom, continuou **até 4 de janeiro**, quando uma brisa fresca começou a soprar. Naquela noite cruzaram o Equador; a zona das calmarias foi agora deixada para trás.

Enquanto o esquadrão navegava em conjunto para o sul, muito tempo era gasto em navegação, pois, após partirem de São Tiago, nas Ilhas de Cabo Verde, esperavam aterrar, após ter cruzado mais de 2.000 milhas de mar aberto, em Cabo Frio. A longitude era tomada pelo cronômetro e pela lua. A variação da agulha era calculada e verificada, assim como a direção da corrente.

No dia 13 de janeiro, o Comodoro Moore mudou de tática. Em vez de enviar o *Monarch* para sudeste, a fim de estar alerta para os demais navios, ele agora enviou-o para sudoeste, a fim de vigiar a navegação costeira e, eventualmente, à medida que se aproximavam da costa, estar de guarda em busca de terra firme.

No dia seguinte, o *Monarch* foi bem-sucedido, pois, no começo da tarde, após uma perseguição, fez parar um navio de cabotagem português do Rio Grande.

18. O *Rainha de Portugal* e o *Conde D. Henrique*.
19. A *Minerva*.
20. O sinal foi registrado incorretamente; deveria ter sido: 17, 9, 14, 10, 1, 13, 5, 9, 17 e 14.

No dia 15, alteraram rumo de sudoeste quarta oeste para oeste-sudoeste, a fim de chegar-se a terra.

Cabo Frio, de acordo com os cálculos, estava a apenas 200 milhas de distância.

Na manhã do dia 16, o *Monarch* finalmente avistou terra; sua navegação demonstrou que, embora estivessem no início do século XIX, a precisão era possível.

Naquela tarde, o *Monarch* registrou: "*...às 7h40, arribei; esquadrão de conserva; Cabo Frio a noroeste quarta norte, à distância de 4 ou 5 milhas...*".

Naquela mesma tarde, o *Monarch* interceptou um brigue de guerra, o *Balão*, enviado pelo vice-rei, Conde dos Arcos, a cruzar fora da Baía do Rio de Janeiro.

Do mesmo souberam que os navios transportando a Família Real ainda não tinham feito a travessia.

Durante a madrugada do dia 17, o comandante do esquadrão atravessou os navios, não longe da entrada do porto do Rio de Janeiro, a fim de evitar entrar na escuridão.

A entrada no Porto do Rio de Janeiro

À tarde, os navios portugueses entraram no porto, seguidos, no começo da noite, por seus escoltas.

Aquele momento, após tantos dias de navegação em mar aberto, e devido aos desconfortos da jornada, deve ter sido especialmente bem-vindo.

O *Marlborough* registrou: "*...Correndo para o porto do Rio de Janeiro... Vim para o fundeadouro, com o segundo ferro de serviço, no porto acima em 6½ braças de água, e fundeei, com o ancorote e a amarra na marcação norte e a Ilha das Cobras na marcação sul, e a nor-nordeste...* London, Monarch *e 2 navios portugueses de conserva...*";

O *London* acrescenta mais detalhes: "*...às 6h00, aproei para o porto com forte maré de vazante; às 7h00, veio o capitão-do-porto português — às 8h00, fundeei com o ferro de serviço em 17 braças, ponta de St. Jago* [sic] *a oeste-noroeste, à distância de 1 milha — Comodoro à distância de ½ quartel,* Monarch *e 2 portugueses fundeados mais para dentro — todos os fortes salvaram e a cidade foi iluminada à noite...*".[21]

O Comodoro Moore escreveu a Suas Excelências no Almirantado: "*...A 17 de janeiro, a exatamente três semanas de viagem de Porto Praya, o esquadrão chegou ao Rio de Janeiro; todos com boa saúde, embora os navios de linha de batalha portugueses estivessem superlotados de homens, mulheres e crianças, cada um tendo a bordo cerca de 1.100 pessoas, de todas as descrições...*".

No porto do Rio, o *London* registra a chegada de vários navios que tinham deixado Lisboa a 29 de novembro; dia 20 de janeiro, "*...chegou um brigue de guerra português...*"; dia 22, "*...chegou uma fragata portuguesa...*"; dia 26, "*...chegou um navio de linha português...*"; dia 9 de fevereiro, "*...chegou um brigue de guerra português...*"; dia 11, "*...chegou um brigue de guerra português...*".

O brigue que chegou no dia 11 tinha vindo de São Salvador, com as boas notícias que a Rainha, o Príncipe Regente e outros membros da Família Real tinham lá chegado em segurança.[22]

21. A cidade foi iluminada para as festividades de São Sebastião, a 20 de janeiro, dia de seu santo padroeiro. O nome completo da cidade é São Sebastião do Rio de Janeiro.

22. De acordo com o relatório do Comodoro Moore ao Almirantado, datado de 9 de março, as notícias da chegada em segurança a São Salvador chegaram ao Rio a 12 de fevereiro. Como nenhum navio é registrado como tendo arribado naquela data, presumivelmente as notícias chegaram com um brigue de guerra no dia 11.

Até aquele momento, a Princesa Viúva Herdeira não tinha posto pé em terra, pois, por respeito à Rainha e ao Príncipe Regente, não queria fazer isso antes deles.

O último dos navios viajando independentemente chegou no dia 13: "*...Chegou um 74 português...*".

O registro no diário, de que era um 74, nos permite identificá-lo, pois a Esquadra naval portuguesa que saiu de Lisboa a 29 de novembro incluía oito navios de linha de batalha: quatro deles ainda estavam, naquele momento, no nordeste (*Príncipe Real, Afonso de Albuquerque, Medusa* e *D. João de Castro*); dois tinham entrado no Rio de Janeiro, com o Comodoro Moore, e estavam agora fundeados no porto. Os dois restantes eram, portanto, o *Martim de Freitas* (64) e o *Príncipe do Brasil* (74). O *Martim de Freitas*, procedente de São Salvador, onde tinha tocado brevemente, arribou a 26 de janeiro.

Na tarde seguinte (dia 8), às 4 horas, com as vergas guarnecidas e todos os navios disparando uma salva de 21 tiros, o Príncipe Regente, acompanhado por sua família, exceto a Rainha, baixou a terra

O *Príncipe do Brasil* dificilmente teria levado mais quatro semanas para completar a viagem; logo, este provavelmente foi à Inglaterra para reparos, conforme tinha sido arranjado entre o Almirante, D. Manuel e Sir Sidney Smith.

A CHEGADA DA FAMÍLIA REAL AO RIO DE JANEIRO

Finalmente, **na segunda-feira, 7 de março**, o tão esperado esquadrão chegou de São Salvador: "*...às 10h00, avistamos o Príncipe do Brasil com 3 navios de linha e outros navios entrando... às 11h00, entraram pela barra do porto e os navios portugueses que aqui estavam salvaram... às 12h40, guarnecemos o navio — às 2h00, salvamos o Príncipe com 21 tiros e o aclamamos das vergas quando este fundeou — como o fizeram todos os navios ingleses e portugueses... Fundeou aqui o* Bedford...".

Aquela noite foi gasta com os preparativos para o desembarque no dia seguinte e para as cerimônias que se seguiriam.

Na tarde seguinte (dia 8), às 4 horas, com as vergas guarnecidas e todos os navios disparando uma salva de 21 tiros, o Príncipe Regente, acompanhado por sua família, exceto a Rainha, baixou a terra.

O Comodoro Moore escreveu ao Almirantado: "*...Tenho grande prazer em informá-los de que Sua Alteza Real o Príncipe Regente, a Rainha e toda a Família Real aqui chegaram aos oito dias deste mês, com os seguintes navios:* Príncipe Real, Alfonso d'Albuquerque [sic], Meduse [sic], Uranie [sic], *o Navio de Sua Majestade* Bedford *e vários navios de suprimento e mercantes.*

A Família Real foi recebida nos Brasis, com todas as evidências de laços afetivos, pelos habitantes de todas as camadas, os quais parecem-me estar cheios de zelo e lealdade para com seu Soberano. O Príncipe e todas as pessoas da Família Real estão em perfeita saúde. Ele fez ontem sua entrada pública na cidade do Rio de Janeiro e caminhou pelas ruas principais em procissão até a Igreja do Rosário, a fim de dar graças ao Todo-Poderoso – ...".

No dia 8 e novamente no dia 9, a Família Real retornou a seus navios para a noite.

No dia 10 de março, acompanhados da Rainha, deixaram seus navios pela última vez.

O diário do *London* observou: "*...às 4h00, o Príncipe do Brasil deixou o navio-almirante, ocasião em que o pavilhão real foi arriado, e içado o pavilhão do almirante. A Esquadra saudou o Príncipe com 21 tiros, guarneceu as vergas e aclamou-o...*".

A 12 de maio, a *Confiance* finalmente entrou e reuniu-se ao esquadrão, seguida no dia 17 pelo *Foudroyant*, trazendo Sir Sidney Smith, de conserva com o *Agamemnon*[23] e o Brigue *Pitt*.

Sir Sidney Smith convidou o Príncipe Regente e a Família Real para jantar a bordo do *London*, por ocasião da comemoração do aniversário do Rei, a 4 de junho, quando o Príncipe Regente aproveitou a oportunidade para condecorar os oficiais participantes.

"*...No Brasil, a 4 de junho de 1808, sir Sidney Smith recepcionou toda a Família Real portuguesa a bordo do Navio de Sua Majestade* London. *Ao desembarcar do navio, o Príncipe Regente presenteou o contra-almirante, de suas próprias mãos, com o pavilhão de Portugal, para ser usado como aumento do brasão, e declarou o restabelecimento da Ordem da Espada* [sic], *instituída por d. Alfonso V, cognominado o Africano, em 1459, da qual sir Sidney Smith recebeu o grau de grã-cruz.*

Todos os capitães ingleses diante do Tejo sob seu comando seriam Comendadores, e os primeiros-tenentes (imediatos) de todos os navios, Cavaleiros da mesma ordem, assim como o Sr. Hill, secretário da legação de Sua Majestade àquela corte. Sua Alteza Real conferiu medalhas aos quatro capitães que integravam o esquadrão destacado por sir Sidney Smith para acompanhar a Esquadra portuguesa para o Brasil...".[24]

Além das honrarias concedidas pelo Príncipe Regente, Sir Sidney Smith recebeu uma propriedade rural com seis escravos.[25]

ENCERRAMENTO

Finalmente, **a 5 de março de 1809**, o *London* zarpou do Rio de Janeiro, escoltando os Navios Mercantes *Jane*, *Clarkson* e *Fingal* de volta à Inglaterra. O mesmo chegou a Cawsand Bay a 21 de maio, quase exatamente 18 meses depois da data em que se tinha feito ao largo; deslocou-se então para o Arsenal de Chatham e deu baixa.

Em 1811, o navio foi desmantelado.

O Príncipe Regente tornou-se D. João VI, por ocasião da morte de sua mãe em 1816. Em 1821, após 13 anos no Brasil, D. João regressou a Lisboa, onde passou os últimos anos de sua vida, aí falecendo em 1826. Quando ele partiu de Lisboa em 1807, não poderia imaginar que uma parte tão significativa de seu reinado seria passada no Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VIAGENS> / A viagem da Família Real para o Brasil /; História do Brasil /; História de Portugal;

23. Sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Jonas Rose.
24. *Naval Chronicle 1808*, vol. XX, p. 438.
25. Araújo, José Paulo de Figueirôa Nabuco. *Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Procisões etc., etc.*, tomo I, p. 75. Rio de Janeiro, 1836.

NOTAS

Diários de navegação citados no texto, mantidos pelo *Public Records Office*:

H.M. Ship *Achilles* ADM. 51/1700
H.M. Frigate *Amazon* ADM. 51/1659
H.M. Ship *Audacious* ADM. 51/1758
H.M. Ship *Bedford* ADM. 51/1882
H.M. Sloop *Confiance* ADM. 51/1966
H.M. Ship *Conqueror* ADM. 51/1734
H.M. Ship *Elizabeth* ADM. 51/1765
H.M. Ship *Foudroyant* ADM. 51/1780
H.M. Ship *Hibernia* ADM. 51/1730
H.M. Ship *London* ADM. 51/1857
H.M. Ship *Marlborough* ADM. 51/1854
H.M. Ship *Monarch* ADM. 51/1879
H.M. Ship *Plantagenet* ADM. 51/1790
H.M. Brig Sloop *Redwing* ADM. 51/1715
H.M. Frigate *Solebay* ADM. 51/1763
H.M. Ship *Theseus* ADM. 51/1738

ADM. 1/2704

1. Capitão Walker ao Hon. W. W. Pole, 6 de janeiro de 1808, explicando as razões da separação da Esquadra e seu papel em acompanhar a Rainha e o Príncipe Regente, escrito no mar e postado após a chegada à Bahia.

2. Capitão Walker ao Hon. W. W. Pole, 31 de janeiro de 1808, com o relato da jornada e da chegada em segurança à Baía de Todos os Santos (Bahia), Brasil, da Família Real de Portugal.

ADM. 1/2159

1. Comodoro Moore ao Contra-Almirante Sir Sidney Smith, Rio de Janeiro, 9 de março de 1808, relatando a jornada e chegada em segurança, ao Rio de Janeiro, da Esquadra portuguesa e do esquadrão britânico.

ADM. 1/19

1. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *London*, Cawsand Bay, 9 de novembro de 1807.

2. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *London*, Cawsand Bay, 9 de novembro de 1807.

3. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *London*, ao largo do Tejo, 18 de novembro de 1807.

6. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *Hibernia*, ao largo do Tejo, 22 de novembro de 1807.

8. Força Militar portuguesa a 29 de outubro, comunicado a Sir Sidney Smith pelo Sr. Gambier, cônsul de S.M. em Lisboa, com cópia enviada ao Tenente-General Sir John Moore, secreto.

10. Sir Sidney Smith ao Ministro D. Araújo, H.M.S. *Hibernia*, ao largo do Tejo, 22 de novembro.

17. Lord Strangford a Sir Sidney Smith, Lisboa , 28 de novembro à noite.
18. Listagem da Esquadra portuguesa que zarpou a 29 de novembro, assinada por Joaquim José Monto Torres (major-general) [sic].
19. Sir W. S. Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *Hibernia*, 22 léguas a oeste do Tejo, 1° de dezembro, secreto.

ADM. 1/824

2. Sir Sidney Smith ao almirante Young (Plymouth), 6 de dezembro de 1807, H.M.S. *Hibernia*, no mar, secreto.

ADM. 4206

Hon. George Canning aos Lordes do Almirantado, 11 de novembro.

F.O. 63/56

1. Lord Strangford ao Hon. George Canning, H.M.S. *Hibernia*, 24 de novembro de 1807, n° 102, pela Escuna afretada *Trafalgar*.
2. Lord Strangford ao Hon. George Canning, H.M.S. *Hibernia*, 29 de novembro de 1807, pelo Paquete *Townsend*.

F.O. 94/163

1. Convenção entre Portugal e Grã-Bretanha, datada de 22 de outubro de 1807. Informações sobre as ações de unidades navais:

Boiteux, Capitão-Tenente Lucas Alexandre, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados de D. João VI e D. Pedro I*, Rio de Janeiro, 1913.

Esparteiro, Antônio Marques, *Três Séculos de Mar (1640-1910)*, Lisboa, 1948.

Lavery, Brian, *Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation*, London, 1989.

Soares, Joaquim Pedro Celestino, *Quadros Navaes*, 2ª ed., Imprensa Nacional, Lisboa, 1861.

Sobel, Dava. *Longitude, The True Story of a Lone Genius who Solved the Greatest Scientific Problem of his Time*, New York, 1995.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE NAVIOS DE S. M. E SEUS OFICIAIS:

Lyons, David, *Sailing Navy List*, London, 1993.

Navy List 1807.

BIBLIOGRAFIA

1. ABRANTES, Duchesse d'. *Souvenirs d'une Ambassade*. Paris, 1834.
2. ALMEIDA, Pires de. *D. João VI; Rei de Portugal e dos Algarves e Imperador Titular do Brasil; elogio histórico*. Ed. Comemorativa, Rio de Janeiro, dezembro de 1885.
3. ANONYMO. *Observador Portuguez Histórico, e Político de Lisboa desde o dia 27 de novembro do anno de 1807 em que enbarcacou* [sic] *para o Brazil o Principe Regente Nosso Senhor e toda a real família, por motivo da invasão dos Francezes neste Reino etc. etc. — Contém Todos os Editaes, Ordens publicas e particulares, Decretos, successos fataes e desconhecidos nas Histórias do mundo; todas as batalhas, roubos e usurpações até o dia 15 de setembro de 1808, em que foram expulsos, depois de batidos, os Francezes — Oferecido Ao Ilustrissimo e Excellentissimo* [sic] *Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho, Conde de Linhares, Grão Cruz das Ordens de Aviz e da Torre e Espada etc. etc.* Lisboa, 1809.
4. ARAÚJO, José Paulo de Figueirôa Nabuco. *Legislação Brazileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Procisões etc., etc.*, tomo I. Rio de Janeiro, 1836.
5. AZEVEDO, Moreira de. *No tempo do Rei; conto histórico*. Rio de Janeiro, 1899.
6. BARROW, John. *The Life and Correspondence of Admiral Sir William Sidney Smith, G.C.B.*, vol. II. London, 1848.
7. BEIRÃO, Caetano. *História Breve de Portugal*. Lisboa, 1941.
8. BELLEGARDE, Henrique Luiz de Niemeyer. *Resumo da História do Brasil*. Rio de Janeiro, 1845.
9. BOITEAUX, Capitão-tenente Lucas Alexandre. *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados de D. João VI e D. Pedro I*. Rio de Janeiro, 1913.
10. BRANDÃO, Raul. *El-Rei Junot*. Lisboa, 1812.
11. CALMON, Pedro. *O Rei do Brasil D. João VI*. Rio de Janeiro, 1935, 3ª ed., Rio de Janeiro, 1943.
12. _____. *História Naval Brasileira*, vol. 2, tomo II, parte II, *A Abertura dos Portos*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.
13. CANCIO, Henrique. *D. João VI*. Bahia, 1909.
14. CHEKE, Marcus. *Carlota Joaquina (A Rainha Intrigante)*. Trad. Gilmara Lobato de Morais Pereira. Rio de Janeiro, 1949.
15. CINTRA, Assis. *Rei Fujão*. 1935.
16. CHAGAS, Manoel Pinheiro. *Diccionario Popular*, 14 vols. Lisboa, 1883.
17. CONSTANCIO, Francisco Solano. *História do Brasil desde o seu descobrimento por Pedro Álvares Cabral até a abdicação do Imperador D. Pedro I*. Paris, 1839.
18. DENIS, Ferdinand. *Resumé de l'histoire du Brésil*. Paris, 1825.
19. ESPARTEIRO, Antônio Marques. *Subsídio para a História da Marinha de Guerra; Nau "Rainha de Portugal"*. Anais do Clube Naval, Lisboa, 73(11/12): 677-701, nov./dez. 1943.
20. _____. *Três Séculos no Mar (1640-1910)*. Lisboa, 1948.
21. _____. *História Naval Brasileira*, vol. 2, tomo II, parte I, *A Viagem*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.
22. GRAHAM, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil and Residence there During the Years 1821, 1822, 1823*. London, 1824.
23. JACKSON, Sir William G. F. *The Rock of the Gibraltarians*, 2nd ed. London, 1990.
24. KING, Dean. *A Sea of Words*. New York, 1995.
25. LAVERY, Brian. *Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation*. London, 1989.
26. LIGHT, Kenneth H. *The Migration of the Royal Family of Portugal to Brazil 1807/08 Log Books of H.M. Ships before the Tagus in November 1807 and those that took part in the Voyage to Brazil, together with Reports and Letters from Captain James Walker of H.M.S.* Bedford, *who escorted the Queen and the Prince Regent to Bahia, and Commodore Graham Moore of*

H.M.S. Marlborough, *who escorted the Portuguese Fleet to Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1995.

27. LIMA, J. L. de Abreu. *Compêndio da História do Brasil*. Rio de Janeiro, 1843.
28. LIMA, J. L. de Abreu. *Synopsis ou Deducção Chronologica dos fatos mais notaveis da historia do Brasil*. Pernambuco, 1845.
29. LIMA, Manuel de Oliveira. *Dom João VI no Brazil 1808-1821*, vol. I. Rio de Janeiro, 1908.
30. LONGFORD, Elizabeth. *Wellington, The Years of the Sword*. London, 1969.
31. MACAULAY, Neill. *Dom Pedro: a luta pela liberdade no Brasil e em Portugal 1798-1834*, tradução André Villalobos. Rio de Janeiro, 1993.
32. MACEDO Joaquim Manoel de. *Lições de história do Brasil para uso dos alumnos do Imperial Collegio de Pedro Segundo*. Rio de Janeiro, 1863.
33. MARTINS, Enéas Filho. *Conselho de Estado Português e a Transmigração da Família Real em 1807*. Rio de Janeiro, 1968.
34. MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. *História de Portugal*. Lisboa, 1888.
35. MELO MORAIS, A. J. de. *Chronografia Histórica*, tomo I (2ª parte). Rio de Janeiro, 1863.
36. _____. *A independencia e o Império do Brasil*. Rio de Janeiro, 1877.
37. _____. *História da Trasladação da Corte Portuguesa para o Brasil em 1807-1808*. Rio de Janeiro, 1872.
38. NAPIER, W. E. *History of the War in the Peninsula*. London, 1828.
39. O'BRIAN, Patrick. *Men-of-War Life in Nelson's Navy*. New York, 1974.
40. O'NEIL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account of the Proceedings of the Squadron under the Command of Rear Admiral Sir Sydney Smith K. S. & in Effecting the Escape of the Royal Family of Portugal to the Brazils, on November 29, 1807; and also the Sufferings of the Royal Fugitives, &c. during their Voyage from Lisbon to Rio de Janeiro: with a variety of other Interesting and Authentic Facts*. London, 1810.
41. PEREIRA, Angelo. *D. João VI; Príncipe e Rei; a retirada da família real para o Brasil 1807*. Lisboa, 1953.
42. _____. *Os Filhos D'El Rei D. João VI*. Lisboa, 1946.
43. _____. *As Senhoras Infantas Filhas de el-Rei D. João VI*. Lisboa, 1938.
44. PINHEIRO, José Pedro Xavier. *Epitome da historia do Brasil desde o seu descobrimento*. Rio de Janeiro, 1870.
45. PINTO, Albano da Silveira. *Resenha das Famílias Titulares e Grandes de Portugal*. Lisboa, 1883.
46. RANGEL, Alberto. *Inventário dos documentos do arquivo da Casa Imperial do Brasil existentes no Castelo d'Eu*, 2 vols. Rio de Janeiro, 1939 (agora no Museu Imperial, Petrópolis).
47. _____. *Os dois Inglezes Strangford e Stuart*. Conselho Federal de Cultura, Arquivo Nacional, 1972.
48. RIO SÊCO, Visconde do. *Exposição Analytica e justificativa Da Conducta, e vida publica do Visconde do Rio Sêco desde o dia 25 de Novembro de 1807*, publicada por elle mesmo. Manuscripto, 1821, Museu Imperial de Petrópolis.
49. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro:

Tomo LXV, 2ª parte — Joaquim Pires Machado Portella, *Chegada da Família Real Portugueza à Provincia da Bahia em Janeiro de 1808*, Rio de Janeiro, 1882.

Tomo LVXXXVIII, Vol. 142 — Fazenda, José Vieira, *Antiqualhas e Memórias, Chegada da Família Real*, Rio de Janeiro, 1920.

Tomo XCIII, Vol. 147 — Fazenda, José Vieira, *Antiqualhas e Memórias, Trasladação da Família Real*, Rio de Janeiro, 1923.

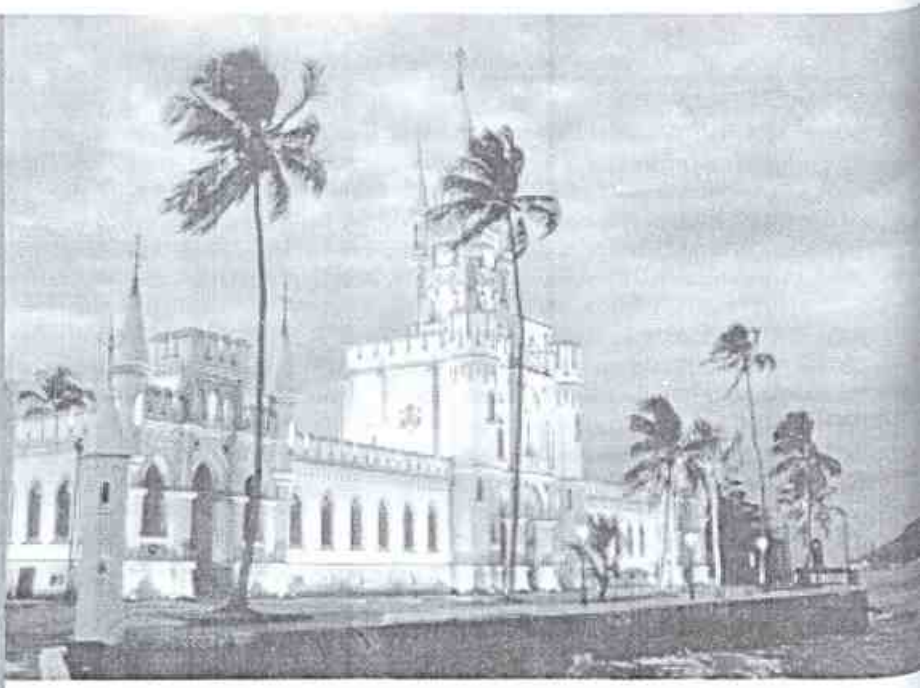
Tomo CCLXXVII, Vol. 277 — Manchester, Alan K., *Conflict and Continuity in Brazilian Society*, 1967 (Transferência da Côrte Portuguêsa para o Rio de Janeiro), trad. A. J. Lacombe, Rio de Janeiro, 1968.

50. RODRIGUES, José Carlos. *Bibliotheca brasiliense: catálogo anotado dos livros sôbre o Brasil e de alguns aut. e manuscritos pertencentes a J. C. Rodrigues: Parte I: descobrimento da América, Brasil Colonial, 1492-1822*. Rio de Janeiro, 1907.
51. ROSSI, Camilo Luis de. *Memória sobre a evasão do Núncio Apostólico Monsenhor Caleppi, da Corte de Lisboa para o Rio de Janeiro*, trad. Dr. Jerônimo de Avelar Figueira de Melo, do Arquivo Secreto do Vaticano N° 143: A. Portogallo, Anais da Biblioteca Nacional, vol. LXI (1939).
52. RUSSEL, E. F. L. *Knight of the Sword (Sir W. S. Smith)*. London, 1934.
53. SÁ, José D'Almeida Corrêa de. *D. João VI e a Independência do Brasil*. Lisboa, 1937.
54. SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para Servir à História do Reino do Brasil*.
55. SCHOM, Alan. *Trafalgar: Countdown to Battle*. London, 1990.
56. SILVA, J. M. Pereira da. *História da Fundação do Império Brasileiro*. Rio de Janeiro, 1864.
57. SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros Navaes*, 2ª ed. Imprensa Nacional, Lisboa, 1861.
58. SOUZA, Antonio Caetano de. *Memórias dos Grandes de Portugal*. Lisboa, 1754.
59. SMITH, Sir William Sidney. *The Letters of Sir W. S. Smith — The Navy and South America 1807-1823*. Navy Records Society, 1962.
60. VARNHAGEN, Francisco Adolpho de. *História Geral do Brasil*, 5 vols., 3ª edição, São Paulo.
61. VIDAL, Frederick Gavazzo Perry. *Genealogias reaes portuguesas; descendência de S.M. El-Rei o Senhor Dom João VI*. Lisboa, 1923.

Não queira fazer tudo de uma só vez. Cada momento é único e sem recuo, aproveite-o.

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!

RECRUTAMENTO PARA A ESCOLA NAVAL DE ANNAPOLIS*

NEIL THOMPSON
Jornalista

A despeito do que os veteranos possam pensar, a turma de calouros que ingressou na Naval Academy não é, afinal, um bando heterogêneo de adolescentes fora de forma.

À medida que a turma que se vai formar em 2003 dá adeus ao seu brutal treinamento de verão (período de adaptação de calouros) e começa os rigores do ano acadêmico, os dados extraídos dos primeiros meses de seus novos membros em Annapolis mostram que esta última turma de mais de mil homens e mulheres pode possuir algo mais em qualificações do que alguns dos seus veteranos.

Numa escola que se está tornando cada vez mais interessada em mensurar seus sucessos através de dados, os números da *ought-three*, como a turma de 2003 se autodenomina, estão fornecendo alguma indicação de que um programa vigoroso de recrutamento e admissões está dando frutos.

"Esta é uma das melhores turmas de calouros que eu já vi", disse esta semana o Vice-Almirante John R. Ryan, superintendente da Academia.

Os calouros deste ano fizeram mais pontos no seu teste de preparo físico de fim de verão do que qualquer outra turma recente, com uma taxa de insucesso de 6,5 % em flexões, abdominais e corrida. Um entre dez membros da turma 2002 falhou no teste no verão passado, e um em cada seis membros de 2001 falhou no teste há dois anos.

* N.R.: O texto é tradução de artigo do jornal *Baltimore Sun* de 17/9/1999.

A turma de 2003 teve também o mais baixo índice de desistência em anos recentes. Dos 1.232 calouros admitidos em 1º de julho, 6,6 % pediram baixa antes de setembro. No ano passado, 7 % pediram baixa e, há dois anos, 7,4 %.

Os novos calouros são, também, melhores atiradores do que seus antecessores, com 97 % da turma qualificando-se como atiradores.

Chegaram a Annapolis com algumas das melhores notas escolares jamais apresentadas, obtendo uma média bem acima de 1.300 no seu SATs (*Student Assesment Test*).

Um em dez tinha sido presidente estudantil no 2º grau, e 88 % foram membros titulares de equipes esportivas.

Ryan atribui o excelente resultado aos esforços nos anos recentes para melhorar o programa de recrutamento da escola.

A Academia está encontrando cada vez mais pressão na competição contra outras escolas de primeira linha, por parte dos estudantes de segundo grau promissores, especialmente no recrutamento de estudantes das minorias étnicas, que constituíram 19 a 20 por cento das turmas de calouros em cada um dos últimos cinco anos.

Num esforço para manter essas percentagens, a Academia **contratou**, no ano passado, **um ex-craque de futebol americano da Marinha** para visitar cidades do interior e encorajar estudantes das minorias a ingressar na Academia.

A Academia também contratou uma firma de processamento de dados para fornecer nomes e endereços de potenciais alunos e começou a **contactar estudantes promissores** mesmo antes que chegassem ao segundo grau.

"Nossa meta é atuar mais profundamente nos seus anos de segundo grau", disse o Capitão-de-Mar-e-Guerra Rick Hammond, diretor de Admissões.

A turma de calouros que chegou ao *campus* em 1º de julho era constituída de 1.031 homens e 201 mulheres, dos quais 235 pertenciam às minorias e 84 eram de Maryland. A turma também incluía dez cidadãos de outros países, incluindo Bulgária, Estônia, Coréia do Sul e Filipinas. Os calouros concluíram seis semanas de intenso período de adaptação ao final de setembro passado e iniciaram as aulas em outubro.

Esses homens e mulheres foram selecionados entre 10.145 candidatos no ano passado. O número de candidatos diminuiu nos anos recentes, de um patamar de 15 mil, oferecendo ao setor de admissões um universo menor de onde selecionar os melhores e mais brilhantes.

Ainda assim, o processo de seleção da Academia recebeu uma classificação da *Princeton Rewiew*, no ano passado, como a terceira escola mais competitiva da nação. A Universidade de Maryland admite cerca de um em cada quatro de seus candidatos; a Naval Academy admite cerca de um para cada dez.

O processo começa com uma revisão dos dez mil pacotes de requerimentos (*application*) de meia polegada de espessura apresentados por adolescentes de todo o país, que procuram uma educação gratuita (avaliada em torno de duzentos mil dólares) e um emprego garantido (na Marinha) após a formatura.

O processo já se reiniciou, com o Conselho de Admissões da academia tendo começado suas reuniões semanais para discutir quem aceitar para a classe de 2004. As reuniões serão realizadas todas as terças-feiras até abril, para examinar 200 requerimentos de cada vez, conforme explicou Hammond.

NÚMERO DE INSCRITOS E APROVADOS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS, NO BRASIL

Ano do Processo Seletivo	ESCOLA NAVAL		COLÉGIO NAVAL	
	Inscritos	Aprovados	Inscritos	Aprovados
1997	2.876	55 ou 1,9%	11.368	229 ou 2%
1998	2.427	60 ou 2,5%	8.627	220 ou 2,55%
1999	3.325	46 ou 1,4%	15.602	236 ou 1,5%
2000	3.526	47 ou 1,3%	11.632	236 ou 2,03%
2001	4.629	43 ou 0,93%	16.119	211 ou 1,3%

Fonte: Diretoria de Ensino da Marinha do Brasil

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO> / Escola Naval /; Colégio Naval /; Escola Naval de Annápolis;

Pensar apenas ou desejar simplesmente nunca levou ninguém a parte alguma. É necessário também a ação.

Alberto Montalvão

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 naúticas 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.



EU TENHO MEDO
A MARINHA E A CONJUNTURA ORÇAMENTÁRIA

Transcrito da crônica publicada na ***Revista do Clube Naval*** *do 3º trim./2002, p. 53.*

CELSO DE MELLO **FRANCO**
Capitão-de-Fragata (Refº)

O Coronel Paul Tibetts, que lançou a primeira bomba atômica, de bordo de seu bombardeiro *B-29*, que ele batizara de *Enola Gay*, em homenagem ao nome de sua mãe, ao lhe escrever, na noite que antecedeu ao dia do lançamento, incluía, no início de sua carta, a seguinte frase: "Minha mãe, tenho medo". Evidentemente, um coronel que já participara com sucesso de tantas missões, excelente piloto, não teria medo da missão de voar sobre o território inimigo, mas medo do que seriam os efeitos ou conseqüências da bomba que iria lançar, sobre o futuro do mundo, onde ele pretendia continuar vivendo.

Com o momento que vejo o Brasil vivendo eu também gostaria de poder escrever à minha mãe, se viva fosse, para lhe dizer dos meus temores, de meu medo até. Minha mãe que me habituou mal, pois que viveu até 90 anos e meio, absolutamente lúcida. Quando a perdi, escrevi no meu caderno, onde escrevo desde os meus tempos de aluno da Escola Naval, alguns pensamentos ou frases que julgo úteis ou notáveis de grandes pensadores e alguns poucos meus mesmo: "Perdi a árvore sob cuja sombra me abrigava principalmente do sucesso ou de ter poder." Estes são fatores que nos fazem "míopes" em ver as necessidades e desesperos dos mais necessitados ou dos mais humildes. Julgamo-nos inatingíveis e, às vezes, até imortais. Em outras palavras, inatingíveis por aquelas necessidades e desesperos que, do alto de nossa ilusão, não enxergamos. Quantas e quantas vezes, no decorrer de minha vida no serviço ativo ou, principalmente, na vida civil, no exercício de importantes cargos públicos, vinha aquela voz amiga com a observação que nos fazia voltar a ter "os pés no chão".

Pois foi logo depois de perdê-la, que eu já órfão de pai, descobri haver encontrado no conforto do convívio com as coisas e os colegas da Marinha o preenchimento do imenso vazio que me deixara a sua perda. Foi, por assim dizer, como se a Marinha viesse ocupar aquele vazio insubstituível. Esta confirmação me veio de forma indireta, quando num desses "Dia das Mães", já órfão, embora há pouco tempo, almoçava no restaurante do Iate Clube. O conjunto musical Os Violinos do Rio, que alegrava o almoço em dia especial, veio até a minha mesa e, carinhosamente, para me homenagear, uma vez que me conheciam, tocaram o *Cisne Branco*. Na oportunidade lhes disse, ao agradecer: "Obrigado pela homenagem à 'minha segunda mãe', quando já não tenho a primeira."

Pois é a esta segunda mãe que eu agora escrevo este desabafo a ser publicado na revista do Clube dos Oficiais de Marinha e, conseqüentemente, lido por eles.

A esta Marinha hoje dirigida por um almirantado constituído na sua esmagadora maioria de seus almirantes-de-esquadra, meus queridos ex-aspirantes ou ex-guardas-marinha, aos quais tive a honra e o privilégio de orientar em "seus primeiros passos", "com paciência e desvelo", como escreveu na dedicatória do livro que me deu o meu ex-aspirante Paulo Garcia Dumont, então almirante-de-esquadra e Comandante de Operações Navais, e que me coloca mais à vontade para escrever, à "mãe" Marinha, que tenho medo. Medo do que vejo acontecer na nossa Pátria na área social e, principalmente, no que isto está atingindo as suas Forças Armadas, em especial a nossa Marinha.

O que me amedronta é o fato de as Forças Armadas chegarem a ponto de ter de economizar na alimentação de seus componentes, atingindo mais diretamente aqueles mais humildes e, por conseguinte, mais necessitados, a fim de fazer face às restrições orçamentárias.

Não é o fato de os navios não se poderem movimentar, nossas guarnições não se adestrarem ou nossos aviões e helicópteros não voarem. Apesar da enorme frustração e desânimo que tal fato nos possa trazer, o patriotismo nos dá uma certa dose de resignação, embora, espero, não seja muito duradouro. O espírito de sacrifício opera milagres, mas será preciso que nos dêem exemplo de que o sacrifício é geral, é para todos, não apenas para nós, militares.

Não esqueci, apesar de já estar na reserva há mais de 30 anos, o quão dependentes da alimentação em nossas unidades de terra e navios é o nosso pessoal subalterno.

Lembro-me, por exemplo, quando embarcado no Cruzador *Barroso*, das festas nos portos do Nordeste, em que "fechávamos os olhos" para o que levavam de restos dos bufês as famílias de nossa guarnição. Naquele tempo havia festas e havia fartura.

Ainda no velho *Barroso*, "nos regimes de sexta-feira", a faina marinheira de "lona e areia" era animada pela banda de música do Comando da Esquadra e, à hora do rancho do almoço, era servido churrasco a toda a guarnição, regado a chope e sem que houvesse nenhuma indisciplina por qualquer excesso. Fatos como estes, aqui relembrados com justo saudosismo, construíam um espírito de navio inquebrantável.

Hoje se licencia mais cedo, se dá "regime de domingo" para economia de rancho. Onde irão comer os licenciados, no caso muito especial nossos, os marinheiros e fuzileiros, em sua maioria oriundos do longínquo Nordeste e que enviam parte do soldo para seus lares distantes?

Lembro-me de que escrevi emocionada crônica em que narrava o fato de haver re-

encontrado um marinheiro, que se havia candidatado a aprendiz na minha Capitania, lá na Paraíba. Ao estranhar o seu porte atlético para quem fora "repescado" por insuficiência de peso, em exame de saúde, me respondeu: "Eu tinha fome, comandante. Agora a Marinha me alimenta bem."

É comum o dito do marinheiro, justificando o seu gosto pela profissão, apesar das vicissitudes a ela inerentes: "Lá fora não toca rancho." Pois já temos ocasiões em que, no convívio da "Mamãe Marinha", só toca rancho para o pessoal de serviço e, assim mesmo, para aqueles que são indispensáveis.

Outro dia, numa sexta-feira, ao me dirigir à Pagadoria de Inativos e Pensionistas da Marinha (PIPM), tive a surpresa desagradável de ver os estacionamentos para veículos fronteiriços ao antigo prédio do Ministério completamente vazios. Os portões de acesso de pedestres, que era o meu caso, estavam fechados e com uma corrente pesada.

A impressão que me deu, em face do contraste com as atividades comerciais e do tráfego que circunda o local, era de que tinha havido uma guerra e o Brasil havia sido derrotado e ocupado. O inimigo vitorioso tinha desativado a Marinha e colocara sentinelas para garantir a sua nova ordem.

Felizmente, despertei deste pesadelo terrível ao constatar que os sentinelas eram os nossos fiéis soldados fuzileiros navais na sua secular missão de guardar o que é nosso, e que, apesar de ser dia de faxina, "regime de sexta-feira", era de fato e de direito regime de domingo, determinado, a contragosto por certo, pela penúria do nosso minguado orçamento.

Ouço nos encontros fortuitos com ex-subalternos do meu tempo do serviço ativo o quanto sofrem e como lhes incomoda este estado de coisas.

O que me apavora, o que me dá medo, é a quebra da disciplina e da hierarquia, muito mais do que o receio de implantação de idéias politicamente esdrúxulas, na medida em que o subalterno lhe vê faltar o amparo que espera e até hoje tem recebido em todos as suas necessidades.

Hoje me preocupa o fato da desmotivação e do descontentamento que esta penúria possa provocar, não nos chefes, que ou bem ou mal vão vivendo e procurando cumprir as suas obrigações para com as missões a eles delegadas, mas nos seus subordinados.

Já se tem notícia de que ex-militares, dispensados do serviço ativo por absoluta falta de recursos para lhes permitir o reengajamento, se empregam a serviço de traficantes pela absoluta necessidade de gerar o seu sustento, fazendo aquilo que tão bem faziam quando a serviço da Pátria, em suas Forças Armadas.

Não nos esqueçamos de que "o cão, o melhor amigo do homem, quando com fome é capaz de morder o dono".

Vejam bem, não estou preocupado com ideologias, estou preocupado com o sentimento de respeito para com os superiores, de quem sempre esperam justiça e amparo social, quando começarem a sentir que a sua situação insuportável não terá solução dentro de um prazo tolerável.

Tenho medo do aparecimento de alguma falsa liderança capaz de tentar a mudança deste estado de coisas, não de cima para baixo, mas de baixo para cima. Será a ruptura social, por indisciplina, que foi tentada em 1964, e que finalmente atingirão, por um caminho ignóbil e perverso, pois que a ela chegarão explorando o mais sincero e nobre sentimento humano, que é o amor à Pátria, ao próximo e à família.

É por tudo isso que tenho medo. A impossibilidade do reengajamento por falta de verbas, os licenciamentos mais cedo, os "regimes de domingo", a desmotivação pela falta de meios para "na paz se preparar

para a guerra", tudo isso os levando a atingir este propósito de maneira maquiavélica.

Tentando atingir-nos, dentro da pureza de sentimentos e de propósitos que nos caracteriza como classe, naquilo que nos é mais sagrado: o sentimento do dever para com a Pátria e a família.

Para terminar, quando me dirijo à minha "segunda mãe", Marinha, representada pelos seus atuais dirigentes, em sua maioria esmagadora meus ex-aspirantes ou ex-guardas-marinha, repito: por acreditar neles, por me orgulhar da Marinha altamente profissional, disciplinada e eficiente que conseguem conservar e criar, esclareço que tenho medo, não por mim, que já estou no outono-inverno da vida, mas por nossos filhos e netos, que poderão enfrentar este quadro pessimista, mas, infelizmente, não impossível.

Da mesma maneira como há cerca de 40 anos acreditei em seus propósitos quando moços, reitero agora, quando já na meia-idade têm em suas mãos honradas e altamente competentes os destinos de nossa Marinha, o meu temor por uma situação intolerável e que exige uma solução a curto prazo, mesmo com o sacrifício operacional de algumas unidades. O maior patrimônio que sempre tivemos foi a nossa gente disciplinada e coesa, unida em torno de seus chefes. Foi assim no passado, é assim no presente e, espero em Deus, será assim no futuro.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> / Orçamento /; Crise orçamentária;

Não adianta mentir para se proteger, mentira é insegurança, que por sua vez é causada pelo medo.

O EMPREGO DE SENSORES INFRAVERMELHO NA DETECÇÃO DE MÍSSEIS ANTINAVIO DE BAIXA ALTITUDE (*SEA-SKIMMING*)

RICARDO CESAR COUTINHO*
Capitão-de-Corveta (EN)

SUMÁRIO

Sumário
Introdução
A Defesa Aerospacial
Mísseis com perfil de vôo de baixa altitude (*sea-skimmers*): A grande ameaça
Os avanços tecnológicos
Um míssil norueguês
Sensores baseados em radiação infravermelho
Os equipamentos IRST
Sensores empregados pelas forças navais de alguns países desenvolvidos
O sistema Aegis
O ship self-defense system
Desenvolvimento na França
Desenvolvimento no Reino Unido
Em resumo
Comparação entre o radar e o IRST na detecção de *sea-skimmers*
O emprego de sensores infravermelho na Marinha: discussão
Conclusão

* N.R.: O autor é engenheiro de eletrônica com ênfase em telecomunicações, formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (EPUSP) em 1991, onde recebeu o prêmio "Conde Armando Álvares Penteado", por ter sido graduado em 1º lugar dentre os 150 formandos de engenharia de eletricidade, e em 3º lugar dentre os 350 formandos do EPUSP. Fez mestrado em sistemas optônicos avançados na Universidade de Londres, tendo apresentado diversos trabalhos em conferências do IEEE (Institute of Electrical and Electronics Ensineens), OSA (Optical Society of America) e SPIE (Internatinal Society for Optical Engineering), inclusive a convite desta última. Atualmente, exerce a função de encarregado das Seções de Radive Optrônica da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha e defenderá tese de doutorado na Universidade de Londres no início de 2003.

SUMÁRIO

O presente artigo, pretende-se, será o primeiro de uma série abordando o conceito da capacidade de navios de guerra permanecerem em combate (*survivability*). Ele estuda a adequabilidade dos sensores empregados nos navios de superfície para a detecção de ameaças aéreas, em especial de mísseis com perfil de vôo de baixa altitude, conhecidos por *sea-skimming* ou *sea-skimmers*. São abordados e comparados os sensores radar e infravermelho, e descritos os projetos de desenvolvimento de algumas nações com forte poderio militar. Os conceitos estudados são trazidos para o caso brasileiro, analisando-se o uso de sensores na defesa antiaérea.

O principal propósito do ensaio é demonstrar que os sensores atualmente empregados na detecção de mísseis antinavio (os radares) não garantem os níveis mínimos de proteção necessários à operação de forças navais, e que o uso de sensores infravermelho para complementá-los é essencial para se obter aqueles níveis.

INTRODUÇÃO

O término da chamada Guerra Fria determinou uma alteração nas tarefas principais dos poderes navais dos países desenvolvidos. A ênfase deslocou-se da guerra global em mar aberto para conflitos localizados, travados normalmente em águas litorâneas de nações hostis. Tal deslocamento determinou a necessidade de revisão não só da estratégia, mas também da tática e da arquitetura dos sistemas de armas empregados por aqueles poderes navais.

No caso brasileiro, o sucesso da condução da Política de Defesa Nacional (PDN), fundamentada em uma postura estratégica dissuasória de caráter defensivo, depende, conforme estabelece a PDN, da existência de uma estrutura militar de credibilidade.

A natureza defensiva da postura estratégica brasileira prioriza, dentre as tarefas básicas do Poder Naval do País (2:1-2), a do controle de área marítima, necessária à manutenção do comércio exterior e da exploração dos recursos do mar, e a da contribuição para a dissuasão.

Adicionalmente, um dos fatores condicionantes da Política Básica da Marinha, emitida em 1998, aludia à "*...falta de uma aviação de asa fixa, orgânica e diversificada...*", a qual "*...restringe o emprego do Poder Naval, tornando-o altamente vulnerável à ameaça aérea*"(2:2-1).

A recente aquisição, junto à Marinha francesa, do Navio-Aeródromo *São Paulo* ofereceu um novo impulso ao desenvolvimento de um pleno emprego do Poder Naval, em conformidade com os documentos doutrinários supramencionados. O retorno à operação de aeronaves de asa fixa devolveu à Marinha o vetor mais eficaz de proteção de força naval, qual seja a aeronave de interceptação.

A proliferação do uso de mísseis antinavio, utilizados por cerca de 70 nações, e de mais de cem tipos diferentes (3:5), além da operação em zonas litorâneas hostis, portanto ao alcance de mísseis lançados de terra, tem demandado investimentos consideráveis das nações desenvolvidas na adaptação de seus poderes navais à nova ordem mundial.

A DEFESA AEROESPACIAL

As ações de defesa aeroespacial são classificadas em passivas e ativas, conforme utilizem meios passivos como as medidas de apoio à guerra eletrônica (MAGE), no primeiro caso, ou mísseis e aviões de interceptação, no segundo (4:4-1).

A defesa aeroespacial ativa divide-se em defesa aérea, executada por aeronaves, e em defesa antiaérea, por meios de superfície, a qual é objeto deste artigo. A doutrina de defesa antiaérea adotada na Marinha reflete a influência tática da OTAN.

A área de defesa antiaérea (5:1-4) é composta por círculos concêntricos, em cujos centros encontram-se as unidades de maior valor para a força, tais como navios-aeródromos, transportes de tropa e até mercantes. O círculo externo denomina-se **área de vigilância**, na qual são detectados, identificados e acompanhados os contatos aproximando-se da força.

Cruzando a área de vigilância em atitude hostil, o contato passa a ser ameaça, a ser engajada na *área de destruição*, a qual se subdivide, de fora para dentro, nas zonas:

- de interceptação aérea;
- de interceptação por mísseis,
- de transferência; e
- de interceptação por sistemas de defesa de ponto. No interior desta última zona encontra-se a área vital, cujas unidades se desejam proteger.

Um dos princípios doutrinários reconhecidos internacionalmente e adotados pela Marinha é o da **defesa em profundidade**, segundo o qual deve-se buscar a detecção e destruição das ameaças o mais distante possível da área vital.

A efetiva capacidade de utilizar-se este princípio, no que tange à detecção, permite um maior tempo de reação às ameaças, aumentando as chances de sobrevivência (*survivability*) da Força, e é conseguida pelo emprego de sensores com maiores alcances de detecção da ameaça esperada.

Um outro princípio da defesa antiaérea é o do despistamento tático, pelo qual busca-se negar ao inimigo o conhecimento da localização e composição da força.

No âmbito deste artigo, destaca-se uma das medidas empregadas em consonância com este princípio, qual seja o emprego do silêncio eletrônico, privilegiando o uso de sensores passivos, tais como o MAGE e os baseados em radiação infravermelho, em detrimento de sensores ativos, tais como o radar.

MÍSSEIS COM PERFIL DE VÔO DE BAIXA ALTITUDE (*SEA-SKIMMERS*): A GRANDE AMEAÇA

Desde o final da Segunda Guerra Mundial, várias gerações de mísseis antinavio surgiram.

O afundamento do HMS *Sheffield*, da Marinha do Reino Unido, por dois mísseis *Exocet* lançados por aeronaves argentinas, durante a Guerra das Malvinas, despertou a atenção do mundo para a letalidade dos mísseis antinavio.

Atualmente, estes mísseis representam a ameaça mais perigosa contra navios de superfície (6:555).

Os mísseis de emprego balístico normalmente possuem um perfil de vôo de grande altitude, sendo mais utilizados para ataque a território inimigo, em distâncias intercontinentais.

Os chamados mísseis de cruzeiro (*cruise missiles*) usualmente voam a baixa altitude, com emprego tático e alcances de até 200 km.

Dentre estes últimos, os *sea-skimmers* voam logo acima da superfície do mar (cerca de 15 m) e são o tipo mais empregado para ataques a navios de superfície, explorando limitações dos sensores projetados para detectá-los, a serem detalhadas posteriormente.

No que tange à velocidade, os *sea-skimmers* tanto podem ser supersônicos como subsônicos.

Os avanços tecnológicos

Diversos avanços tecnológicos foram incorporados aos mísseis antinavio de for-

ma a torná-los menos vulneráveis às medidas de defesa empregadas pelos navios, tais como:

– o baixo perfil de vôo e a redução da seção reta radar em aspecto de proa tornaram-nos menos detectáveis por aquele sensor;

– o uso de sistemas de navegação inercial e de guiagem terminal por infravermelho, em substituição ao radar, que impossibilitaram a detecção por sistemas MAGE;

– manobras aleatórias na aproximação final que reduziram a probabilidade de acerto de sistemas de defesa de ponto por saturação de área, tais como o *Phalanx*;

– a incorporação de capacidade de reataque, que reduziu a eficácia de medidas *soft kill*, tais como o uso de *chaff*;

– a sincronização de instantes de impacto de vários mísseis numa salva que possibilitou a saturação dos sistemas de combate dos navios-alvo; e

– o reforço estrutural, acompanhado da mudança de posição de componentes críticos, que os tornou mais resistentes às medidas *hard kill* (mísseis, canhões) dos navios (7:127).

Um míssel norueguês

Um exemplo do avanço tecnológico destes mísseis é o desenvolvimento do *NSM*, o novo **míssil antinavio norueguês** que incorpora, além das características já descritas, uma cabeça de busca com uma câmara térmica, que permite selecionar o ponto de impacto na superfície do alvo, bem como distinguir entre alvos agrupados, tornando-o especialmente indicado para operações em áreas litorâneas.

O míssil, que terá um alcance superior a 160 km, também possuirá um altímetro a *laser* para navegação, possibilitando o controle preciso da altitude, e já se encontra em testes de integração com o helicóptero NH 90, da Marinha da Noruega (8:98).

A relevância desta ameaça pode ser avaliada pelo cálculo do tempo de reação de que o navio-alvo dispõe para destruir a ameaça.

Um estudo baseado em simulação, realizado nos Estados Unidos em 1995 (9:9), estimou os tempos de reação utilizando o sistema *Aegis* de defesa antiaérea de área, da Marinha dos Estados Unidos, descrito posteriormente neste ensaio. De acordo com o estudo, para um míssil à velocidade de Mach 0.9, a 100 pés de altitude, o tempo de reação seria de 90 segundos; se a altitude for reduzida para 40 pés, este tempo reduzir-se-ia para 60 segundos; sendo a velocidade aumentada para Mach 2.0, o tempo seria de apenas 20 segundos. Outra conclusão importante do estudo foi a da impossibilidade do *Aegis* neutralizar um ataque a uma unidade a 10 milhas da plataforma em que se encontra, para ameaças com velocidade igual ou superior a Mach 1.4, sendo tal ataque, então, indefensável.

Em conclusão a esta seção, pode-se afirmar que a mudança de paradigma das tarefas atribuídas às forças navais, levando-as à operação em regiões litorâneas próximas a nações hostis, bem como a proliferação e sofisticação dos mísseis antinavio, consubstanciaram os mísseis *sea-skimming* como a mais letal arma empregada contra navios de superfície, ameaçando a própria sobrevivência das forças naquelas regiões.

Na próxima seção, passa-se a descrever os sensores baseados em radiação infravermelho, visando a sua comparação posterior com os sensores radar.

SENSORES BASEADOS EM RADIAÇÃO INFRAVERMELHO

Os primeiros experimentos que levaram à descoberta da existência de radiação fora do espectro visível foram realizados por Sir William Herschel em 1800. Como esta radiação localiza-se em freqüências imedi-

atamente abaixo às correspondentes às da cor vermelha, convencionou-se denominá-la como radiação infravermelho. O seu aproveitamento para fins práticos, no entanto, somente se deu a partir do desenvolvimento dos detetores ópticos, em meados de 1935 (10:21). Com o desenvolvimento dos dispositivos semicondutores, ocorrido a partir da década de 1950, o emprego militar da banda espectral do infravermelho tornou-se extremamente importante.*

Os equipamentos de visão noturna, utilizando intensificadores de imagem e operando no infravermelho próximo (comprimento de onda de 0,7 a 1,5 mm) são largamente empregados em binóculos e lunetas para fuzis. Os sistemas *Infrared Line Scanners* (IRLS) e *Forward Looking Infrared* (FLIR) formam imagens a partir do contraste térmico existente entre os objetos que compõem uma cena. Os primeiros são usualmente montados em aeronaves ou satélites, utilizando-se do seu movimento para a formação de imagens, enquanto os últimos formam-nas independentemente do movimento da plataforma.

Finalmente, os equipamentos de busca e acompanhamento infravermelho (*Infrared Search and Track* – IRST) são destinados primordialmente à detecção de alvos, e de seu acompanhamento, não necessariamente apresentando imagens. Passa-se agora a descrevê-los, por serem os sensores utilizados para detecção de mísseis e aeronaves a partir de terra, navios de superfície ou de outras aeronaves.

Os equipamentos IRST

Os equipamentos IRST, a exemplo dos FLIR e dos IRLS, operam usualmente em faixas do infravermelho onde a transmissibilidade atmosférica apresenta janelas de propagação com atenuação reduzida, de 3 a 5 e de 8 a 12 mm. São compostos, basicamente, por um telescópio para captação de energia num campo de visão variável, filtros ópticos para selecionar a banda espectral desejada, um detetor ou matriz de detetores para conversão da radiação infravermelho em sinal elétrico, circuitos eletrônicos de processamento de sinais em tempo real e um computador para processamento e saída de dados (11:212).

O processamento consiste, resumidamente, em estabelecer um limiar de detecção e apresentar as regiões da imagem em que este limiar foi ultrapassado.

Em sua aplicação naval, os IRST operam de forma bastante similar à do radar, montados em plataforma estabilizada e rotativa, efetuando varreduras horizontais contínuas em volta do navio.

SENSORES EMPREGADOS PELAS FORÇAS NAVAIS DE ALGUNS PAÍSES DESENVOLVIDOS

A defesa contra os modernos mísseis antinavio engloba, genericamente, três fases (3:6): **detecção**, em que os sensores de bordo detectam e acompanham a ameaça, ainda na área de vigilância; **controle**, em que os computadores do sistema de armas identificam as ameaças, separando-as dos demais contatos; e **engajamento**, já na área de destruição, em que as ameaças são priorizadas e alocadas às diversas armas.

Embora o presente ensaio concentre-se apenas na primeira fase, nesta seção serão revisados alguns projetos de construção e modernização de sistemas de defesa antiaérea, em andamento nos Estados Unidos, França e Reino Unido.

---

* N.A.: Exemplo: os equipamentos de visão noturna baseados em intensificadores de imagem e sensores IRLS, FLUIR e IRST (descritos no texto).

O *sistema* Aegis

Nos Estados Unidos, o catastrófico resultado do ataque ao USS *Stark*, em 1987, por dois mísseis *Exocet* iraquianos, lançou dúvidas sobre a eficácia da defesa antiaérea das unidades navais daquele país.

O sistema *Aegis*, empregado em diversas classes de navios e instalado pela primeira vez num navio (USS *Ticonderoga*) em 1983, era na época a promessa de solução destes problemas.

O coração do sistema é o AN/SPY-1, um radar multifunção com matriz de fases (*phased array*) com 5 MW de potência de pico (12:26). O computador do sistema de comando e controle possui capacidade de acompanhar automaticamente mais de cem alvos, nos ambientes de guerra aérea, de superfície e anti-submarino (13).

O *Aegis*, que desde o seu lançamento vem sofrendo constantes atualizações, é tido como o mais capacitado sistema de defesa antiaérea já posto em uso pelos Estados Unidos.

Apesar disso, possui vários críticos, mesmo em seu país.

Em um artigo publicado em 1988 (12:24), diversas razões para o desempenho aquém do esperado de unidades empregando o *Aegis* em campanha na costa do Líbano em 1984 foram apontadas. Sua enorme potência de saída atuaria como um *beacon*, indicando a localização das unidades a distâncias muito longas, e transformando-as em alvos potenciais de mísseis anti-radiação. Os navios dotados do *Aegis* seriam tão vulneráveis aos *sea-skimmers* quanto os que não dispunham do mesmo.

O articulista, no entanto, reconhece o valor do sistema como coordenador das ações no teatro de operações, dada a sua cobertura hemisférica, com 300 km de alcance para alvos a grande altitude. A Marinha americana defendeu-se apresentando dados de exercícios, nos quais a probabilidade média de detecção de *sea-skimmers* teria aumentado de 65 para 80%, e os alcances de detecção teriam praticamente dobrado após a introdução do sistema.

O Ship Self Defense System

A Marinha americana, em face da vulnerabilidade de suas forças em relação à ameaça dos *sea-skimmers*, criou em 1991, por ordem do Congresso daquele país, um programa denominado *Ship Self Defense* (7:126), para rever os requisitos de defesa antiaérea de navios. O estudo, concluído em 1996, identificou as capacidades necessárias a cada classe de navio, as quais passaram a ser contratadas para aquisição.

O *Ship Self Defense System*, como foi denominado, está sendo implementado em fases, incluindo medidas como a redução da seção reta radar dos navios, e a alteração dos mecanismos de guiagem dos mísseis superfície-ar, de radar para dual (radar e infravermelho).

Destaca-se a instalação de sistemas IRST com duas bandas (3 a 5 e 8 a 12 mm) para efetuar vigilância do horizonte, transferindo linhas de marcação de contatos para o *Aegis*.

Outra conclusão importante foi a de que, contra alvos supersônicos de seção reta radar reduzida, os IRST podem atingir alcances de detecção até duas vezes maiores de que os sensores radar. O IRST foi considerado um sensor essencial para a autodefesa dos navios.

Em um reporte recente (3:4), o General Accounting Office, órgão de auditoria do governo, analisou o programa da Marinha, e, embora tenha apontado uma série de incorreções no mesmo, concluiu que a evolução tecnológica dos mísseis é uma constante, e que aquela Marinha deveria aperfeiçoar permanentemente suas defesas. A

chave para derrotar os mísseis futuros, segundo o documento, é aumentar o tempo de reação disponível para os navios. Enquanto nas fases de controle e engajamento já mencionadas o aumento deste tempo seria obtido com automação, na fase de detecção, o emprego de múltiplas bandas espectrais, empregando uma combinação de IRST e radar, foi recomendado. O documento relata a execução de testes com os primeiros protótipos de IRST instalados em navios americanos, em 1999, nos quais mísseis *Exocet* foram detectados e acompanhados a distâncias consideráveis.

Desenvolvimento na França

Na França, programa similar foi implementado, sob a denominação de *Opération d'Amélioration de l'Auto-défense Anti-missile* (OP3A) (6:555).

O país foi um dos primeiros a produzir sistemas IRST, os quais encontram-se instalados em diversas unidades navais, incluindo o Navio-Aeródromo nuclear *Charles de Gaulle*, que possui um sistema de duas bandas (SAGEM Vampir MB). A empresa francesa SAGEM é, também, fornecedora de sistemas IRST para o programa *Ship Self Defense*, da Marinha dos Estados Unidos, já mencionado.

Desenvolvimento no Reino Unido (resumo)

No Reino Unido, estão em construção os destroyers *Tipo 45*, em substituição aos *Tipo 42*, sendo aqueles, supostamente, os mais poderosos navios de defesa antiaérea já utilizados por aquela Marinha. Executarão tarefas de defesa de área, controle de aeronaves e coordenação aérea. Seu principal sensor será o radar Sampson, da BAE Systems, constando em um *phased array* com duas faces de 2.500 elementos cada e formação de feixe adaptativa (14). Não há IRST no sistema principal de combate, no entanto um sistema eletroóptico é empregado para controle dos canhões.

Outro desenvolvimento interessante no Reino Unido é o *refit* de meia-vida dos *trackers 911*, que equipam as fragatas *Tipos 22* e *23*. Além de mudanças no radar, o sensor eletroóptico existente está sendo substituído por um equipamento modernizado, empregando tecnologia de matriz de detetores (*Focal Plane Array*) (15). Neste caso, o sensor infravermelho não é um equipamento em separado, mas sim parte do sistema utilizado para acompanhamento dos *sea-skimmers*, e atua em complementação ao radar.

Em resumo

Em resumo, pode-se concluir que as Marinhas das nações desenvolvidas certificaram-se, em alguns casos com elevadas perdas materiais e humanas, da necessidade do emprego de sensores infravermelho na detecção de ameaças aéreas, seja como alternativa ou em complementação aos sensores radar.

Os motivos tecnológicos desta necessidade são apresentados a seguir.

COMPARAÇÃO ENTRE O RADAR E O IRST (INFRARED SEARCH & TRACKING) NA DETECÇÃO DE *SEA-SKIMMERS*

Os mísseis de cruzeiro antinavio, em oposição aos balísticos, possuem um perfil de vôo de muito baixa altitude, sendo por este motivo denominados *sea-skimmers*. O míssil navega faceando a crista das ondas, variando sua altitude pelo uso de altímetro, como contramedida contra os radares da plataforma alvo.

Para entender a razão deste perfil de vôo, é necessário considerar os fenômenos físicos que afetam a propagação das ondas eletromagnéticas emitidas pelo radar.

Em determinadas condições, a evaporação da água do mar pode formar um duto, dentro do qual a curvatura do feixe radar, alterada pela variação da refratividade da atmosfera, pode ser invertida em relação à curvatura normal. Tal fenômeno é denominado duto de superfície ou de evaporação, e degrada o desempenho do radar, devido à dispersão de seu feixe.*

O principal fenômeno que afeta a probabilidade de detecção dos *sea-skimmers* por radares é denominado efeito *multipath*, ou multicaminho. Neste caso, a superfície do mar comporta-se como um espelho, devido à sua maior condutividade. O radar então "vê" dois mísseis, quais sejam, o real, e a imagem refletida deste na superfície do mar. As variações na direção da onda refletida, combinada com a onda direta, fazem com que estas ondas cheguem ao receptor do radar ora em interferência construtiva, ora em interferência destrutiva, gerando flutuações de grande amplitude no sinal recebido no receptor e, conseqüentemente, degradando o desempenho do radar.

Por outro lado, os sistemas IRST, por explorarem o contraste térmico entre o alvo e o cenário, não são afetados pelo efeito *multipath*. Em realidade, os comprimentos de onda envolvidos são muito menores que as diferenças de percurso entre as ondas diretas e refletidas. Ao contrário, os IRST beneficiam-se do calor gerado pela descarga de gases do míssil e, secundariamente, do aquecimento da carcaça do mesmo por atrito com o ar, a qual pode chegar a 300° C (6:556).

Outra vantagem fundamental, do ponto de vista tático, é o fato do IRST ser um sensor totalmente passivo, não denunciando a posição da força ao inimigo (princípio do despistamento tático), e sendo passível de utilização em condições de silêncio eletrônico (CONSET) restritivas. Adicionalmente, os IRST não são susceptíveis à interferência por sinais de microondas (*jamming*).

Uma outra vantagem do IRST é a sua capacidade de gerar imagens de alta resolução, permitindo discriminar entre alvos (mísseis) e tráfego comercial, mesmo próximos, um recurso muito útil quando atuando em áreas litorâneas.

Em seção anterior, foram mencionados tempos de reação severamente reduzidos quando a ameaça era representada por um míssil supersônico, em relação ao subsônico. Tal resultado se deve ao fato do desempenho de detecção do radar (no caso apresentado, o sistema *Aegis*) depender somente da seção reta radar do alvo. No caso dos IRST, o míssil é tão mais detectável quanto mais calor gere e, portanto, quanto maior a sua velocidade, maior é o alcance de detecção, para um mesmo sensor e condições atmosféricas. Isso faz com que, empregando-se um sensor IRST, o tempo de reação disponível seja aproximadamente constante. Mísseis supersônicos aproximar-se-ão mais rapidamente, mas serão detectados a maiores distâncias. Com os subsônicos, ocorrerá o inverso.

Obviamente, o IRST possui **desvantagens**.

Por ser um sensor passivo, não determina a distância do alvo, fundamental para a solução do problema de tiro. Adicionalmente, é mais afetado pelas condições atmosféricas do que o radar, principalmente por nuvens, neblina ou chuva (16:364).

---

* N.A.: (A pedido da *Revista Marítima Brasileira*) – Duto de superfície/evaporação – A intensa evaporação na superfície do mar pode criar uma camada superficial na atmosfera que altera a curvatura do feixe radar devido à refração, levando-o a não iluminar o alvo.

Assim sendo, o uso do IRST tem se dado não em substituição ao radar, mas, como visto anteriormente, complementando-o.

Dependendo da situação tática, ameaças esperadas e condições ambientais, pode ser mais vantajoso o emprego de um ou outro sensor, ou até de ambos, utilizando-se algoritmos de fusão de sensores.

De fato, conforme apresentado em trabalho publicado em 1996 (16:368), a fusão dos dois tipos de sensor possibilitou um aumento no alcance de detecção de um míssil *sea-skimming* de 10 para 13 milhas, e no alcance de interceptação de 3 para 4.5 milhas, diferenças estas que poderiam garantir a permanência em combate ou até a sobrevivência de um meio naval.

O EMPREGO DE SENSORES INFRAVERMELHO NA MARINHA

Trazendo-se as observações e comentários das seções anteriores para o cenário de defesa brasileiro, pode-se fazer algumas conjecturas.

As aquisições do NAe *São Paulo* e das aeronaves *Skyhawk* A4 levaram a Marinha ao grupo de nações com capacidade de fazer uma esquadra ao mar, defendê-la eficazmente e, se necessário, realizar ações ofensivas empregando armas guiadas, canhões ou aviação embarcada.

No entanto, a materialização desta capacidade depende, dentre outros fatores, do estabelecimento de uma defesa antiaérea eficaz, que faça uso do princípio da defesa em profundidade.

A utilização de sensores adequados, aliada a medidas de proteção, tais como a discrição eletromagnética e o desenvolvimento de contramedidas, em muito aumentará a capacidade de sobrevivência (*survivability*) dos navios de linha da Marinha.

Presentemente, alguns navios da Marinha já utilizam sensores infravermelho, no entanto estes só são utilizados para vigilância e controle de canhões.

As armas guiadas são controladas pelos sensores radar, via sistema de armas.

Portanto, qualquer engajamento a distâncias maiores que o alcance dos canhões dependerá do uso de sensores ativos.

O emprego destes sensores se justifica nos casos em que se tem a superioridade garantida, como ocorre com a Marinha americana. Daí terem os americanos investido pesadamente e por tão longo tempo no sistema *Aegis*, o qual despeja uma enorme potência na atmosfera, revelando a posição da força americana a plataformas com equipamentos MAGE até centenas de quilômetros. Mas isto não lhes causa problema, pois, como dizem os especialistas de tática daquele país, "*...o uso do Aegis põe o inimigo na defensiva*" (12:26).

No caso da Marinha, no entanto, esta superioridade não é garantida.

Observando-se os documentos doutrinários que estabelecem as tarefas e as regras de comportamento para a esquadra brasileira, é de se esperar que a mesma venha a atuar no litoral brasileiro, ou proximidades no Atlântico Sul, efetuando tarefas de controle de área marítima.

Em se privilegiando o uso de sensores passivos neste tipo de cenário, a capacidade de defesa antiaérea seria mantida, ou até aumentada (considerando-se as limitações do radar já mencionadas), ao mesmo tempo em que negar-se-ia ao eventual inimigo a localização da Força.

CONCLUSÃO

Dada a sua constante evolução tecnológica, os mísseis antinavio do tipo *sea-skimming* representam a ameaça de maior letalidade contra navios de superfície.

A capacidade de sobrevivência (*survivability*) das forças navais depende,

dentre outros fatores, do aumento do tempo de reação disponível contra aquela ameaça, o qual, por sua vez, depende do uso de sensores com maiores alcances de detecção, permitindo a exploração do princípio da defesa em profundidade.

Os sensores radar apresentam severas limitações na detecção dos *sea-skimmers*, causadas pelo seu baixo perfil de vôo, em combinação com as características de propagação de radiofreqüências junto à superfície do mar. Os sensores IRST, no entanto, não apresentam estas limitações, além de possibilitar tempos de reação similares tanto contra mísseis subsônicos como supersônicos. Por serem sensores passivos, os IRST aumentam a capacidade de detecção da plataforma que os possui, ao mesmo tempo em que reduzem a sua probabilidade de detecção pelo inimigo.

No Brasil, a retomada da operação com aeronaves de asa fixa forneceu à Esquadra meios de defesa aérea que, isoladamente, não garantem a proteção necessária. O uso de sensores infravermelho pelos navios da Marinha é ainda incipiente, sendo o radar o sensor de escolha.

Considerando-se hipóteses de conflito em que a superioridade, consubstanciada pelo domínio do mar, não seja garantida, a priorização do uso de sensores passivos permitiria o exercício eficaz da defesa antiaérea, concomitantemente com a exploração de um outro princípio, o do despistamento tático.

Assim, conclui-se que a intensificação do uso de sensores infravermelho e a introdução do uso de sensores IRST, são essenciais para que a Esquadra possa cumprir as tarefas que lhe são atribuídas nos documentos doutrinários pertinentes, em especial o controle de área marítima e a contribuição para a dissuasão.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<SISTEMAS> / Sistema de detecção /; Infravermelho

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BRASIL, Ministério da Marinha. *Política Básica da Marinha*. Brasília, 1998.
2. GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, General Accounting Office. *Comprehensive Strategy Needed to Improve Ship Cruise Missile Defense*. Washington, 2000.
3. BRASIL, Ministério da Marinha. *Doutrina Básica da Marinha*. Brasília, 1997.
4. BRASIL, Centro de Adestramento "Almirante Marques de Leão". FI CIC-B-001. *Princípios de Defesa Antiaérea (CONF)*. Rio de Janeiro, 1994.
5. MISSIRIAN, Jean-Michel et. al. *IRST: A Key System in Modern Warfare*. Proceedings of the SPIE vol. 3061, pp. 554-565, 1997.
6. OUSBORNE, Douglas. *Ship Self-Defense Against Air Threats*. John Hopkins APL Technical Digest vol. 14, no. 2, pp. 125-140, 1993.
7. WERGELAND, Hans. *NSM: The New Norwegian Anti-Ship Missile*. Revista "Defence Procurement Analysis", edição de primavera, pp. 96-98, 2001.

8. ITO, Hideto. *A Study of the Measures of Effectiveness for the JMSDF Aegis Destroyer in a Littoral, Air Defense Environment*. Tese de Mestrado, Naval Postgraduate School, Monterey, 1995.
9. SEYRAFI, Khalil et al. *Introduction to Electro-Optical Imaging and Tracking Systems*. Londres: Artech House, 1993.
10. CAMPANA, Stephen. *Passive Electro-Optical Systems*. Vol. 5 do "Infrared and Electro-Optical Systems Handbook". Washington: SPIE Press, 1993.
11. ADAM, John. *Pinning Defense Hopes on Aegis*. Revista "Spectrum", Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE), pp.24-27, junho 1988.
12. FEDERATION OF AMERICAN SCIENTISTS. *Aegis Weapon System MK-7*. Arquivo obtido no endereço http://www.fas.org/man/dod-101/sys/ship/weaps/aegis.htm no dia 30/07/2002.
13. NET RESOURCES INTERNATIONAL. *Type 45 Anti-Air Warfare Destroyer, United Kingdom*. Arquivo obtido no endereço http://www.naval-technology.com/projects/horizon/index.html no dia 01/08/2002.
14. JANE´S DEFENSE GROUP. *Guidance and Tracking Upgrade for UK Seawolf*. Arquivo obtido no endereço http://www.janes.com/regional_news/jdu/jdu001221_1_n.shtml no dia 01/08/2002.
15. PAWLAK, R et al. *Design of a Real-Time Multisensor Search and Track System*. Naval Engineers Journal, pp. 363-371, maio 1996.

Ser crítico e ser consciente não requer ver apenas defeitos e dificuldades.

Requer, sim, ver a totalidade dos aspectos.

SECÇÃO CAMALEÃO



UM DIA NA VIDA DO OFICIAL ENCARREGADO DO CONTROLE DE AVARIAS*

MÁRCIO VASCONCELLOS ROCHA
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

Introdução
A situação
Conclusão

INTRODUÇÃO

Manter seus subordinados motivados para o trabalho é sem dúvida um dos grandes desafios de um encarregado de Divisão. No caso do encarregado do Controle de Avarias (Enc. CAv.), manter a tripulação do navio preocupada com o Controle de Avarias (CAv) é uma meta que deve ser perseguida com afinco diuturno. De tal forma que todos a bordo passem a encarar os adestramentos como uma necessidade básica para a sobrevivência do navio.

Ao final destes adestramentos, passamos a ter tripulantes de navios de guerra e não simples passageiros, com homens comprometidos e cônscios de suas atribuições em uma organização voltada para o combate e não apenas no conhecimento de suas funções dentro de uma estrutura administrativa.

Assim, este artigo apresenta uma situação possível de acontecer em qualquer navio da Esquadra. Apenas o seu desfecho poderá ser diferente, dependendo da percepção, pela tripulação, da importância dada

* N.R.: As funções foram escritas com letra maiúscula para chamar a atenção do leitor.

aos adestramentos e à manutenção do material de controle de avarias.

A SITUAÇÃO

O sol está nascendo e o estado do mar está calmo. O oficial de quarto no passadiço da Fragata *Abolição*, Capitão-Tenente Silva, verifica a lista de verificação para a passagem de serviço. Ele assumiu às 3h55min e, após uma noite escura e repleta de exercícios, o seu quarto de serviço está próximo do fim. Entretanto, como Encarregado de Controle de Avarias da fragata, o dia está apenas começando.

Esta é a primeira vez que o CT Silva embarca em uma fragata classe *Niterói*, uma vez que seus embarques anteriores tinham sido em navios subordinados a Distritos Navais. É, também, a sua primeira comissão como oficial de quarto no passadiço, após ter obtido tão almejada qualificação.

O seu trabalho a bordo, quando não está de serviço no passadiço, é assessorar o Chefe de Máquinas em assuntos relacionados ao controle de avarias e à condução dos respectivos adestramentos para as equipes dos reparos.

Após a passagem de serviço, o primeiro compromisso do Encarregado do Controle de Avarias é a distribuição de faxinas. Nesta ocasião ele traça, junto com o seu supervisor, o SO CP Batalha, os serviços a serem realizados naquele dia pela equipe que compõe o Grupo de Reparos da sua divisão. Estes serviços incluem a manutenção dos sistemas de combate a incêndio, conclusão do reparo da Bomba de Esgoto e Incêndio (BEI) nº 2, adestramentos de combate a incêndio em Praça de Máquinas para as Turmas de Suporte Alfa e Bravo dos Reparos II e III.

Após a distribuição de faxina, o CT Silva se dirige à Central de Máquinas para receber as informações sobre a carga líquida existente no navio, oriundas do fiel do óleo e do fiel da aguada, informações importantes para o acompanhamento da situação de estabilidade do navio.

Em seguida, o CT Silva encontra-se com o Primeiro-Tenente Bora, ajudante do Encarregado do Controle de Avarias, para juntos continuarem a elaboração de planos para eliminar as discrepâncias apontadas na última Inspeção Extraordinária. Estas incluem deficiências na marcação de acessórios estanques, ausência de material de CAv em reparos, bem como equipamentos danificados. Também agenda a realização de exercícios de combate a incêndio e alagamento para os reparos de CAv nas instalações do Grupo de Socorro e Salvamento do CAAML.

A reunião entre os oficiais é interrompida quando escutam o alarme para guarnecimento de postos de combate e o fonoclama disseminando:

"*Abolição* – Incêndio classe B na Bravo IV. Guarnecer Postos de Combate. *Abolição* – Incêndio classe B na Bravo IV. Guarnecer Postos de Combate".

O Encarregado de Controle de Avarias então se dirige rapidamente para a Estação Central de CAv. Neste período, ele repassa mentalmente todas as ações que devem ser tomadas:

– executar o *crash stop* das ventilações e extrações, não esquecendo de deixar uma extração em funcionamento no início da faina para permitir a presença da Turma de Ataque no local, efetuar o isolamento elétrico da praça de máquinas e logo após dos compartimentos dos limites primários.

– fechar os dutos de ventilação e extração na área sinistrada, transferir a energia para os geradores em Bravo I, dar partida em duas bombas de incêndio, deixando a rede de incêndio segregada e disseminar os limites de incêndio e limites de fumaça.

Ele e o seu ajudante são os primeiros oficiais a chegar no Centro de Controle do

navio; nesta hora, é passado um relatório da situação do incêndio pelo supervisor de quarto, informando:

"Incêndio no Motor de Combustão Auxiliar (MCA) nº 4, Turma de Ataque no local, efetuada a parada de todo sistema de ventilação e extração da praça de máquinas, parado o MCA IV e efetuada transferência de carga para o MCA I."

O Encarregado do Controle de Avarias dá o ciente e chega o diagrama de CAv determinando para seu ajudante:

"Bora, dissemine pelo fonoclama os limites de incêndio e de fumaça".

Em seguida, determina para o supervisor eletricista:

"Supervisor, cumprir as Listas de Verificação para o isolamento elétrico na Bravo IV mantendo uma extração em funcionamento".

Silva observa o relógio e constata que já tinham transcorrido 30 segundos desde a disseminação do incêndio. Após ter estabelecido comunicação com o Reparo III, ele determina, por meio do telefonista da Central:

"Reparo III realizar a contenção nos compartimentos adjacentes, bem como a contenção dos dutos da chaminé com o apoio do Reparo I."

Enquanto isso, a Turma de Ataque na cena de ação, composta pelos Fiéis das Auxiliares, de Avarias e da Propulsão de serviço no horário, enfrentava o incêndio efetuando o primeiro combate com extintores. Apesar do MCA parado, o óleo pulverizado atingiu o isolamento térmico do motor, provocando um incêndio com presença de muita fumaça na praça de máquinas. Parte da equipe começa a montar o palco para um combate com espuma e água. Passados 1 minuto e 45 segundos, o Encarregado de Controle de Avarias recebe informação oriunda do Reparo III de que a Turma de Suporte Alfa estava se dirigindo para a Bravo IV a fim de render a Turma de Ataque.

Dois minutos e quinze segundos depois, a Turma de Ataque estava saindo da Bravo IV quando foi parada a extração em Bravo IV por ordem do Encarregado de Controle de Avarias. Preocupado com a fumaça dentro do limite primário do incêndio, Silva determina ao encarregado do Reparo III:

"Todos os militares no *lobby* da Echo deverão usar máscaras de ar comprimido."

Os militares, após terem sido examinados, apesar de terem inalado fumaça, estavam em boas condições de saúde. As informações vão fluindo entre o Reparo e a Central e entre a Central e a Central Elétrica, possibilitando que o plotador do Quadro de Avarias tenha uma apresentação confiável da situação.

Três minutos e cinco segundos depois, o líder do Reparo recebe a informação do Líder da Cena de Ação da Turma de Suporte Alfa:

"Fogo extinto em Bravo IV, com presença de muita fumaça no compartimento."

Após receber esta informação, o CT Silva começa a avaliar a melhor rota para a extração da fumaça, pedindo ao Reparo III que o mantenha atualizado sobre a redução da temperatura do compartimento e uma atenção redobrada na investigação dos dutos de descarga quanto à presença de possíveis focos de incêndio.

Ao ser informado sobre a redução da temperatura no compartimento e da ausência de focos de incêndio ao longo dos dutos de descarga, o Encarregado de Controle de Avarias, tendo consultado os planos do sistema de ventilação, determina que seja feita a extração da fumaça utilizando ventilação positiva em Bravo III e a abertura das tampas e *flap* da Bravo IV.

Decorridos 15 minutos, o Encarregado de Controle de Avarias determina: o encerramento da ventilação, após ter recebido informação do Reparo III de que a extração tinha ocorrido com sucesso; a realização

do teste de atmosfera; bem como alerta o reparo da necessidade de um rigoroso cumprimento dos testes de oxigênio e de gases combustíveis e tóxicos.

Tendo recebido a confirmação de que o nível de oxigênio estava em torno de 21%, os gases explosivos estavam abaixo de 10% do limite mínimo para explosão e com os gases tóxicos abaixo dos valores máximos suportáveis, o compartimento é declarado seguro para entrada do pessoal sem máscaras. Desta forma, a Turma de Remoção de escombros entra no local para realizar inspeção e remoção de escombros.

Após a inspeção, são avaliadas as limitações impostas ao navio decorrentes da avaria. Neste caso, o MCA IV permanecerá indisponível até que seja feita uma manutenção rigorosa de sua bancada bravo de cilindros, bem como a reposição de trecho do isolamento térmico do duto de descarga dentro da praça de máquinas.

O CT Silva, em companhia do Líder da Cena de Ação da Turma de Suporte Alfa, faz uma inspeção do motor na Bravo IV e conclui:

"A rápida ação da Turma de Ataque foi fundamental para o sucesso no combate a este incêndio, evitando a propagação do mesmo para compartimentos por onde cruza o duto isolado, fato este que pode ser comprovado por meio do exame do material danificado."

Após o almoço, o encarregado de Controle de Avarias reuniu os membros dos reparos para um *debriefing* do incêndio, detalhando as ações realizadas, indicando as falhas e principalmente destacando a pronta reação da Turma de Ataque, bem como da Turma de Suporte Alfa. Estas turmas garantiram, com seus desempenhos, a rápida extinção do incêndio.

À noite, já em seu camarote, o CT Silva refletiu sobre a ocorrência matinal:

"Os adestramentos realizados valeram a pena, conseguimos controlar e apagar o fogo em pouco mais de três minutos, foi muito além da minha expectativa. O desempenho das turmas em uma situação real mostrou que, com conhecimento do navio e dos equipamentos de controle de avarias, é possível realizar o combate com segurança e rapidez. Após um evento como este, percebe-se a confiança no olhar dos componentes dos reparos. Isso me incentiva a manter a motivação do pessoal. Vou preparar uma palestra para a tripulação e adestramentos específicos para as equipes, utilizando este evento como exemplo."

CONCLUSÃO

Assim vai se encerrando mais um dia na vida do Encarregado de Controle de Avarias a bordo de um navio da Esquadra. É tarefa do Encarregado de Controle de Avarias manter o seu navio em condições de combater qualquer sinistro; para tal, ele precisa contar com a ajuda de toda a tripulação. Nesta tarefa, ele deve procurar identificar líderes em potencial e, a partir daí, buscar cultivar neles a necessidade de se portarem como exemplo para os demais, incentivando o adestramento, a busca constante por conhecimento e, principalmente, a emoção na condução das tarefas, evitando, assim, a burocratização dos procedimentos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADES MARINHEIRAS> / Controle de Avarias/; Combate ao incêndio; Seção CAAML;

SISTEMA REMOTO DE CAÇA-MINAS

RONALDO **SCHARA** JUNIOR
Capitão-Tenente

SUMÁRIO

Introdução
O RMS
O RMV em ação
As minas
O incidente com a *FFG 58*
O *Smart Ship*

INTRODUÇÃO

Um Grupo-Tarefa (GT) foi alertado sobre a provável existência de campos minados em sua derrota. Dois navios são então destacados para investigá-los, a fim de melhor avaliar esta ameaça, utilizando, para tal, a mais nova ferramenta da Guerra Moderna.

A bordo de um desses navios, o avaliador informa que o Sistema Remoto de Caça-Minas, *Remote Minehunting System* (RMS), detectou e classificou diversas minas a 20 milhas náuticas de distância do navio. O Operador Sonar (OS) que operava o equipamento forneceu várias informações, dentre elas marcação, distância e imagens das minas para o avaliador. Este, via *link* de dados, pôde transferir todas essas informações para o Oficial de Comando Tático (OCT), possibilitando uma rápida tomada de decisão. Enquanto isso, o outro navio, utilizando-se do mesmo equipamento, informava a inexistência de minas em sua área de busca.

O OCT pode então decidir entre alterar a derrota para uma área limpa ou se aproxi-

mar da ameaça a fim de destruí-la, por meio de seu helicóptero SH-60. Em ambos os casos, o GT continuará sua missão e será capaz de cumpri-la sem maiores óbices, graças à capacidade do equipamento de guerra de minas, orgânico nas unidades do GT.

O RMS

Embora esse cenário pareça ser algo futurístico, oriundo de algum livro de ficção científica, é hoje uma realidade, por meio de um programa em desenvolvimento pela Marinha norte-americana, já em fase final, que terá como resultado o RMS (V) 4, agora chamado de AN/WLD-1 (V). O RMS permitirá que a Esquadra norte-americana detecte e classifique minas sem ter que esperar por uma minuciosa avaliação, provendo um sistema no estado da arte em detecção de minas, totalmente integrado, via *link* de dados, ao sistema de dados táticos do navio, além de realizar o acompanhamento em tempo real das minas.

O sistema é composto de três subsistemas:

– do veículo remoto de caça-minas, chamado de *Remote Minehunting Vehicle* (RMV);

– do sistema de lançamento e recolhimento; e

– do sistema de comando, controle e apresentação, feito por meio de um *display* a bordo.

Quanto ao segundo, está localizado no convés principal, sendo guardado em uma caixa, de forma que não comprometa a seção reta radar do navio, havendo um guincho hidráulico para lançar e recolher o mesmo.

Quanto ao terceiro, todo o sistema está inteiramente incorporado aos sonares da Esquadra norte-americana AN/SQQ-89 (V) 15.

Resta, portanto, a parte mais importante do sistema, o RMV, que é um veículo semi-submersível, de alta robustez e resistência, a controle remoto e difícil de ser detectado. É capaz de operar próximo ao navio controlador ou distante, até mesmo fora do seu alcance visual, provendo maior flexibilidade tática para o OCT. Sua propulsão a diesel permitirá uma velocidade de busca acima de 10 nós, com uma autonomia superior a 24 horas.

O RMV possui múltiplos sensores que possibilitarão a efetiva identificação de minas.

Os sensores acústicos proverão cobertura tridimensional, detectando e classificando os contatos fundeados ou presos no fundo do mar. Esses sensores consistem de sonares de busca lateral e frontal, com capacidade de realizar busca (volumétrica) nesses setores em águas profundas até profundidades superiores a 200 pés e em águas rasas com profundidades entre 10 a 40 pés.

Um sensor eletroóptico de alta resolução em imagem é usado para identificar as minas. Essa combinação de sensores acústicos e eletroópticos irá garantir a alta velocidade e precisão na localização e classificação das minas.

Acoplado ao RMV, há um sistema de processamento de dados em tempo real, capaz de rapidamente integrar as informações dos sensores e transmiti-las via *link* de dados para os *displays* do sistema sonar do navio.

Uma vez lançado o RMV, sua única parte visível é a estrutura do seu mastro, que funciona como um esnórquel, estando o resto do seu corpo submerso.

O RMV EM AÇÃO

O RMV foi desenvolvido para executar uma missão de busca pré-programada, desenvolvida pelo navio controlador em uma determinada área, estando para isso equipado com um GPS. O RMV procederá para a sua área de busca assinalada e começará

a correr o padrão de busca programada. Se os sensores do veículo detectarem um objeto, poderemos realizar uma identificação adicional sobre o objeto.

O veículo pode operar também por conta própria, gravando todos os dados obtidos sobre os contatos, para posterior análise a bordo, ou estar ligado ao navio por intermédio de um *link* de dados.

Na impossibilidade do navio controlador conseguir realizar um rápido recolhimento do RMV, ele poderá operar em um modo *sleep*, em silêncio, e aguardar até que um sinal da unidade de controle o acorde e o faça proceder para o ponto de *rendez-vous*.

O RMV foi desenvolvido para operar com máxima eficiência em condição de mar até 3, sendo gradativamente reduzida sua operacionalidade até a condição de mar 5. Como pode permanecer por mais de 24 horas na água, o sistema como um todo é capaz de realizar busca em grandes áreas em um curto período.

AS MINAS

A Marinha norte-americana estima que mais de 49 países fabricam e empregam minas, pois são consideradas uma ameaça como defesa de baixo custo, podendo neutralizar um navio de 1 bilhão de dólares. Em quatro incidentes envolvendo navios norte-americanos atingidos por minas, as quatro minas custaram US$ 11 mil, enquanto os danos causados obrigaram os cofres norte-americanos a desembolsarem US$ 117 milhões.

O INCIDENTE COM A *FFG 58*

O fato mais marcante ocorreu em 1988, quando a Fragata *Samuel B. Robertson* (FFG 58) foi atingida por uma mina iraniana no Golfo Pérsico.

Este "incidente" fez inúmeros feridos e quase afundou o navio, que só não perdeu completamente sua estanqueidade graças ao alto nível de adestramento de sua tripulação.

O Controle de Avarias atuou rapidamente, porém, devido às dimensões do incidente, foi necessária a participação de todos.

O *SMART SHIP*

Este episódio é sempre citado como exemplo, quando as autoridades navais norte-americanas se reúnem para discutir o programa de automatização e redução de pessoal a bordo, mais conhecido como *Smart Ship*, que será uma das novidades associadas à nova classe de navios da Marinha norte-americana, conhecida por DD21.

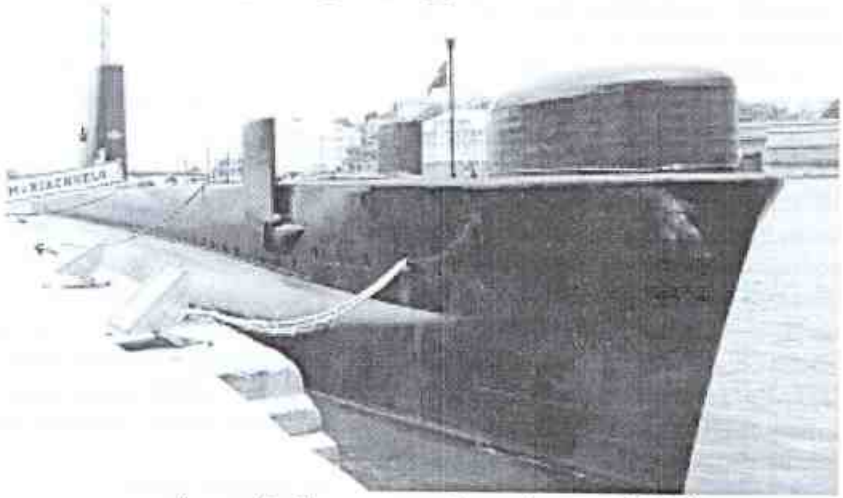
Esta classe prevê uma tripulação em torno de 90 homens. A grande questão é: será que uma tripulação de somente 90 homens teria conseguido salvar a FFG 58?

Bem, acredito que com o advento do RMS essa preocupação está deixando de existir quando a ameaça for uma mina.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Guerra de Minas; Seção CAAML;

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº – Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 3870-6025 e 3870-6879.

ERRATA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 3º trimestre de 2002

A MÍDIA E O CONTINENTE AMERICANO
– Pág. 136 – Retirar a assinatura MacLuham do destaque. A citação é do autor do artigo.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, 4º trimestre de 2002

SUMÁRIO
– Pág. 10 – O nome do autor é Guilherme

A INTEGRIDADE DAS FORÇAS ARMADAS
– Pág. 97 – em N.R.: o correto é "Os garantes do estado democrático...

REVISTA DE REVISTAS
– Pág. 262 – em RUMO À GUERRA INCORRENTE – Será publicada nova versão, completa.

NOTICIÁRIO
– Pág. 296 – primeira notícia: o correto é ... RECURSOS ESPACIAIS



Ele está esperando por você

O Museu Naval está de volta ao cenário cultural do Rio de Janeiro com a exposição permanente "A Evolução do Armamento desde a Era dos Descobrimentos até o Início do Século XX". Exemplares originais de armas e painéis fotográficos integram a exposição, que marca a reabertura parcial do museu ao público, dentro de uma nova proposta museológica e museográfica.

Ao percorrer o Pátio das Armas, o visitante poderá estar pisando em uma mina utilizada na Segunda Guerra Mundial ou em um Torpedo B-57 de 1894. Esses exemplares estão em grandes vitrines construídas no piso do Pátio das Armas, fazendo parte do projeto de Revitalização do Museu Naval, que está sendo desenvolvido e reserva mais novidades para breve. Esse trabalho resulta do esforço de se preservar a memória marítima e naval brasileira, resgatando para as gerações futuras uma parte importante da história do país.

O Museu Naval, situado na Rua D. Manuel, 15 – Centro, está aberto à visitação de terça a sexta-feira das 12h às 16h.

PODER NAVAL

Século XX

IVAN **SIMAS** DE OLIVEIRA
Contra-Almirante (RRm)

O Contra-Almirante (RRm) Ivan Simas de Oliveira é um dos "nossos artistas" e seu trabalho já foi apresentado pela *Revista Marítima Brasileira* do 1º trimestre de 1996, à página 241.

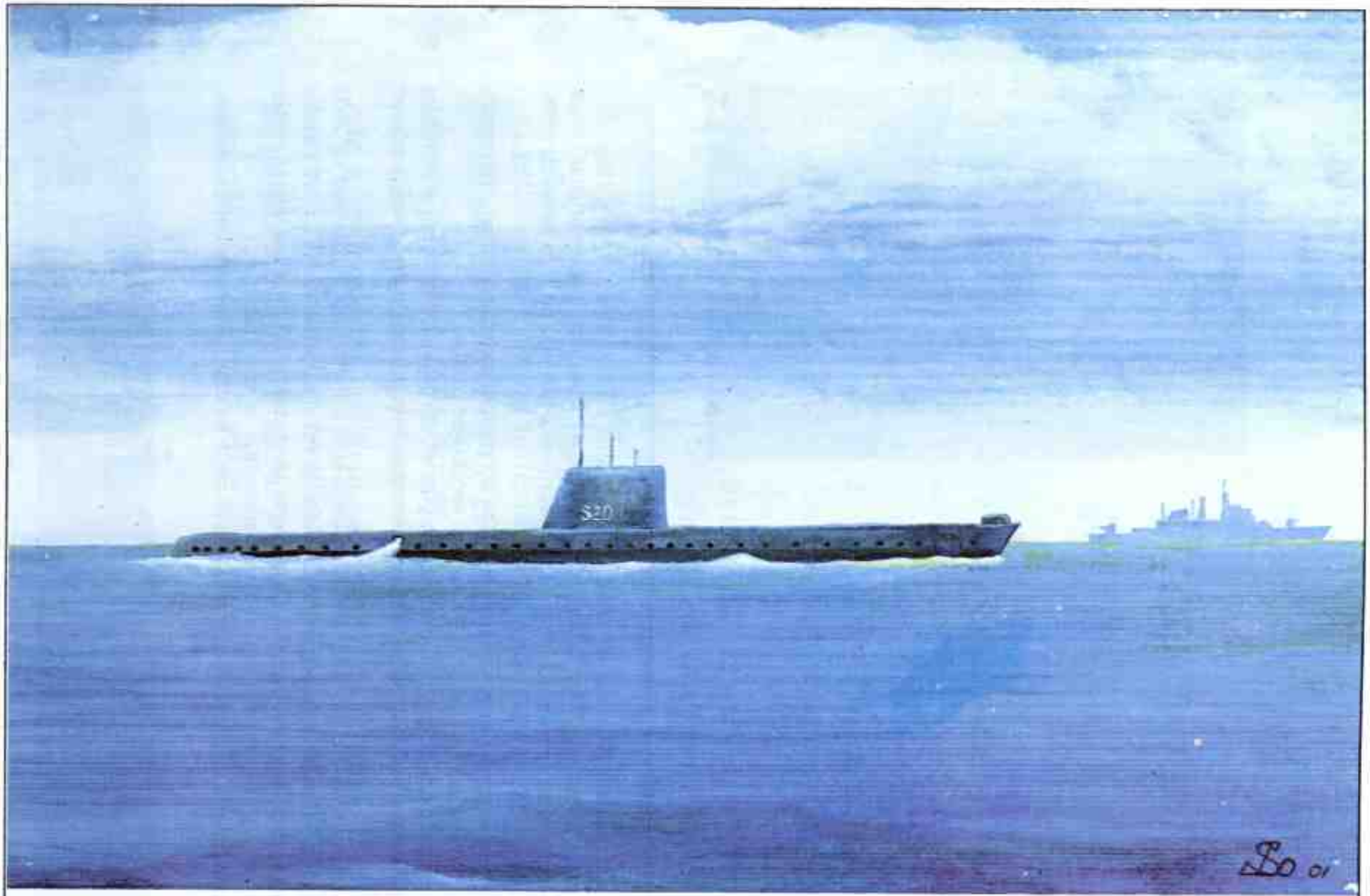
Volta o nosso artista a mostrar um trabalho de grande interesse histórico, retratando todos os navios da Marinha que existiram no século que passou.

É uma série extensa, que publicaremos aos poucos, em páginas especiais que permitam ao leitor, ou aos seus filhos, colecioná-las em um arquivo escolar comum e, assim, conhecer a sua Marinha.

A primeira série é a dos submarinos, iniciada com a Parte I no 1º trimestre de 2002 (republicada no 3º/02 para corrigir erro de oficina gráfica) e continuada na do 4º/02, sendo esta última parte em novo arranjo e a presente já com novo título, para que os outros "nossos artistas" não fiquem impedidos de apresentar os seus trabalhos.

Agradecemos a compreensão de nossos leitores e, no caso, de nossos colecionadores.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA



HUMAITÁ (TONELERO – RIACHUELO) (HMS *Oberon)*



SUBMARINOS CLASSE *OBERON: HUMAITÁ, TONELERO e RIACHUELO*

CONSTRUTOR: VICKERS, BARROW, INGLATERRA

CARACTERÍSTICAS

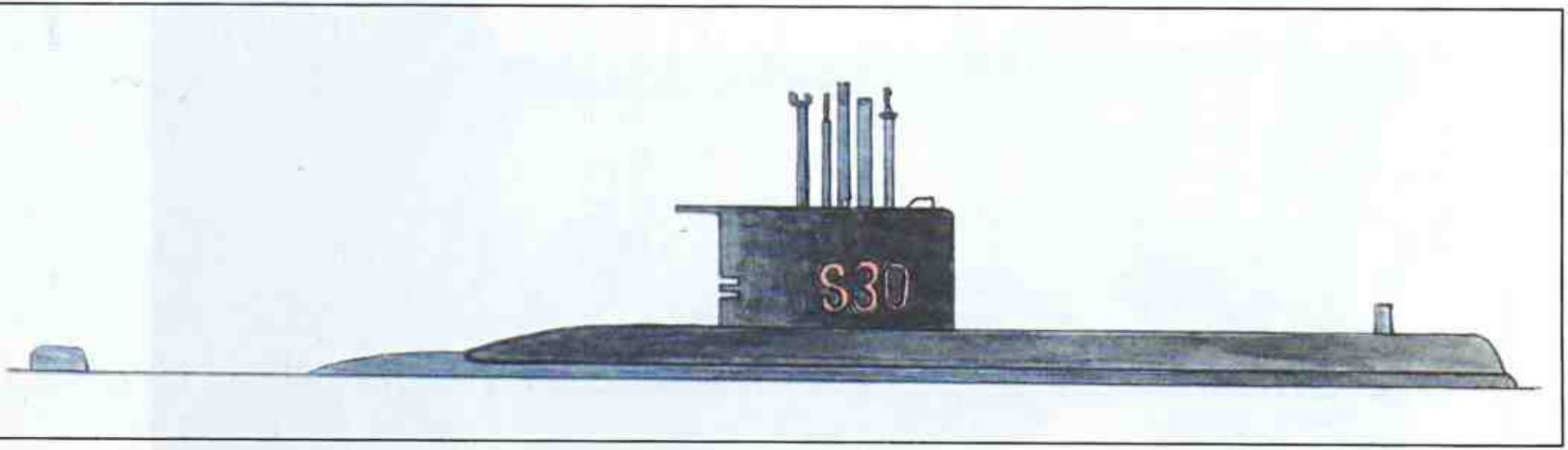
DESLOCAMENTO:	NA SUPERFÍCIE: 1.610 tons SUBMERSO: 2.420 tons
DIMENSÕES:	90 x 8,1 x 5,5 metros
RAIO DE AÇÃO:	NA SUPERFÍCIE: 9.000 milhas a 12 nós SUBMERSO:
VELOCIDADES MÁXIMAS:	12 NÓS NA SUPERFÍCIE E 17 SUBMERSO
PROPULSÃO:	DIESEL-ELÉTRICA
PROFUNDIDADE DE TESTE:	
NÚMEROS DE TORPEDOS:	22 TIGERFISH ALCANCE: ATIVO – 7 MILHAS (13 KM/H) A 35 NÓS PASSIVO – 15,7 MILHAS (29 KM/H)
TRIPULAÇÃO:	70 (6 OFICIAIS)

CONSTRUÍDOS NA INGLATERRA

S *HUMAITÁ*	INCORPORAÇÃO: 18 DE JUNHO DE 1973; BAIXA: 8 DE ABRIL DE 1996.
S *RIACHUELO*	INCORPORAÇÃO: 12 DE MARÇO DE 1977; BAIXA: 12 DE NOVEMBRO DE 1997.
S *TONELERO*.	INCORPORAÇÃO: 10 DE DEZEMBRO DE 1977; EM ATIVIDADE



TUPI (TAMOIO, TIMBIRA, TAPAJÓ e TIKUNA)



SUBMARINOS CLASSE *TUPI*: *TUPI, TAMOIO, TIMBIRA, TAPAJÓ* e *TIKUNA*

CONSTRUTORES: HOWALDTSWERKE, KIEL, ALEMANHA
ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO

CARACTERÍSTICAS

DESLOCAMENTO:	NA SUPERFÍCIE: 1.260 tons
	SUBMERSO: 1.440 tons
DIMENSÕES:	61 x 6,2 x 5,5 metros
VELOCIDADE NA SUPERFÍCIE:	ACIMA DE 20 NÓS
RAIO DE AÇÃO:	NA SUPERFÍCIE: 8.200 milhas a 8 nós
	SUBMERSO: 400 milhas a 4 nós
PROPULSÃO:	DIESEL-ELÉTRICA
PROFUNDIDADE DE TESTE:	SUPERIOR A 200 metros
NÚMERO DE TORPEDOS:	16
TRIPULAÇÃO:	30

O S *TUPI*, ÚNICO CONSTRUÍDO NA ALEMANHA, FOI INCORPORADO A 6 DE MAIO DE 1989. O *TAMOIO* FOI INCORPORADO A 12 DE DEZEMBRO DE 1994, O *TIMBIRA* A 16 DE DEZEMBRO DE 1996 E O *TAPAJÓ* EM 16 DE DEZEMBRO DE 1999. O *TIKUNA* ESTÁ EM CONSTRUÇÃO.



OFICINA DE CONSTRUÇÃO DE SUBMARINOS do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro onde se controem os submarinos brasileiros. Na foto os S. *Tamoio* (D) e S. *Timbira* (E) – foto AMRJ



RICARDO GALVÃO LEMOS
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Ricardo Galvão Lemos nasceu no Rio de Janeiro, é capitão-de-mar-e-guerra da Turma Aspirante Conde, formada na Escola Naval em 1976. Realizou seus primeiros trabalhos em 1978, servindo a bordo da saudosa Corveta *Forte de Coimbra*, em Natal, Rio Grande do Norte, misturando tintas caseiras sobre madeira, em um estudo autodidata. No Rio de Janeiro, já empregando óleo sobre tela, freqüentou aulas com alguns artistas da Feira de Ipanema, basicamente sobre o tema casario.

Entretanto, foi na capital do País, em 1987, que o vento soprou forte na sua carreira artística, freqüentando cursos de artes plásticas, quando iniciou os trabalhos com o tema marinha, seu traço forte, expondo em espaços de arte e participando de exposições coletivas, a exemplo do Salão Brasília Marinhas, patrocinado pelo Ministério da Marinha, obtendo, em dezembro de 1989, a terceira colocação com o quadro "Barcos ao entardecer".

Quando serviu em Brasília, participou de diversas exposições, como no Espaço Cultural do Aeroporto Internacional, Clube Naval, além do Salão Brasília Marinhas, sendo recentemente premiado com menção honrosa, tem ainda, obras expostas em galerias de arte da cidade.

Seus quadros são de paisagens, marinhas acadêmicas, abstrato e marinhas estilizadas em mosaico, com estilo próprio que tem despertado críticas positivas no círculo de artistas de Brasília.

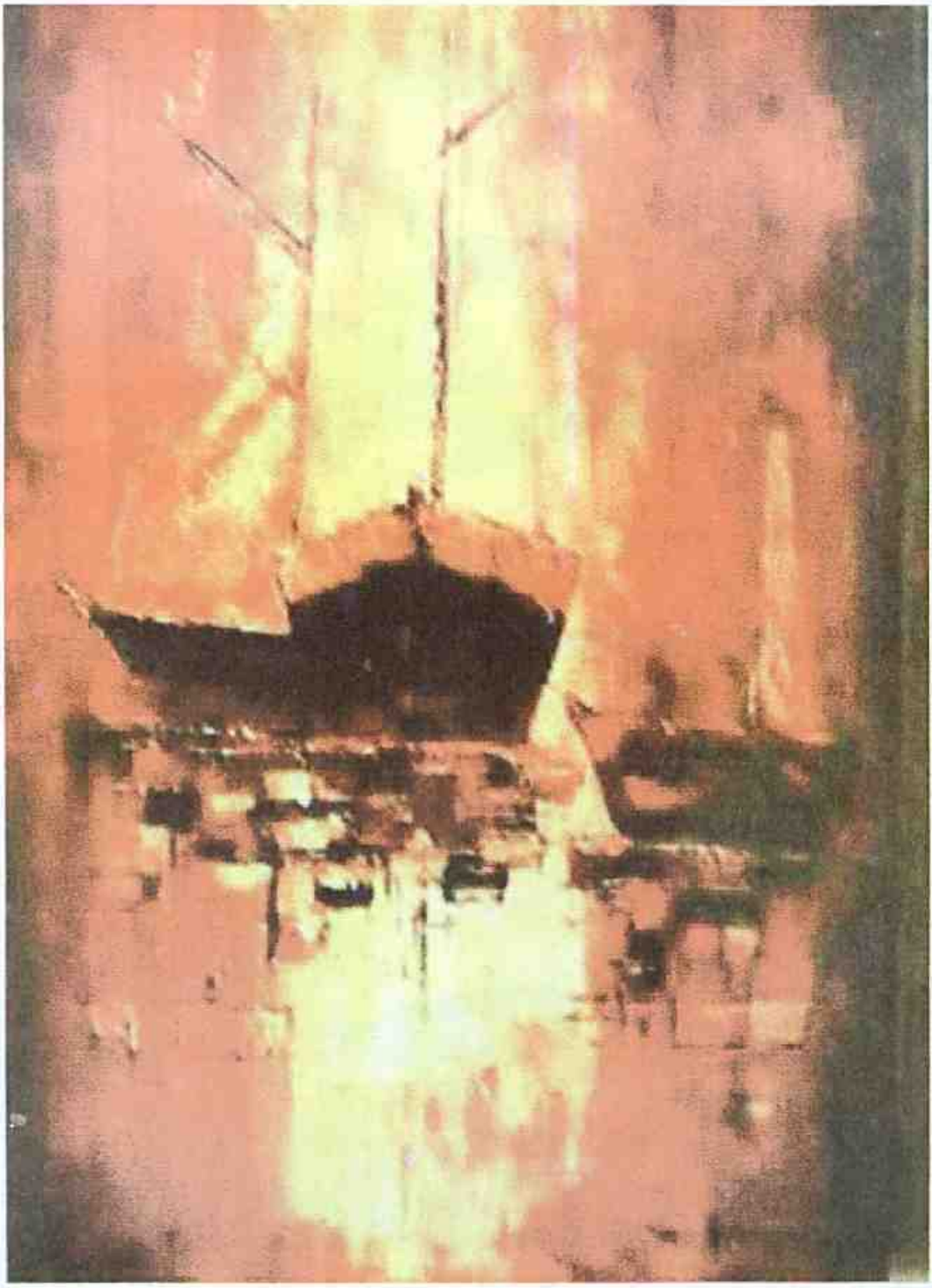
São apresentadas a seguir, algumas de suas obras.

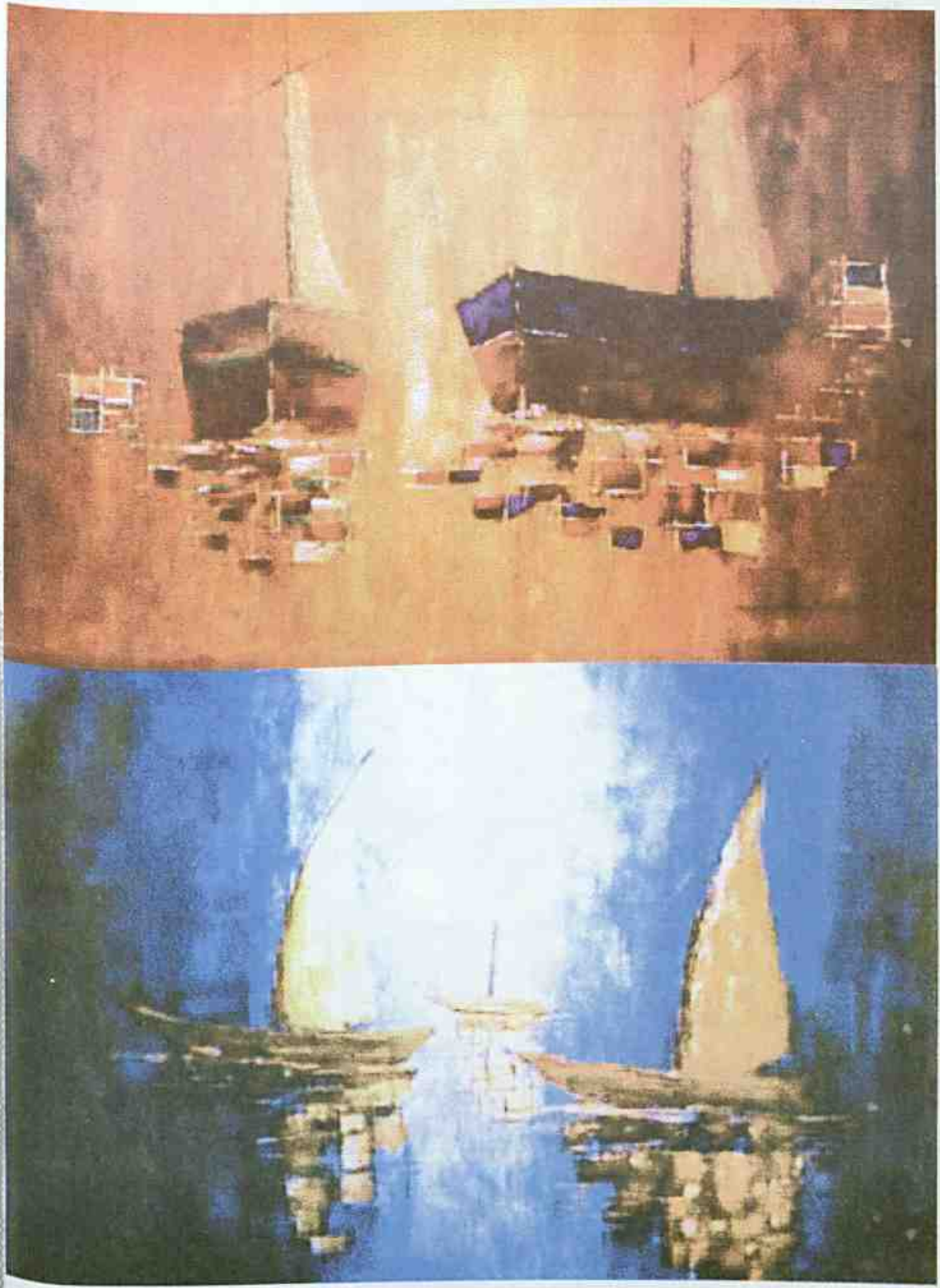


















CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os 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

VELEIROS ... Minhas recordações com a vela

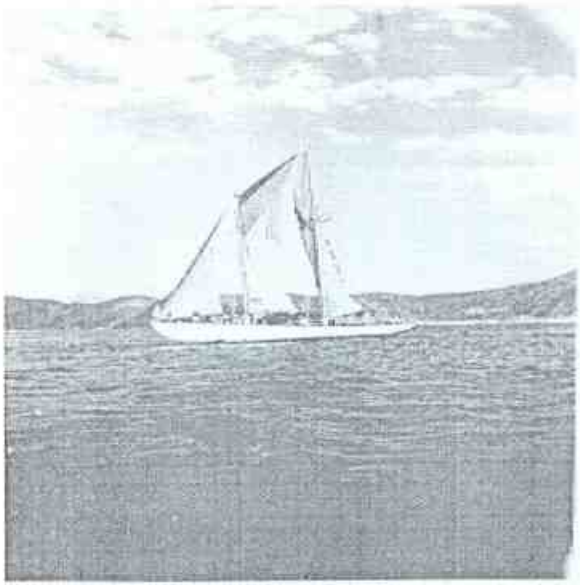
Na *Revista Marítima Brasileira* do 4º trimestre de 1997 (pág. 11), o Almirante Brígido, colega de turma, escreveu interessante artigo sobre veleiros. Falou inicialmente sobre os grandes veleiros que nossa turma teve o prazer de neles navegar. Depois falou sobre os veleiros que a Escola Naval passou a possuir durante e após sua direção naquele estabelecimento.

Gostaria de acrescentar que, ainda no tempo em que nós dois cursávamos a Escola Naval, fui, com alguns colegas, receber os seus primeiros barcos a vela oceânicos.

O primeiro, o *Procelaria*, foi doado à Escola Naval pelo Dr. Pimentel Duarte e recebeu o nome



Aspirantes em exercício no *Grazina*



O veleiro *Albatroz*

de *Grazina*; o segundo, já quando cursávamos o 4º ano, foi o *Albatroz*, adquirido de um proprietário inglês que havia transformado a sua mastreação para navegação de cruzeiro, quando, na versão original, era do tipo *whishbone riggingi*, introduzida pelo grande projetista inglês Ufe Fox, que proporcionava muito melhor desempenho, principalmente na orça.

O *Albatroz* tomou parte, em 1950, com guarnição de aspirantes e guardas-marinha, da primeira regata oceânica feita por alunos da Escola Naval, a Buenos Aires-Rio*.

BERNARD DAVID BLOWER
Almirante-de-Esquadra (Refº)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Veleiro /; Cartas dos Leitores;

O RAID AÉREO RIO-LISBOA EM 1922

Recebemos carta do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Francisco Carlos Pereira **Cascardo**, a seguir transcrita.

"Chamou-me a atenção na *RMB* do 3º trimestre de 2002 a leitura da página 311, referente ao ato realizado na Força Aérea Naval, em São Pedro da Aldeia, comemorativo dos 80 anos do histórico vôo de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, pioneiros da travessia do Atlântico Sul."**

Infelizmente, naquele mesmo ano, a intenção dos pilotos navais brasileiros em realizar outra histórica travessia, esta no sentido Rio–Lisboa (que seria concretizada quase ao término da gestão do ministro da Marinha de então, o engenheiro João Pedro da Veiga Miranda), foi frustrada pelo seu sucessor no Ministério, o Almirante Alexandrino de Alencar.

Perdeu a Aviação Naval – e o Brasil, provavelmente – a oportunidade de igualmente comemorar os 80 anos do vôo Rio de Janeiro–Lisboa. Ou pelo menos a tentativa da travessia.

* N.R.: Veja RMB 2º trim./2001 – págs. 309 a 312.
** N.R.: Veja "Vôo Maravilhoso" na *RMB* 2º trim./1998 – págs. 163 a 174.

Veiga Miranda, em 15 de novembro de 1922, transmitira o Ministério ao Almirante Alexandrino. Este, logo ao iniciar a sua gestão, tornou nula a maior parte das importantes decisões do seu antecessor – e que foram tomadas com a participação do Almirantado. Entre as mais expressivas, ressaltam-se as seguintes:

a) dissolver a Comissão de Estudos do Porto Militar chefiada pelo Almirante Gomes Pereira, com o conseqüente cancelamento da sua instalação na enseada da Ribeira;

b) alterar a localização do Arsenal e do Porto Militar da Baía da Ribeira para a Ilha das Cobras;

c) cancelar o Sistema de Defesa do Litoral da República, com as cinco bases navais, constantes do Decreto 15.672 de 7 de setembro de 1922;

d) cancelar o contrato de fabricação do navio-escola, que já tivera a quilha batida na Companhia Nacional de Navegação Costeira, bem como o do navio hidrográfico;

e) rescindir o contrato para a construção do novo edifício do Ministério da Marinha;

f) cancelar a aquisição de um avião, o *Curtiss Aeroplane CY*.

Este último cancelamento não despertou a atenção merecida na Marinha, pois a justificativa da sua aquisição era limitada a um restrito número de oficiais, visto ser matéria extremamente sigilosa. À importância do assunto correspondia a mesma dimensão do silêncio que o cercava. Assim, quando o Almirante Alexandrino tornou a compra sem efeito, continuou a perdurar a mesma intensa discrição, de modo a não revelar o conteúdo da decisão tomada. Desta maneira, o verdadeiro e significativo motivo da encomenda só poderia ser revelado pelo seu responsável, que fora Veiga Miranda. E assim o ex-ministro o faz, no ano seguinte de 1923, com a publicação do seu livro *14 meses na Pasta da Marinha*, cuja segunda edição foi feita em 1982 pelo Serviço de Documentação da Marinha. Nele Veiga Miranda esclarece em detalhes como surgiu e foi aceita por ele a proposta apresentada por um aviador naval, com o propósito de responder ao pioneiro feito de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Nas suas palavras:

"... Um dos nossos mais notáveis aviadores, cujo arrojo já tem sido demonstrado em provas sensacionais, concebeu a formosa idéia de retribuir a visita de Gago Coutinho, realizando um vôo deste para o outro lado do Atlântico.

Apresentou-me o estudo completo do *raid*, e eu o apresentei, por minha vez, ao Presidente, que louvou a idéia, autorizando-me a proporcionar os recursos para a execução. Como, porém, a projetada façanha aeronáutica dependia da construção de um aparelho adequado, e por isso só poderia ser levado a efeito quando este estivesse pronto, coisa que demoraria meses, disse ao aviador que o seu vôo só se poderia dar na vigência do outro governo, e que desse outro governo iria depender tudo aquilo que se relacionasse propriamente com o fato, sendo que a minha ação se restringiria à encomenda do aparelho. Ora, como eu não quisesse encomendar o aparelho sem ter a certeza de que seria ele aproveitado, somente o faria se o aviador me trouxesse a afirmação do Dr. Arthur Bernardes de que prestigiaria a patriótica tentativa.

O nosso aviador foi a Belo Horizonte, ali conferenciou com o então Presidente eleito e apresentou-me a declaração que eu desejava. Pediu-me então o bravo piloto brasileiro que mantivesse a maior reserva sobre o plano desse *raid*, pois tinha muito receio das notícias que expõem os homens a uma expectativa popular intensa prematuramente.

É o prometido sigilo que me vejo obrigado a quebrar; tenho porém uma atenu-

ante: a de haver sido informado de que o governo mandou voltar do estrangeiro aquele oficial que fora por mim autorizado a acompanhar e fiscalizar a fabricação do aparelho em que pretendia arriscar a vida para a glória desta Pátria da Aviação ..."[1]

O oficial a que Veiga Miranda se refere era o Capitão-de-Corveta Virginius Delamare. Qualificado na primeira turma de aviadores navais, ganhara merecido reconhecimento pela sua expressiva capacidade profissional e destemor com que praticava os vôos mais arriscados. Graças a estes atributos, fora escolhido para voar com Santos Dumont quando este visitara a Aviação Naval.*

Virginius Delamare pessoalmente granjeara a amizade de Veiga Miranda, graças à sua inteligência e à lealdade com que prestigiara o ministro civil, como demonstrado na dedicatória manuscrita que Veiga Miranda lhe fez por ocasião da publicação da 1ª edição do seu livro.[2]

De acordo com a orientação que lhe dera Veiga Miranda, Virginius Delamare foi a Belo Horizonte entrevistar-se com Arthur Bernardes, que, eleito, aguardava o dia da posse. Neste encontro, ao solicitar uma carta que expressasse a concordância do futuro Presidente com o planejado vôo Rio–Lisboa, Delamare agradou-se pela favorável acolhida obtida. Em vez de receber um documento formal, uma carta, registrou na memória as encorajadoras palavras que acabara de ouvir:

"... O Dr. Bernardes respondeu-me: o Sr. é *uma carta viva*; diga ao Dr. Miranda que eu estou de pleno acordo."[3]

Virginius Delamare regressou ao Rio e comunicou o favorável resultado alcançado a Veiga Miranda, que providenciou a aquisição do hidroavião *Curtiss CY* e a ida de Delamare para os Estados Unidos, onde acompanharia a construção, o recebimento e a viagem para o Brasil.

Por sua vez, para servir de apoio ao vôo na travessia do Atlântico, Delamare escolhera o Tender *Belmonte*, que faria a estação de apoio ao vôo, no meio do Atlântico.

Veiga Miranda implantara as providências que possibilitavam à Aviação Naval brasileira as necessárias condições para realizar a pioneira travessia do Atlântico Sul.

Na hipótese bem-sucedida de ligar Rio a Lisboa, em sentido inverso ao vôo de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, a Marinha e o Brasil ingressariam com destaque na história da aviação mundial.

Ao cancelar o contrato de aquisição do *Curtiss CY* e determinar o regresso ao Brasil de Virginius Delamare, com firmeza e discrição, o ministro Alexandrino, que criara, em 1916, a Escola de Aviação Naval, eliminou a possibilidade de incluir o Brasil e um dos seus pilotos entre os pioneiros mundiais do vôo transatlântico sul-americano.

O motivo que levou Alexandrino a proceder desta maneira permanece sem registro conhecido em documento oficial, dificultando o seu adequado entendimento.

Já Veiga Miranda, ao relembrar aquelas importantes decisões que tomara e que foram anuladas por Alexandrino, principalmente o episódio do vôo transatlântico

---

1 N.A.: Veiga Miranda , João Pedro. *Quatorze Meses na Pasta da Marinha* .2ª ed., Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, p. 273.

2 N.A.: Veiga Miranda, João Pedro, *Quatorze Meses na Pasta da Marinha*. 1ª ed. São Paulo "Secção de Obras". *O Estado de São Paulo*. 1923.

3 N.A.: Veiga Miranda, João Pedro. Op. Cit., pp. 333 e 334. Anotação Manuscrita do Capitão-de-Corveta. Virginius Delamare.

* N.R.: Veja "Marinha de Outrora" na *RMB* do 2º trim./2002 – pág. 242.

entre o Rio de Janeiro e Lisboa, lamentou que: "... de todo o meu esforço uma grande parte tenha sido sacrificada por um grosseiro acinte do meu sucessor na pasta...".[4]

Continuando a desenvolver a sua apreciação, Veiga Miranda torna ostensiva a sua desfavorável opinião à descontinuidade da ação administrativa, como acabara de acontecer quando transferira o cargo de ministro a Alexandrino. No seu crítico entendimento: "... como o ministro se confundia com o programa e a política naval, a substituição de cada titular na pasta significava tábua rasa em tudo o que seu antecessor havia feito. Eram as conseqüências de longos anos de hábitos poucos militares, de praxes danosas, vindas do alto, infrigentes de toda a noção de hierarquia ... *Dir-se-ia haver passado pela Marinha alguém com o efeito do cavalo de Átila por sobre a relva dos campos de batalha!*".[5]

E, desta maneira, a Aviação Naval e o Brasil ficaram ausentes da histórica oportunidade da travessia do Atlântico Sul, semelhante à que foi motivo da referida comemoração pela Força Aeronaval e publicada pela *RMB*.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; Raid Rio-Europa; Cartas dos Leitores;

Educar significa preparar a mudança.

4 N.A.: Veiga Miranda, João Pedro. Op. Cit. p. 266.

5 N.A.: O grifo é do autor, para maior destaque do texto. Veiga Miranda, João Pedro. Op. Cit. pp. 61 a 63.

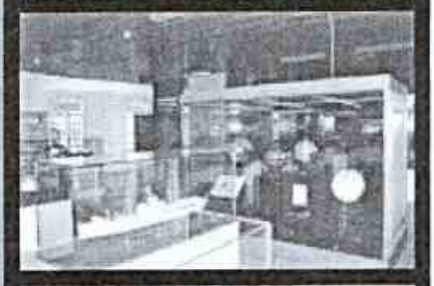
Venha visitar o Espaço Cultural e embarque na história da navegação!



ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

AV. ALFRED AGACHE S/Nº CENTRO - INFORMAÇÕES: (0XX-21) 3870-6025 3870-6870







Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

O Espaço Cultural apresenta mais três módulos. No seu itinerário, percorra a *História da Navegação*, mergulhe na *Arqueologia Subaquática* e conheça a *Coleção Alves Câmara* – composta por modelos de embarcações regionais brasileiras e por ferramentas utilizadas na construção das embarcações. Há ainda uma sala de exposições temporárias, onde a arte também conta a nossa história.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu *Bauru*, antigo Contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial, e do *Submarino-Museu Riachuelo*, atracado no cais do Espaço.

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

ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A DOMINGO, DE 12H ÀS 17H, COM ENTRADA E ESTACIONAMENTO

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres de praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (sdm1412@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Corrêa: (21) 2524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

UMA TARDE NO *ANDRADE* ACONTECEU

Introdução

Recebemos da Sra. Yeda Manot Sarrat um exemplar de reminiscências escritas pelo seu falecido marido, Capitão-de-Mar-e-Guerra Pedro Manot Sarrat, aspirante em 21 de novembro de 1896, promovido a capitão-de-mar-e-guerra em 1º de maio de 1923, transferido para a reserva de 1ª classe em 31 de março de 1932 e reformado em 16 de janeiro de 1942.

Na sua carreira serviu em inúmeros navios e foi capitão-dos-portos da Bahia (1919 e 1927) e de Pernambuco (1938), tendo sido designado como capitão-tenente, para cursar na Europa artilharia e defesa de costas (1910 a 1912).

O volume* consta de 41 episódios contados com muito espírito e pode retratar bem o tempo em que se baixava terra em um escaler a remo!

O prefácio é de Pedro Manot Junior, que colecionou as reminiscências do pai, e resume bem o que foi o trabalho do oficial.

Prefácio

"Lembranças, lembrança.

Ao condensar as lembranças, revivemos todos os momentos vividos no dia-a-dia de toda a existência.

As lembranças, as reminiscências, toda a vida vivida pelo Comandante Sarrat, ao longo dos anos que navegou pelo mundo e pelas costas do Brasil, estão bem retratadas, bem como os períodos em que recebeu comandos em terra.

No fiel relato feito, vamos nos deleitar com as minúcias do cotidiano, buscando sempre

* N.R.: Encontra-se na Biblioteca da Marinha.

retratar com fidelidade as passagens mais íntimas do Comandante, não só em casa mas também e principalmente nas suas andanças nos portos em que estava ancorado, vivendo e convivendo com os amigos.

Todos quantos lerem essas lembranças irão conhecer os momentos da vida do Comandante, tal a riqueza de detalhes que foi possível ao mesmo imprimir ao seu relato, na busca de consignar passagens relevantes e que pudessem bem fazer conhecer o seu dia-a-dia, como se com ele tivessem convivido.

A narrativa, como se fora um diário de bordo, demonstra ser bem eclético o seu narrador, esmiuçando as diversas passagens dos variados momentos que vivenciava. Os casos se apresentam ao sabor, poderíamos assim dizer, das ondas, da observação do narrador. Aqui e ali, eles aparecem nas lembranças do Comandante Sarrat, ilustre capitão-dos-portos, que muito dignificou a Marinha brasileira. A lembrança inicial, em verdade, é uma grande peça de humor, que bem caberia em um bom Teatro de Comédias. Trata, em resumo, de um açougueiro travestido de capitão-dos-portos, por equívoco de um serviçal de bordo, tal a sua postura e arrogância, enquanto o verdadeiro capitão permanecia anônimo, corroborando o dito: nem sempre o hábito faz o monge.

Outra narrativa exemplar é a que resume o dia-a-dia da Escola Naval do Rio de Janeiro.

Há um caso digno de nota, o episódio do Bispo, um marinheiro bêbado, que ninguém conseguia colocar a ferros, isto é, preso por grilhões nos braços e nas pernas, que resolve entregar-se somente ao Tenente Serrat, único macho a quem se entregaria, por bem conhecê-lo.

A seqüência das lembranças bem narradas nos mostra que o Velho Marinheiro soube, como poucos, conciliar a condição de militar com a de civil, aproveitando as viagens para exercer uma vida social intensa e de gosto exigente e seletivo, fosse na escolha dos amigos, ou mesmo de coisas mais comuns, tais como vestuários, bebidas, comidas e ambientes sofisticados, na busca do que havia de melhor na época.

Observador nato, não deixava escapar o que se desenrolava a sua volta.

Depreende-se do contexto das suas crônicas que o Comandante Sarrat, desde a sua mocidade, parecia ser alguém determinado, de personalidade irrequieta, englobando princípio, meio e fim, mostrando logo o que queria ser 'quando crescesse', como teria respondido, ao senhor seu pai, que desejava ser, o Pedrinho, um doutor, como era do costume da época.

Ressalte-se, por oportuno, a atualidade das crônicas bem descritas, como o acidente vivido pelo Comandante Sarrat quando o submarino em que fazia parte da tripulação apresentou uma pane técnica, indo ao fundo do mar, não emergindo, não obedecendo aos comandos que tentavam fazer com que o mesmo emergisse, episódio bem assemelhado ao que tomamos conhecimento, recentemente, com a embarcação russa, valendo registrar que, em nosso caso, o submarino finalmente emergiu.

Essas narrativas, essas crônicas, esse quase diário de bordo, faz com que venha a nossa presença, em corpo inteiro, a singularidade da inteligência, da perspicácia, da observação e da personalidade do ilustre oficial da nossa Marinha, colocando em suas reminiscências todas as lembranças do cotidiano vivido, no afã de registrar o presente das suas andanças, da sua perspicácia e das suas observações, captando todos os instantes que o rodeavam, para fixar através da sua descrição escorreita, colocando no papel, dia a dia, suas derradeiras impressões.

É uma leitura agradável, aprendendo-se muito do Brasil e quiçá do mundo, valendo que se leia com atenção, buscando novos e antigos conhecimentos.

É o resultado da imagem que procuramos produzir."

AS REMINISCÊNCIAS

Uma tarde no Andrade *aconteceu!*

"Foi no *Andrade*, navio mercante armado em guerra, que fora comprado em 1893, pelo Floriano, para fazer parte da esquadra que devia bater o Almirante Custódio.

Era um navio velho quando foi comprado e mais velho quando fui nomeado para servir nele, ...".

O autor segue descrevendo, com intenso espírito crítico e farto bom humor, a oficialidade e outras passagens de bordo.

"Este intróito foi para dar uma pálida idéia do que foi a Marinha de 1894 a 1898, ou 1899, isto é, como era a vida nestes anos.

Como ia dizendo, uma tarde... no *Andrade* aconteceu.

Entregara ao meio-dia o quarto a um oficial que não fora revolucionário e, como passara mal à noite, resolvi recostar-me no camarote e só ir a terra no escaler das 4 horas da tarde, ou no que saía às 5 horas, depois do jantar dos oficiais.

Recomendei ao taifeiro de serviço que me acordasse às 15h45min, fechei-me no camarote e adormeci.

À hora exata o taifeiro me acordou com uma xícara de café, lavei o rosto e me vesti em 10 minutos. Sentei-me no salão de fumar, que ficava no mesmo plano do convés, e fiquei esperando que me avisassem que a condução ia largar. Fumava tranqüilamente, quando minha atenção foi despertada por correrias no convés, palavrões tremendos e ameaças. Pus a cabeça numa das janelas e vi um homem grande, forte, armado com um travessão de ferro em atitude agressiva e, do outro lado, o mestre e o oficial de espada desembainhada intimando o marinheiro a se deixar pôr a ferros. Como não estava de quarto e, portanto, nada tinha a ver com isto, sentei-me novamente e continuei a fumar meu molequinho caporal mineiro com mortalha de papel de alcaçuz, cigarro que nessa época apreciava muito e que comprava de um cigarreiro espanhol aos milhares, mil por mês.

O marinheiro bêbado, ou semibêbado, negava-se, ameaçava, insultava Floriano e toda a sua parentela, assim como os seus amigos, enfim, enfrentava todos, inclusive o oficial e o mestre guardião do serviço.

Estava à paisana, com um Smith Wesson no bolso, mas não me fora pedido auxílio, e meter-me no barulho sem ser chamado seria inconveniente; deixei-me ficar no salão, olhando, isto é, dando uma espiada furtiva de vez em quando.

As coisas iam-se complicando, saí do salão ficando na porta pronto a ajudar meu camarada, se fosse agredido.

O marinheiro, que se chamava Bispo da Corte, não se perca pelo nome, vendo-me prorrompeu numa porção de insultos aos 'pica-paus', chamou-os de frouxos, covardes, um palavrão obsceno e deprimente, disse que sabia degolar e muitas outras coisas. Arrematou a arengada com oficiais de merda, 'ponham-me a ferros se forem capazes!!!'.

O sangue afluíra-me todo ao coração, e forte emoção apoderou-se de mim...! Que ia fazer o tenente? Bispo deu um passo à frente e disse: 'Aqui só me põe a ferros o Tenente Sarrat; este sim! Forçou a barra no *Esperança* comigo seus p...'. Um palavrão horrível! Entrei no salão rapidamente e passei o revólver do bolso da calça para o bolso do paletó e, fingindo displicência, de mãos no bolso, sendo que uma segurava o revólver, disse ao tenente: 'Eu o ponho a ferros! Deixe-me fazer!... Que é isto Bispo? Você está se excedendo! Deixe-se pôr a ferros!' 'Pelo mestre? Isso é um... 'E deu-lhe um qualificativo horrível...!' 'Eu só me entrego ao senhor!' 'Pois bem, vou lhe pôr a ferros e você é quem vai passar o varão nos machos e o guardião é

quem vai pôr as chavetas e rebatê-las!' Bispo, procurando aprumar-se, olhou-me firmemente e suspendeu a barra até a altura da cabeça. Nesse momento pensei que ia varejar-me na cabeça o varão, preparei-me para livrar-me do golpe e o olhei firme, pronto a matá-lo, se assim o fizesse e errasse o golpe! Não sei o que fazia o tenente de serviço com a espada na mão e o que teria feito!

Silêncio completo e todos os assistentes estáticos!

'Seus...', palavrão que acaba em anas. 'Covardes! Eu me entrego seu Tenente Sarrat! Pronto Tenente!' Dando um tranco no guardião, tirou-lhe das mãos os machos, passou-os nos pés e enfiou o varão. 'Pode mandar bater a chaveta, seu tenente!' O guardião, com um olho no padre e outro na missa, não sei o que lhe ia na alma, abaixou-se e, com o martelo próprio, rebateu a chaveta! Estava o homem a ferros e quase, por isso, impossibilitado de agir!

'Agora Bispo, o Tenente Sarrat pede para você ir para a proa sossegado e ir dormir até que esse porre passe!'

'Eu vou seu tenente! Mas quem, como nós, viu a morte de perto e viu chumbo de verdade, não tem medo desses artilheiros de canhão de dinamite' – referia-se a um canhão que tinha estado montado na proa do *Nictheroy*, e que devia disparar balas com dinamite quando atacasse a esquadra revolucionária.

'Seu tenente, eu estive na Lapa!'

Seguiu sozinho, aos cambaleios, insultando todos e uns oficiais que deviam ter sido seus inimigos no cerco da Lapa.*

Quando voltei a sentar-me no salão de fumar, estava com os nervos abalados com tudo o que acontecera.

Bispo era um homem grande, forte, possante, que lutara no Batalhão da Marinha do Comandante Felinto Perry, batalhão que se distinguira pela sua bravura, que tomou a Lapa e tomou parte em muitos combates; valente e, naquele momento, bêbado!

Não troquei uma palavra com o tenente de serviço e, aturdido, obedeci à chamada de 'a condução está pronta!'

Pedi, e alguns dias depois, era transferido para o Comando Geral das Torpedeiras, ou para um dos encouraçados.

Resolvi só ir a terra no escaler das 4 horas da tarde, ou no que saía às 5 horas, depois do jantar dos oficiais

Parece que souberam do ocorrido no Quartel-General!

O tenente morreu moço e pouco graduado.

Bispo?... Não sei! Não me interessava, aos moços os dias de ontem parecem nunca ter existido. Bispo provavelmente foi posto em Conselho e cumpriu sentença no Presídio da Ilha das Cobras.

Se houve Conselho, eu, pelo menos, não servi de testemunha, o que foi bom, porque se eu fosse, provavelmente, moço como era, teria estragado o pessoal do *Andrade* e dito muita coisa que não deveria dizer. Nem todas as verdades se dizem!

Esta máxima quem a diz não é um tenente e sim um oficial superior... Hoje!"

De *Reminiscências* de:
PEDRO HANOT SARRAT
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refª)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL>/Estória;

* N.R.: Ver *RMB* 4º trim./98, p. 63

O... IMPERADOR!...

"Ao meu filho Pedrinho

Não me lembro o porquê, ou por qual data, não houvera aula num sábado no Colégio Internacional, situado na Rua São Cristóvão, do qual eu era aluno.

Como fossem 9 horas da manhã, achei muito cedo ir para casa, e revolvi ir pescar na Quinta Imperial. Possuía anzóis e linha, porque nos fundos do colégio, que hoje é Rua Francisco Eugênio, havia uma lagoa formada por uns reguinhos d'água e onde todas as vezes que podia fugir, durante as horas de recreio, da vigilância do bedel (Mr. Delpy, um marselhês austero, rápido e severo), ia pescar. Por isso é que sempre tinha anzóis e linha comprados numa venda da Vila Guarany, hoje Praça da Bandeira.

Resolvida essa pescaria, entrei na Quinta Imperial, apanhei uma cana-da-índia e pus-me a pescar num sítio onde as águas formavam um grande lago e sombreado por um bambuzal. Já conhecia este sítio, pois algumas vezes, em passeio com o colégio ou mesmo sozinho, já pescara muitos carás, um peixe que chamavam parati, e outro piraúna, como chamava meu companheiro Eugéne Lardy, filho do chefe dos Operários do Gasômetro da Companhia de Gás, meu habitual parceiro dessas traquinadas.

Deixei sobre um banco de pedra meus livros e cadernos de deveres que eu devia fazer em casa, no domingo, para apresentá-los, na segunda-feira, quando regressasse ao colégio. Nesse tempo não havia gripes nem revolução de 24 ou 30 que fizessem promoções... por média.

Instalei-me à beira do lago e comecei a pescar. Que sorte! Os carás, paratis, piraúnas e bagres subiam e enchiam o barbante adrede preparado. Estava alheio ao mundo e só olhava a rolha da linha quando mergulhava, demonstrando estar assim fisgado um peixe.

Tão entretido estava que não via o que se passava ao redor e tão distraído que não percebi um grupo que tinha chegado perto do lugar onde eu estava. Zás! Peguei um bagre e ia tirá-lo do anzol quando vi o grupo a uns 40 metros.

Fiquei petrificado! Não sentia as pernas, senti que ia desfalecer e fiquei imobilizado de pavor! Quem chefiava o grupo? O Imperador! O Imperador! Era ele... O Imperador que eu conhecia por causa das vinhetas dos selos e das moedas! Era o dono daquilo onde estava e, mais do que isso, o Imperador!

Imóvel, estático, sem mesmo desviar meus olhos dele, fiquei não sei quanto tempo! Destacou-se do grupo um homem todo fardado, cheio de dourados e dirigiu-se para mim. O Imperador! Estou perdido! Que idéias tétricas, pavorosas e medonhas me passaram pela cabeça. Na minha vida nunca senti um pavor semelhante. Estava perdido. Oh! O Imperador!... O Imperador!...

Não distinguia bem o que seriam essas coisas horríveis que iriam me acontecer, só percebi que estava em falta com o Imperador e o Imperador em meu cérebro de criança era uma coisa tão cheia de poder e tão difícil de compreender, sua potência e autoridade, que quase o comparava com o "Papai do Céu"!...

O tal "*doré sur tanches*" em tom áspero, me chamando não sei se de "patife" ou outra qualquer coisa, que não me lembro por estar "medusado", disse-me que Sua Majestade me chamava.

No trajeto, até a presença dele, disse-me uma porção de coisas que deviam ser desagradáveis e que ainda mais me apavoraram e que me faziam julgar um desfecho terrível.

Como um autômato compareci diante de Sua Majestade. Era um homenzarrão, com uma barba muito grande e branca. Perto dele havia uma senhora idosa, uns barbadões e

gente agaloada. Olhou-me e, quando eu esperava que desse homenzarrão saíssem frases terríveis ditas em voz de trovão, ouvi uma voz fina perguntando: "Menino, por que não está no colégio? São horas de aula." Não me lembro bem se foi isso, mas esse era o sentido. Apavorado, expliquei-lhe como pude minha situação e por que me achava ali e... olhando-o, estarrecido, emudeci, com os olhos a escorrerem lágrimas. A assistência nada dizia e sorria, hoje avalio por que, devia se ler em mim o pavor.

O Imperador, em frases bondosas e carinhosas, lembrou-me que minha mamãezinha (sic) teria prazer em me ter o maior tempo possível perto dela, deu-me conselhos paternais sobre estudos, que eu fosse um bom brasileiro; perguntou-me em que colégio estudava, o que estudava, enfim, falou-me como se eu fosse um velho conhecido e um menino que estivesse sob seus cuidados. Da falta que cometera, da transgressão, nem a menor palavra. Estava assombrado!

O Imperador não me mandava prender, dar bolos ou fazer qualquer coisa violenta, apesar de eu ter entrado em seu jardim e ter roubado seus peixes; raciocínio infantil...!

Mandou-me para casa. Fiz-lhe uma reverência; nesse tempo, faziam-se esses cumprimentos às pessoas de respeito, ou mais idosas, e fui apanhar meus livros que estavam sobre o banco de pedra e abandonando pescaria, anzóis e "*tutti quanti*" criminosos! Não olhei mais para trás e escafedi-me o mais ligeiro possível...

O quê! O Imperador era um homem como os outros? Um homem bom que não dizia coisas ruins como o dos dourados?!

Que admiração passara a ter por ele! Como eram mentirosos e ruins aqueles que diziam que ele era o dono de tudo, mandava em todos e até mandar enforcar podia...!

De *Reminiscências*

PEDRO HANOT SERRAT
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refª)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

O TELEGRAMA

Uma das figuras mais conhecidas a bordo de qualquer navio da Marinha é, sem dúvida, a do externo, cujas tarefas exigem um safismo tão grande que, para executá-las, era necessário ter uma vocação especial, tanto que, em algumas Organizações da Marinha, esta função tornava-se vitalícia. Era o caso do Cabo Cavalcante, carinhosamente conhecido como Cavuca, externo do Submarino *Bahia* na década dos anos 60. Franzino e safo, a par de suas inegáveis qualidades para o serviço de externo, Cavuca era um dos marinheiros mais populares da Ilha de Mocanguê e quiçá de toda a confraria de externos da Marinha. Mas, mesmo assim, como ninguém está isento, ele aprontava umas boas de vez em quando.

Do mesmo modo como acontece com os navios, sejam de guerra ou não, que devem comunicar, imediatamente, suas chegadas ao porto, os marinheiros, costumeiramente, também o fazem para suas esposas ou namoradas. Uns até mesmo por obrigação.

Naquela época, os meios disponíveis de comunicações eram ainda bastante precários. Para se falar ao telefone de Niterói para o Rio já era difícil, imagine quando se tentava falar de outra cidade mais distante: perdia-se o dia inteiro numa telefônica para, com muita dificuldade e diversas interferências, se conseguir falar. Aliás, não se falava: gritava-se. A carta era tão demorada que muitas vezes chegava-se em casa, de regresso, bem antes dela. Por fim usava-se o telegrama, que, apesar de ser bastante lacônico e sem a privacidade desejada que a carta e o telefone oferecem, era o meio mais prático usado pelos marujos.

Junto com a primeira retinida lançada de bordo, saía também o externo do navio, com sua pasta cheia de incumbências para serem executadas no menor prazo possível, pois tinha que trazer, na volta, as ansiadas correspondências para bordo. Entre inúmeras tarefas, tinha que passar algumas dezenas de telegramas no correio local.

Era comum faltarem a bordo os formulários de telegrama e, por isso, cada um que desejasse redigia sua mensagem para casa em diversos tipos de papel e formatos de letra, em função da premência de tempo para escrever. Os maquinistas eram os últimos a entregar e, normalmente, num pedaço de papel untado de graxa e num garrancho difícil de se decifrar – outra incumbência do externo.

Lá ia Cavuca, pela prancha afora, em direção ao correio, onde, no balcão estreito, transcrevia todos aqueles rascunhos para os formulários padronizados existentes na agência local. Preenchia individualmente cada telegrama, preâmbulo e texto. E ai dele se falhasse um só sequer.

Certa feita, um oficial, ao chegar em casa, regressando de uma longa viagem, encontrou sua esposa macambúzia e emburrada, e antes mesmo do beijo de chegada ou de qualquer conversa, mostrou-lhe um telegrama, recebido nas vésperas, com o seguinte texto:

"QUERIDA VG
CHEGUEI BEM SAUDADES PT BEIJOS PT
CAVALCANTE PT"

O mais estranho de tudo é que o oficial em questão não se chamava Cavalcante, nem mesmo no sobrenome.

Colaboração de:
OSCAR MOREIRA DA SILVA
Contra-Almirante (RRm)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

AS BADALADAS DO MEIO-DIA

Em março de 1970, assumia o comando do 1º Distrito Naval o temido, enquadrado e meticuloso Almirante Uzêda*, que, entre outras qualidades, era um obstinado amante das tradições navais. Conhecia tudo sobre o Cerimonial e o Regimento de Apitos da Marinha, entre outras coisas.

Em pouco tempo percebeu que faltava um sino no mastro do Cais da Bandeira em frente ao Edifício Tamandaré, que abriga-

* N.R.: Almirante José Uzêda de Oliveira, ver *RMB* 2º trim./2001 – pág. 177.

va, entre outras organizações da Marinha, no sétimo andar, o Comando do Primeiro Distrito Naval.

Ele tomou conhecimento de que no Museu Naval, na Rua Dom Manuel, havia um depósito de velhos sinos de navios desativados. Fomos lá e ele escolheu, entre tantos, o sino do velho Cruzador *Tamandaré*. Depois de mandar limpá-lo no Arsenal de Marinha, ele foi instalado no mastro do Cais da Bandeira. Fui incumbido de organizar o Serviço do Sino, que consistia em criar um grupo de marinheiros que, durante as 24 horas do dia, exatamente de meia em meia hora, iriam badalar aquele sino como manda o Cerimonial da Marinha.

Na mesma época, o Almirante Uzêda, ao observar da janela do seu gabinete, verificou que vagas de pessoas adentravam, a pé, pelo pórtico do Distrito, e uma grande parte delas se dirigia para a Ilha das Cobras. Era uma longa caminhada, especialmente para os mais velhos e gordos.

Preocupou-se, então, em ajudar, alugando um ônibus particular para fazer um circuito, no período de 7 às 18 horas, saindo do corpo da guarda do Distrito, próximo ao pórtico de entrada, seguindo pelo Cais da Bandeira, atravessando a ponte e daí entrando pelo portão do Arsenal de Marinha. Lá dentro, passava por todos os caminhos, principalmente pelo Cais Norte, pegando e deixando as pessoas onde desejassem.

Só uma exigência fez o Almirante: o ônibus teria que sair exatamente a cada meia hora e, ao sair, deveria buzinar, imitando um apito de suspender de um navio. Lá de cima, ele escutava a buzina e checava, instintivamente, a hora. Se não batesse com os 30 minutos ou hora cheia, lá vinha bronca. Os motoristas não titubeavam, senão eram imediatamente trocados.

Formei, então, um grupo de marinheiros recém-chegados da Escola de Aprendizes do Espírito Santo para executar o "serviço do sino". Aproveitando um dia em que o Almirante iria almoçar com várias autoridades convidadas em sua câmara e que eu estaria sobrando, fui almoçar mais cedo no rancho do Distrito, lá no Arsenal Velho, para, em seguida, iniciar o serviço do sino.

Cerca de 11h40min, enquanto o Almirante e seus convidados conversavam, lá em cima, no seu gabinete, aguardando a hora do almoço, reuni, lá em baixo, em torno do mastro, todos os marinheiros que fariam o serviço do sino, e comecei a instruí-los como executar aquela tarefa. Expliquei a todos o que era um serviço de quartos – período de quatro horas –, como se davam as badaladas duplas das horas cheias e as complementares badaladas singelas das meias horas. Como faltava pouco para o meio-dia, resolvi mostrar, na prática, como seria o ritmo das badaladas para aquela hora. Toquei, então, as quatro badaladas duplas do meio-dia.

Lá em cima, o Almirante, ao escutar o velho sino do cruzador soar, dirigiu-se, em alto e bom tom, a todos os comensais:

"Começamos, senhores, no justo momento, o serviço do sino aqui no Distrito, como acontece em todos os nossos navios. Podem acertar o seus relógios: são exatamente 12 horas." E acertou o dele, que marcava 11h53min.

Houve uma certa perplexidade por parte dos convidados, mas todos começaram a acertar os seus relógios, num murmurinho geral. Um dos convidados até comentou mais alto: "No meu relógio ainda faltam cinco minutos para o meio-dia!"

"Sino de Marinha não falha. Toca na hora certa. E tem mais! Vocês vão ouvir agora a buzina do ônibus circular que deve estar largando neste momento do Distrito."

Todos se calaram para ouvir a anunciada buzina do ônibus saindo. Nada de ônibus. O silêncio foi, subitamente, quebrado pelo inesperado som de mais quatro badaladas dobradas vindas lá de baixo.

Em seguida às minhas badaladas de demonstração, determinei que cada marinheiro presente também desse quatro badaladas duplas para eu poder corrigir algum erro, quando fui interrompido por um grito lá da janela do sétimo andar: "Pára com esta ... aí em baixo", repetido quatro vezes, como um eco das últimas badaladas dadas no sino do *Tamandaré*.

Era o Almirante Uzêda em pessoa, que esbravejava com quase meio corpo para fora da janela. Neste momento, para embaralhar mais ainda a situação, o ônibus deu a mais longa das buzinadas e largou alheio, para cumprir sua derrota.

O serviço de sino do Distrito Naval começou, mesmo assim, naquele dia, porém somente com uma badalada singela do meio-dia e meia. E eu fiquei lá por baixo até o final das quatro badaladas duplas das 4 horas, sem conseguir fazer direito a digestão e sem aparecer na frente do Almirante Uzêda.

Colaboração de:
OSCAR MOREIRA DA SILVA
Contra-Almirante (RRm)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

O NOVO SIGNIFICADO DE PERPÉTUO

Um comandante muito cômico, quando comandava um contratorpedeiro da *Classe M*, recebeu em sua câmara um taifeiro que havia cometido uma falta e que se apresentou para ser julgado.

O comandante, sempre pronto a fazer algo jocoso, disse ao taifeiro que sua falta era muito grave e que, portanto, lhe iria aplicar a pena de impedimento perpétuo.

Surpreso, o taifeiro implorou que, tendo mulher e filhos, teria que baixar terra para dar-lhes assistência.

O comandante considerou o apelo e reduziu a pena pela metade: um dia ficaria a bordo e no outro baixaria a terra.

Eram assim as brincadeiras do comandante, que, em realidade, possuía um coração bondoso, tendo dispensado, no dia seguinte, o taifeiro da falta cometida.

Colaboração de:
BERNARD DAVID **BLOWER**
Almirante-de-Esquadra (Refº)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

A PERSEGUIÇÃO DO CATEDRÁTICO

Um meu colega dos idos de 1944, inteligente porém desleixado, cursava a Escola Naval, tendo passado com notas muito baixas para o 1º ano. Naquele ano as notas de suas provas continuavam baixas, pois meu colega, embora disciplinado, mostrava-se desinteressado, e creio que já pensava em pedir baixa no fim do ano, como realmente aconteceu.

Vários episódios cômicos aconteceram com este meu colega, porém o mais interessante sucedeu na prova oral de Descri-

tiva, na qual ele precisava de nota alta para passar.

Quando chegou sua vez de ser examinado, o catedrático mandou que ele se dirigisse para o quadro-negro e traçasse a linha de terra, tendo o colega murmurado: "Já sabia que ia contar com a má vontade da banca examinadora." Feito isso, se retirou da sala de provas, pedindo baixa poucos dias depois.

Colaboração de:
BERNARD DAVID **BLOWER**
Almirante-de-Esquadra (Ref^{a})

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

ELE NÃO FALAVA INGLÊS

Havia embarcado no Navio *Mauá*, do Lloyd Brasileiro, um novo 3º telegrafista, recém-formado, que não conhecia cidades fora do Brasil. Assim, como iriam para Nova Iorque, pediu ao seu colega Tobias que lhe mostrasse a cidade quando lá chegassem.

Chegando o grande dia de conhecer uma cidade estrangeira, como Tobias iria baixar terra antes, recomendou ao colega que, quando saísse de bordo, fosse esperá-lo num bar indicado, junto ao cais, e que, como não sabia falar inglês, que dissesse ao garçom, que já o conhecia, apenas *waiting Tobias*.

Seguindo as instruções recebidas, ao sair de bordo, o 3º telegrafista sentou-se no bar e aguardou o garçom.

Infelizmente, o garçom que o vinha atender não era o amigo do Tobias e sim um recém-empregado que não o conhecia. Ao receber o pedido no péssimo inglês do nosso herói, entendeu como se fosse *waiter, two beers* – garçom, duas cervejas.

Ao recebê-las julgou que fosse gentileza do Tobias e as tomou; nova abordagem do garçom e mais duas cervejas. Felizmente, o Tobias não demorou muito, pois o colega já estava na sexta cerveja, que, por sorte, naquele bar era de meia garrafa.

Colaboração de:
BERNARD DAVID **BLOWER**
Almirante-de-Esquadra (Ref^{a})

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

DIFICULDADES COM O PORTENHO

Logo após ter pedido baixa da Escola Naval, devido aos acontecimentos ocorridos em 1948 naquela escola, fiz concurso para a Escola de Marinha Mercante, tendo sido aprovado e designado para servir como 2º piloto do navio *Maria*, do Lloyd Brasileiro.

Durante os quase 12 meses que ali servi, poucos dias permanecemos no Rio de Janeiro, escalando em diversos portos da América do Sul e da Europa. Assim, por duas vezes estivemos atracados na Darsena Norte do porto de Buenos Aires,

uma vez por cerca de dez dias e na outra por 19 dias.

Como pouco ficávamos no Rio, recebíamos alguma ajuda financeira nos portos em que os agentes do Lloyd tivessem alguns recursos disponíveis. Assim, no porto de Buenos Aires, poucas vezes baixei terra, saindo apenas para conhecer alguma coisa da cidade, sem fazer despesas.

Resolvi, porém, um dia, sabendo das delícias da cozinha portenha, ir a um bom restaurante. Assim feito, fui ao Shorthorn Grill, no início da Calle Florida – hoje inexistente.

Como chovia, estava com uma capa de chuva, e, ao caminhar pelo corredor que levava à sala de refeições, ouvi uma voz feminina que me chamava: "Piloto, piloto". Fiquei surpreso por imaginar que já me conheciam na cidade.

Nada disso!

Era apenas a senhorita da portaria, que me pedia para deixar a capa no local apropriado, pois, em portenho, capa é piloto.

Colaboração de:
BERNARD DAVID **BLOWER**
Almirante-de-Esquadra (Refª)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória;

O sentimento de ser não é a capacidade de perceber o mundo exterior, ele é, ao contrário, sua capacidade de ver a si mesmo.

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ARGENTINA

Revista de Publicaciones Navales – 2. Quad. 02;

BRASIL

Anais do Museu Histórico Nacional – v. 34/02
Associação Nacional dos Veteranos da FEB – out./02
Blumenau em cadernos – jul./ago. 02; set./out. 02
Diário de Bordo – nov./dez. 01-jan. 02; fev./abr. 02
A Fragata – nº 50/01
Informativo Marítimo – jul./set. 02
A Macega – set./out. 02
Memória Escoteira – jul./set. 02
Notícia Bibliográfica e Histórica – out./dez. 02
Passadiço – Ano 15/02
Pesquisa Naval – set. 02
Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – 29/01
Tecnologia e Defesa – nº 92/02; nº 93/02
Think Tank – dez. 02 / fev. 03
Veredas – dez. 02

CANADÁ

Maritime Affairs – spring 2002

CHILE

Revista de Marina – set./out. 02

ESPANHA

Revista de História Naval – nº 78/02

ESTADOS UNIDOS

Jane's International Defense Review – nov./02
Naval War College Review – nº 1/02; nº 2/02
Proceedings – dez./02
Sea History – summer/02; autumn/02
Ships in Scale – set./out. 02

FILIPINAS

International Portfolio – maio/junho 02

FRANÇA

Cols Bleus – ago. 02

INGLATERRA

Mercator's World – set./out. 02
Marine News – maio 02; jun. 02; jul. 02
Ships Monthly – jul. 02; out. 02
Warships – maio 02

ITÁLIA

Iccrom Newsletter – set. 02

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval – jul./set. 02
Revista da Armada – nov./02; dez./02
Revista de Marinha – dez. 01/jan. 02 a out./nov. 02

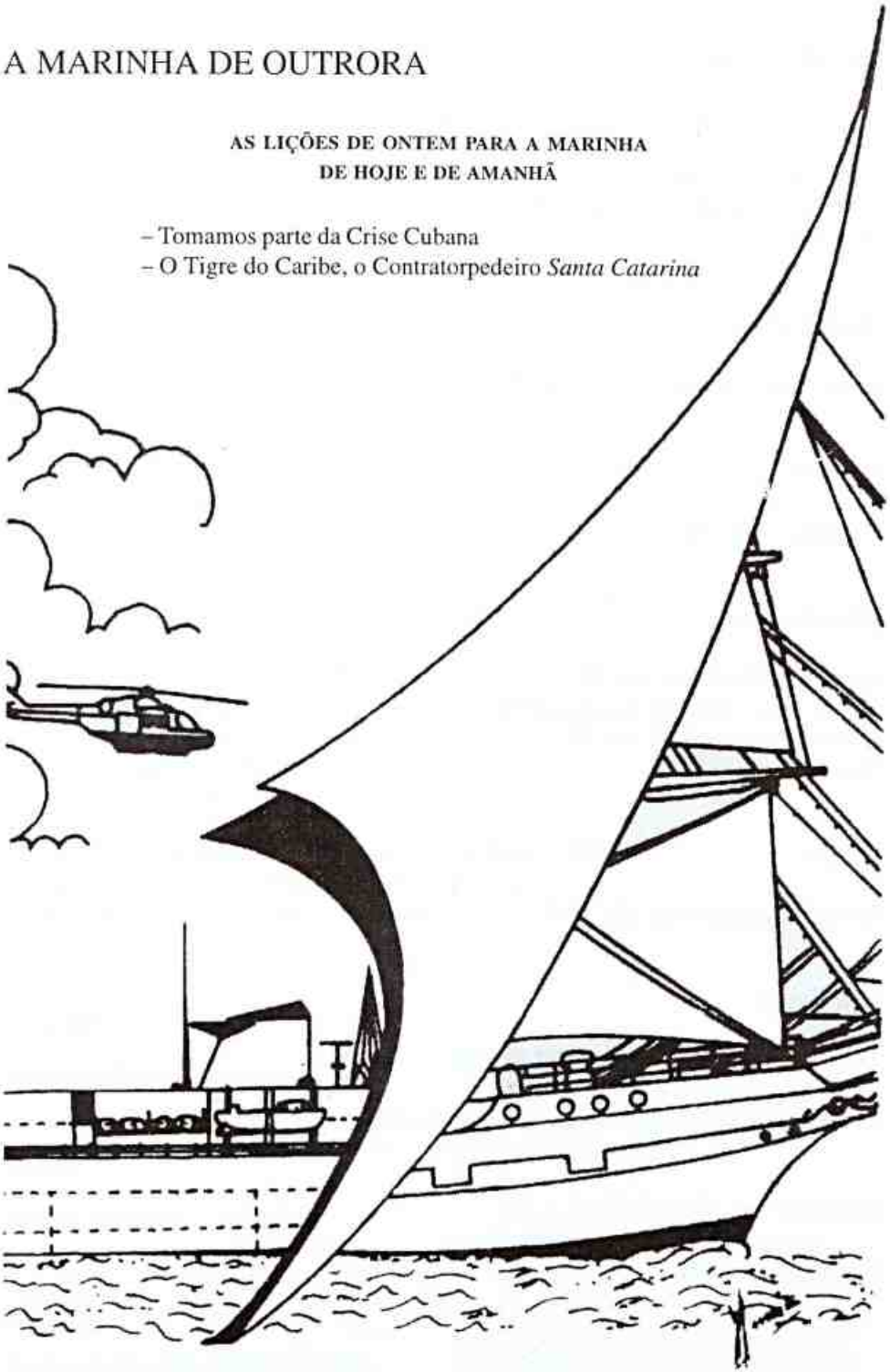
URUGUAI

Geosur – set./out. 02

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– Tomamos parte da Crise Cubana
– O Tigre do Caribe, o Contratorpedeiro *Santa Catarina*



"TOMAMOS PARTE" DA CRISE CUBANA

Éramos três oficiais brasileiros a bordo do contratorpedeiro americano USS *Perry*.

A parte teórica do curso de Tática Anti-Submarina havia terminado na Fleet Sonar School, em Key West, Flórida. Embarcamos para um estágio de 30 dias no mar, em exercícios com submarinos.

No Brasil, o Presidente condecorava com a Ordem do Cruzeiro do Sul o revolucionário e depois lendário herói cubano Che Guevara.

Aparentemente, não havia, por parte da oficialidade americana, mudança do trato em relação a nós brasileiros.

Os exercícios ocorriam sob a supervisão de instrutores da escola de sonar e de oficiais de bordo, sem hora prefixada e todos os dias. Em um determinado dia, não nos convocaram para o adestramento normal.

Notamos que o navio seguiu um rumo fixo, e, ao cair da noite, avistávamos luzes de terra ao longe. Foi então que resolvi subir ao local do Centro de Operações de Combate onde estavam os equipamentos de sonar e radar. Já passava das 22 horas e lá se encontrava de serviço um dos nossos instrutores de bordo, um primeiro-tenente que havia sido convocado após ter terminado seu curso civil de engenharia eletrônica. Explicou que a terra no radar era Cuba e os pontos luminosos, navios soviéticos, que estavam sendo identificados por suas (deles) emissões de radar. Perguntou se eu não gostaria de o ajudar. Obtendo respostas afirmativas, passou-me um livro onde estavam catalogadas diversas freqüências de radar e os tipos de navios que as usavam. Ficamos trabalhando em conjunto por quase duas horas.

Pouco depois, subi ao passadiço, onde estava outro oficial de serviço, um tenente cursado em Anápolis, que, logo me vendo, perguntou: "What are you doing here, you are supposed to be sleeping" (O que você está fazendo aqui? Você deveria estar dormindo). Disse isso de forma não muito amigável. Ainda deu para ver Havana iluminada e as diversas silhuetas de navios de guerra, americanos e russos. Estávamos no meio de uma guerra fria que já se tornava quente.

Na manhã seguinte, já com o navio longe do cenário da noite anterior, relatei o fato ao imediato. O comandante tomou conhecimento e, sem saber que decisão tomar, transmitiu por rádio a situação ao Comando da Força-Tarefa, que se absteve de decidir e encaminhou o assunto para o Comando de Operações Navais, que deixou o julgamento para o Pentágono.

À tardinha, veio a ordem para que o navio abandonasse a operação e regressasse a Key West a fim de nos desembarcar juntamente com um capitão-de-mar-e-guerra americano da reserva que cumpria a bordo seu estágio bianual de adestramento.

No retorno, avistamos uma embarcação com uma vela improvisada, praticamente à deriva com cerca de dez pessoas a bordo, inclusive crianças, e que acenavam por socorro.

O comandante manobrou para o resgate e, trazendo-os para bordo, verificou que eram cubanos fugindo para Miami. Mandou-nos chamar para que servíssemos de intérpretes. Eram duas famílias cubanas, há dois dias no mar; suas propriedades haviam sido confiscadas pelo novo governo e sentiam-se ameaçadas. As crianças enfraquecidas pelo enjôo, a água já era racionada, ninguém tinha mais forças para remar. Todos, já bastante maltratados por queimaduras solares, foram encaminhados para a enfermaria.

Chegamos em Key West à noitinha e desembarcamos de lancha. Os cubanos seguiram de helicópteros para um destino

por nós ignorado. Fomos realojados na Base Naval.

No dia seguinte, tivemos notícias de que nosso regresso ao Brasil se daria na data prevista para o término do curso (ainda faltavam 15 dias) e que, até lá, estávamos liberados. Isso porque o avião da Força Aérea americana que nos transportaria já estava com sua programação fechada com os nossos nomes.

O mesmo aconteceu com o capitão-de-mar-e-guerra americano da reserva. Aconteceu que ele era dono de uma cadeia de lojas em Nova Iorque e tinha vindo para Key West em seu iate. Convidou-nos para almoçar a bordo, onde passamos a champanhe e caviar. Pediu desculpas pela forma como tínhamos sido tratados e sentia não poder nos levar para um passeio em seu barco. Iria regressar, naquela mesma tarde, para Nova Iorque, onde morava, em avião de carreira, pois os negócios o esperavam.

Resolvemos ir para Miami e lá ficamos 15 dias comendo hambúrguer e tomando Coca-Cola.

Colaboração de:
MUNIR NAGIB HANNA ALZUGUER
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{a})

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Crise de Cuba /; Estória /; MO;

O TIGRE DO CARIBE, O CT *SANTA CATARINA*

Dia desses, navegando pela Intranet, ao buscar fotografias históricas, deparei com o velho Contratorpedeiro *Santa Catarina*, o "Tigre do Caribe", como carinhosamente o chamávamos. Quanta saudade! Quase pude ouvir novamente o toque de guarnecer detalhe especial para o mar ou mesmo o som estridente do alarme que nos punha apressados pelos seus corredores, quando por ocasião do guarnecimento de postos de combate, ou o aviso de "postos de abandono!". De todas as ilusões e fingimentos que eventualmente vivi, foi nesses momentos que simular era algo tão próximo do real.

Com seus canhões a cuspirem granadas, reparos de 40 e torpedos, quantas vezes colocamos todos os alvos aéreos ou submarinos a pique. Era impiedoso com o inimigo! Veloz como um tigre – vem daí talvez o epíteto –, tinha em seus mastros sempre a tremular a fita azul, símbolo das várias vitórias alcançadas durante as corridas disputadas em alto-mar. Entre outras condecorações, ostentava quatro âncoras, "Eco duas barras" – eficiência absoluta, incontestável –, e, dentre os serviços prestados à Nação, estão as inúmeras viagens ao estrangeiro, onde tão bem representou o nosso país em missões militares ou até mesmo diplomáticas, conduzindo tripulações que eram verdadeiros reflexos da alma brasileira, desde as suas complexas invenções étnicas ao calor humano tão intrínseco à raça, adquirido aqui nos trópicos, que nos faz diferentes, cordiais, generosos como pessoas. Também fez o patrulhamento, sempre que necessário, do nosso mar territorial e os conseqüentes aprisionamentos de navios que lá teimavam em transitar ilegalmente.

Quantas vezes, do seu convés principal, quando, em noite de lua cheia, em momentos de abstrações, abracei a vastidão do oceano, sonhei, escrevi cartas de amor para o meu amor, delirei... Na arfagem cadenciada de sua proa, na crista da onda, famos, eu e ele, o corajoso marinheiro e o super *D-32*, estreitando cada dia mais as nossas relações, espreitando o céu, o horizonte, o mar, objetos únicos selecionados em nosso visual, mas que se impunham como um cenário inigualável. Ao cruzar o meridiano zero, ou a linha do equador, quando Netuno embarcava com sua trupe, tinha festa. Lembro-me do dia em que fui batizado com aquela mistura de componentes que me envergonha de relacionar aqui.

Sempre que no rumo sul nos aventurávamos, quando o frio no Atlântico era quase insuportável, em suas aquecidas praças de máquinas eu mergulhava, me refugiava, mesmo não sendo um maquinista, mas lá geralmente me acudiu a generosidade dos meus camaradas navegantes, qual espírito de corpo, ou espírito de navio, como costumamos dizer, que fez com que suportássemos a solidão, as dificuldades inerentes às longas travessias.

Na véspera da atracação, uma expectativa muito grande tomava conta de mim. Não saberia exprimir agora! Desculpem. No porto, o *point* era a praia... sei lá, aquelas coisas de sempre: alegria, um chope para distrair! Na despedida, lágrimas, lenços...

Mas um dia eu tive que ir. Por imposição da própria carreira, o mesmo destino inquieto que nos colocou lado a lado nos apartou: o destino andarilho daqueles que se dedicam ao mar. Um dia também ele não pôde mais sair. Suas máquinas cansaram, sofreram a ação do tempo, do tempo inexorável! Virou alvo, eu soube, e hoje repousa para sempre no fundo dos nossos oceanos, silenciosamente!

Seria mesmo esse o seu destino? Fico imaginando. Mas no fundo do mar repousam tantos heróis! Estaria agora de prontidão, em alerta, sob o olhar generoso de Tritão? Mas isso não importa, o que faz um ser, alguma coisa existir para sempre, não é o seu arcabouço, aquilo que o compõe fisicamente, e sim a sua história, o conjunto das suas ações, os seus grandes feitos. É isso que lhe traz a imortalidade. Evidentemente que a Marinha tem, através do Serviço de Documentação, todos os passos dados pelo velho barco, mas o seu formato, as suas proezas, o seu gingado, a sua fúria, estão guardados para sempre na memória de cada um dos seus ex-tripulantes, e vez em vez fazem-nos emergir, quiçá, em momentos como este, para que na superfície se recomponha em suas imaginações, como se ainda fosse o verão e tudo tivesse se dado na última primavera.

Na verdade nós, marinheiros, nos sentimos meio órfãos sempre que um navio no qual servimos se vai, deixa o serviço ativo. Mas isso é algo muito nosso, particularmente de uma carreira em que misturamos tarefas e apegos, disciplina e devoção.

Outros navios por onde andei também já se foram: Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, Porta-Aviões *Minas Gerais*... outros, não sei! Não sei dizer do meu destino, amanhã quem sabe! Hoje permaneço por aqui, a despeito de tudo. Mas me falta, entre outros companheiros de viagem, ele, o "Tigre", de quem guardarei os melhores momentos entre tantos que vivi!

Colaboração de:
ROBERTO SOBRAL
Suboficial (AR)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Estória /; MO;

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia 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 pela *Revista Marítima Brasileira*.

TRABALHOS SUBMARINOS – Escaphandria

Exame medico do mergulhador – Os homens que são destinados à escaphandria devem ser sujeitos à visita medica. Quando não fôr possivel esta visita, é preciso que se saiba que não devem ser empregados em tal officio os homens:

1º, de pescoço curto, sanguineos e de complexão muito forte;

2º, que soffram de dôres de cabeça, surdos ou que deitem secreções pelos ouvidos;

3º, que em qualquer tempo tenham tido tosse com escarros de sangue;

4º, que sejam sujeitos à palpitações de coração;

5º, que sendo muito pallidos tenham a tez mais azulada que rosea, que tenham mãos e pés frios;

6º, que tenham os olhos injectados de sangue, faces coloridas de pequenas manchas sanguineas;

7º, que bebam muito, que tenham soffrido de doenças venereas ou que tenham tido rheumatismo.

SERVIÇO E DISCIPLINA DOS NOSSOS NAVIOS DE GUERRA

(...)

Classificados os navios por essa fórma, que nos parece methodica e racional, poderiamos ser mais exigentes ainda dando a elles os nomes que se seguem:

Couraçados de 1ª classe = nomes de Almirantes.

Couraçados de 2ª classe = nomes de commandantes, que se recommendem à posteridade; guarda-costas = nomes de combates navaes.

Cruzadores de 1ª classe = nomes dos nossos rios.

Cruzadores de 2ª classe = datas celebres da Patria referentes à Marinha.

Cruzadores de 3ª classe = nomes guaranys, que relembrem os nossos principios; navios-escolas = idéaes politicos e moraes; destroyers = nomes de officiaes da armada, classes annexas e praças de marinha mortos gloriosamente; navios-auxiliares = nomes de bemfeitores à Marinha.

Torpedeiras: 1ª classe = armas de fogo; 2ª classe = armas brancas; e 3ª classe = artefactos de guerra e signaes.

Por esse processo, facil se tornaria conhecer a classe de cada navio e o seu nome não estaria sujeito a substituições.

O MAIOR PAQUETE EXISTENTE

Foi lançado ao mar o maior paquete existente no mundo, o *Cedric*, construido para a companhia White Star Line.

O seu comprimento é de 213m50, bocca moldada de 22m,87; deslocamento – 20.970 tons. (carregado 38.000); calado – 11 mts. Os tres paquetes maiores que se lhe approximam são: o *Celtic*, de 20.880 toneladas; o *Oceanic*, de 17.274, pertencentes à mesma companhia, e o Kaiser *Wilhelm II*, do Norddeustcher Lloyd, que desloca 19.500. O *Cedric* terá nove cobertas e foi lançado ao mar dos estaleiros de Belfast.

ITALIE – GUERRA OFFENSIVE OU DEFENSIVE

A *Rivista Marittima* estudando o assumpto conclue: "Em resumo, a Italia possue uma fronteira terrestre fechada, relativamente pouco extensa e uma fronteira maritima aberta e muito extensa.

Nunca se poderá conseguir que seja de outra fórma. Precisamos, pois, de um exercito especialmente organizado para impedir a marcha do inimigo por terra e uma armada capaz não sómente de defender nossas costas, porém de atacar os navios e as costas inimigas.

Conclusão: A defensiva nos Alpes, a defensiva e a offensiva no mar devem formar o ideal de nosso systema de combate. Nossa arma offensiva não póde ser senão a esquadra: se não a tivermos, não possuiremos nenhuma."

ETATS-UNIS – LES NOUVEAUX CUIRASSÉS "CONNECTITUC" ET "LOUISIANA"

Depois de maduros estudos, de longa discussão, o Congresso votou a construcção destes dous couraçados, mandando que um seja construido nos estaleiros do Estado e que o outro seja confiado à industria particular. Estes couraçados serão os mais bellos de todas as Marinhas actuaes.

Sob o ponto de vista de armamento, serão muitos superiores a seus rivaes, entre outros, ao couraçado inglez *Commonwealth*.

Custará a cada um delles, uma vez armados e equipados, 6.212.000 dollars. Porém, como diz o articulista, não se pode recuar diante de uma tal despeza, se a paz da nação assim o exige.

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

VA	(Ref²)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CA	(Ref²)	Jayme Leal Costa Filho
CMG	(Ref²)	Milton Sergio Silva Corrêa
FC		Deolinda Oliveira Monteiro

SUMÁRIO

ARTE MILITAR

PLANEJAMENTO MILITAR
Poderíamos fazer melhor? (257)

ATIVIDADE MARINHEIRA

ESCOTISMO
Escotismo (260)

FORÇAS ARMADAS

AVIAÇÃO MILITAR
Veículos aéreos não tripulados (262)

GUERRA

GUERRA DE MINAS
Conceito moderno para a Guerra de Minas (264)

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
Afundamento do *Bismarck* (266)

HISTÓRIA

HISTÓRIA MARÍTIMA
A Invencível Armada de Carlos III (268)

PODER MARÍTIMO

LOIDE BRASILEIRO
Lloyd Brasileiro (269)

PODERÍAMOS FAZER MELHOR?

Boletin del Centro Naval (Argentina), 1° trimestre/1998, p. 21-50

Capitão- de-Fragata (FN) Sergio Gustavo Robles*

O autor analisou alguns fatores que atuariam como causa fundamental de atos de incompetência militar. Os erros cometidos durante o planejamento e a execução de operações militares, que foram abordados em distintas edições do *Boletin del Centro Naval*, são demonstrações de algum grau de incompetência. Por certo, afirma o autor, os fatos e exemplos citados não são os únicos da história e, lamentavelmente, devem ocorrer novamente.

O artigo cita o prefácio do livro *Relato de um soldado*, do General Omar N. Bradley:

"Para efetuar o relato de como e por que optamos por fazer o que fizemos, não é possível desconhecer as personalidades e as características das pessoas que interviram na gestação das resoluções. O comando militar é tanto uma prática de relações humanas como o conhecimento de tática e logística. Onde atuam as pessoas há sempre vaidade e ambição, prejuízos e conflitos. Nos generais, como em todo homem e qualquer que seja sua atividade, a capacidade nem sempre eclipsa as debilidades, nem o talento pode esconder as falhas."

O QUE SABEMOS SOBRE INCOMPETÊNCIA MILITAR?

Diz o Capitão-de-Fragata Robles que não se conhecem muitos livros sobre a incompetência de médicos ou de funcionários públicos – e por certo que existe –, porém sobre os militares ele cita três, de início:

Sobre a psicologia e a incompetência militar, de Norman Dixon, militar e psicólogo britânico; *Infortúnios Militares: a anatomia de falhas em guerra*, de Cohen e Gooch, e *História da incompetência militar*, de Regan.

Estas obras o autor selecionou para defender sua tese de mestrado na National Defense University, Washington, DC.

Robles pondera que os autores e as revistas especializadas cometem também suas falhas ao avaliar as razões das vitórias e derrotas nas guerras, porque é fácil se enganar ao atribuir maior importância a certos fatores e desprezar outros.

O articulista analisa vários exemplos, como os combates entre britânicos e argentinos nas Malvinas, apresentando sua tese de que as avaliações nem sempre espelham a realidade dos fatos.

Comenta os efeitos sentidos por ações de administração pública, em obras de engenharia, de infra-estrutura de rodovias, de controle de trânsito. A diferença reside, possivelmente, em que nestas os efeitos são paulatinos e nas operações de guerra acontecem de golpe, de uma vez. Vários autores deixam de considerar as mortes, os ferimentos graves ou incapacidades causadas por ações incompetentes de governos.

Estudo publicado na *Revista da Escola de Guerra Naval*, da Argentina, expõe que muitos consideram que os efeitos principais do mau desempenho militar estejam na carência de equipamento moderno e no

* O Capitão-de-Fragata (IM) Sergio Gustavo Robles formou-se na Escola Naval em dezembro de 1970; fez o curso de Comando e Estado-Maior na US Marine Corps e o Mestrado em Estratégia de Segurança Nacional na National Defense University (Washington, EUA). É freqüente colaborador do *Boletin del Centro Naval*.

adestramento de baixa qualidade. Pondera que os efeitos mais graves são: o decaimento da moral, do espírito de luta, da vontade de vencer e o êxodo de militares capazes.

INCOMPETÊNCIA E PSICOLOGIA

O livro de Norman carregou as tintas sobre as falhas militares, imputando-as à própria psicologia dos militares. Sua conclusão é que as características da instituição permitem, com freqüência, que os menos habilitados assumam altos cargos.

O autor comenta que os combates põem os militares sob tensões múltiplas, derivadas de diversos fatores: escassez de sono, morte de amigos e de subordinados, pressão de superiores, ataques inimigos, insatisfação com ordens recebidas, alimentação inadequada etc. Mas como reage cada pessoa diante do combate está intimamente relacionado com a sua personalidade, com sua psicologia. São mencionados exemplos da guerra civil americana em que o desempenho de chefes é alterado nas fases de preparação para a guerra e no combate propriamente dito. E mais, que as reações não são uniformes e constantes, pois os comandantes mais exitosos também cometeram erros. Nas mesmas circunstâncias, os mesmos erros perpetrados por comandantes menos exitosos foram qualificados de incompetência.

Pergunta o autor: é lícito carregar sempre as tintas sobre os indivíduos não exitosos? A urgência em atribuir a culpa dos fracassos militares aos indivíduos está tão arraigada como a inclinação em imputar a culpa de desastres civis ao erro humano.

O General George Patton tratou deste assunto em diversas oportunidades e costumava afirmar: "Há chefes com propensão a 'cortar cabeças'. Isso acarreta a perda da confiança dos seus subordinados e um homem não pode ser condenado por uma falha inicial no comando."

A QUALIDADE INTELECTUAL

Os melhores cérebros dedicados à profissão militar são atraídos pelas possibilidades de desenvolvimento e remuneração mais atraentes que são oferecidas pelas profissões civis. Estudo recente sobre os tenentes do Exército dos Estados Unidos sugere que os mais brilhantes renunciam à carreira tão logo completam seu serviço obrigatório. Esta seleção natural evita que os mais brilhantes estejam nos escalões superiores da instituição.

Considera Morris Janowitz que as tarefas civis são positivas e atraem os mais destacados, enquanto que as atividades guerreiras são negativas, destrutivas por natureza e não os atraem.

A Einstein se deve um duro comentário: "O homem que desfruta marchar em linhas e filas, ao compasso da música, tem menos que meu desprezo; recebeu seu cérebro por erro: sua medula havia sido amplamente suficiente." No comentário de Robles, um estreito pensamento, desculpável tão-somente por vir de quem vem.

A HABILIDADE INTELECTUAL

Dixon expressa que nem sempre a habilidade intelectual é requisito para alcançar o generalato. Há casos em que oficiais generais tiveram dificuldades para ingressar e prosseguir na carreira, bem como há os que tiveram excelentes antecedentes acadêmicos e não corresponderam à expectativa. Um rendimento brilhante nas escolas não é garantia de êxito na carreira.

Também se constata que um excelente chefe de companhia ou batalhão, ou seus equivalentes navais e aéreos, pode não

ter as características para desempenhar as funções de um comandante de brigada ou exército.

A MENTE MILITAR

Alguns autores postulam a existência de uma mente militar. Huntington menciona que há um consenso de que esta é disciplinada, rígida, lógica e científica, e não flexível, nem tolerante, intuitiva e emocional.

O articulista discute este tema sob vários aspectos, citando exemplos e concluindo que o militar avalia uma escala de valores, atitudes e perspectivas que são inerentes à função militar, mas que também variam com as personalidades e circunstâncias.

A NECESSIDADE DO TRIUNFO

As necessidades humanas de obter êxito são atingidas de diferentes maneiras:

– compreendem hierarquias relacionadas a grau, dinheiro e classe;

– acentuam o desafio da escala de promoções;

– procuram realizações que geram prêmios e recompensas;

– o adestramento e as convenções alimentam a procura do triunfo; tudo serve para dar importância maior a cada nível que é ocupado.

Os êxitos podem se atribuir a duas causas:

– A esperança de êxito (saudável), obtida através da excelência. Associa-se a um ego forte e de atividades mentais independentes.

– O temor do fracasso (patológico), obtido através de qualquer meio. Associa-se a um ego débil e sentimento de dependência.

A INTERPRETAÇÃO DA INFORMAÇÃO

Durante o curso de seu desenvolvimento, o indivíduo adquire um conjunto de crenças e idéias acerca do meio ambiente físico e social em que está imerso. As pessoas são distintas conforme a complexidade de sua formação e a validade de suas crenças e idéias.

O articulista cita várias situações ocorridas na Segunda Guerra Mundial e na Guerra das Malvinas.

O AUTORITARISMO

As características do autoritarismo podem contribuir para a incompetência de várias maneiras:

1. Visto que se comprovou que os autoritários são mais desonestos, mais irresponsáveis, menos confiáveis, mais socialmente conformados e mais desconfiados que os não autoritários, dificilmente serão líderes sociais com êxito.

2. Os comandantes autoritários provavelmente estarão menos dispostos a entender as intenções inimigas e a atuar baseados nas informações referentes a tais intenções, à medida que as mesmas entrem em conflito com suas crenças e preconceitos.

3. A inabilidade para sacrificar tradições e aceitar inovações técnicas.

4. A subestima da habilidade do inimigo (particularmente quando se o considera socialmente inferior).

5. A ênfase na importância da obediência e da lealdade nos níveis mais baixos de comando, a expensas da iniciativa e da inovação.

6. A proteção das reputações dos comandantes mais antigos e o castigo aos subalternos que expressam qualquer opinião que, mesmo valiosa em si mesma, contenha crítica ao superior.

7. A propensão de atribuir culpa de seus próprios erros a outros.

O articulista menciona ainda outras características, sempre exemplificando com fatos históricos das guerras.

ANSIEDADE, RISCO, TOMADA DE DECISÃO E REALIDADE

Afirma Dixon que as pessoas sob condições de estresse se tornam ansiosas e tendem a se colocar na defensiva, negando o que possa ameaçar sua auto-estima, nem são boas em relacionar corretamente os fatores reais com o risco inerente a suas decisões.

A necessidade de responder com prontidão à situação por receio de perder a capacidade de realizar sua tarefa compromete a atuação da pessoa sob tensão.

São Tomás de Aquino definiu o valor de um homem como "a firmeza de espírito no cumprimento do dever , ante qualquer perigo, porém sem se tornar imprudente ou temerário".

Assim, apesar dos regulamentos, muitas coisas não são possíveis de definir claramente na profissão militar. Onde termina a imprudência e começa a covardia ou, ao menos, a excessiva prudência ou falta de agressividade no cumprimento da missão?

Robles discorre longamente, ainda, sobre as organizações militares e a incompetência, sempre oferecendo exemplos.

CONCLUSÕES

Finaliza o articulista dizendo demonstrar as relações que existem entre a psicologia individual – qualidade e habilidade intelectual – e o resultado das ações militares. A busca de maior competência, tanto individual como organizacional, requer ações nos dois níveis.

Conclui que os líderes militares devem realizar uma franca e contínua auto-análise, a fim de estabelecer os traços característicos de sua personalidade e como eles influem em seu cotidiano e também em situações de combate.

Responde, finalmente, à pergunta do título do artigo, afirmando que sim, que *poderíamos fazer melhor.*

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES>/ Planejamento Militar/; Conduta; Qualidade; Rev & Rev;

ESCOTISMO

Memória Escoteira, 1998, p. 2 – Editorial

O primeiro estatuto da União dos Escoteiros do Brasil (UEB), aprovado em dezembro de 1924, ano em que foi fundada a instituição, não estabelecia nenhum vínculo oficial com o Estado. Tão-somente previa que o presidente da entidade seria indicado pelo Presidente da República, especialmente solicitado para esse fim. Foi seu primeiro presidente o Dr. Affonso Pena Jr., então ministro da Justiça. Paulatinamente, nos diversos estatutos que se seguiram, foram definidos conceitos que emprestaram ao Movimento Escoteiro características imutáveis de: sociedade civil de âmbito nacional, sem fins lucrativos, sem vínculo com o Estado, com finalidade educacional; ser praticado segundo os princípios formulados por Baden Powell e adaptados ao nosso país; adotar recrutamento voluntário no ingresso de jovens e adultos.

Em 23 de julho de 1928, foi sancionado pelo Presidente da República, Washington Luís P. de Souza, o Decreto nº 5.497, de iniciativa do Congresso Nacional e em vigor, que estabeleceu, em seu artigo 1º: *À UNIÃO DOS ESCOTEIROS DO BRASIL, associação considerada de utilidade pública e a quem cabe a orientação e fiscalização do Movimento Escoteiro do Brasil, fica assegurado o direito de porte e uso de todos os uniformes, emblemas, distintivos, insígnias e lemas que forem adotados por seus regulamentos, aprovados pelo Governo da República, como é necessário para a realização de seus fins.* E no artigo 2º: *O Governo promoverá a adoção da instrução e educação escoteiras nos colégios e institutos de ensino técnico e profissional mantidos pela União. Assim, há mais de 70 anos, no que concerne à legislação federal, o Escotismo foi claramente conceituado, ficando a UEB credenciada para, com exclusividade, orientar e fiscalizar a sua prática no Brasil. E, ao Governo, caberia promovê-lo, ou seja, impulsioná-lo, procurando a sua concretização.*

Na década de 30, época em que várias autoridades do Governo Federal não escondiam sua admiração por Estados fortes, nos moldes nazista e fascista, foi criada a Juventude Brasileira, dirigida pelo Ministério da Educação, e foi imposta a subordinação do Escotismo àquela instituição estatal. A muito custo, a direção da UEB, cujo presidente era o insigne professor Ignácio de Azevedo Amaral, conseguiu preservar o estatuto e a manutenção do Decreto de 1928.

Cabe a indagação: Qual é hoje a situação do Escotismo no Brasil? Não se vacila em afirmar que é um movimento de educação para os que, voluntariamente, ingressam em um dos Grupos Escoteiros. O efetivo nacional é da ordem de 70 mil, o que coloca o Brasil no último lugar entre cerca de 200 países onde o Escotismo é praticado, ao se considerar o percentual de escoteiros em relação ao número de jovens da faixa etária a que pertencem. A UEB encontra-se bem organizada, oferece cursos para formação de adultos que desejam ser chefes e dispõe de farta literatura escoteira para divulgar suas normas e princípios. Então, o que está faltando? Sem dúvida, apoio! Precisa ser conhecido pelo governo em todos os níveis: federal, estadual e municipal, e, sobretudo, receber o apoio da sociedade. Não seria justo omitir o fato de, em alguns casos isolados, haver a comunidade percebido o valor educacional do Escotismo, e, como tal, concedem o seu apoio.

Há, também, alguns estados e municípios que, oficialmente, emprestam seu apoio. Presentemente, a Lei Orgânica de 17 municípios contém artigos estabelecendo que o Escotismo deverá ser considerado como método complementar de educação, merecendo o apoio dos órgãos do município. Em alguns deles, como por exemplo o de Angra dos Reis (RJ), o texto é mais explícito: "Art. 218 – A atividade escoteira será considerada de relevante utilidade pública no contexto municipal, devendo-se prestar toda assistência e auxílio necessário para a prática do escotismo. Art. 219 – Serão consideradas, através de lei complementar, áreas específicas do município para a criação de parques escoteiros."

Sem dúvida, aqueles municípios estão sintonizados com o Decreto de 1928, sem, entretanto, incorporar o Movimento na estrutura estatal, mas determinando que haja o apoio dos seus órgãos.

Há uma referência a ser feita à única instituição nacional permanente que, tradicionalmente e há dezenas de anos, apóia o Escotismo: a Marinha do Brasil. Na página 4 da *Memória Escoteira*, edição de 1998, nº 26, o tema é apresentado com mais detalhes.

Em civilizações já sedimentadas, e com razoável homogeneidade social, existem as condições naturais para o surgimento natural do espírito comunitário que muito contribui para o encaminhamento de soluções dos problemas que afligem os seus habitantes. Naquelas circunstâncias, o Escotismo prospera no seio da própria comunidade onde está inserido. No extremo oposto, há países com cultura, hábitos e tradições muito especiais, população com elevado contingente de pessoas carentes, onde o Escotismo é institucionalizado na rede de escolas públicas que dão todo apoio necessário à sua prática. A qualidade do escotismo naqueles países é aferida pelo *bureau* mundial e recebe a sua aprovação. Outros há, também com milhões de escoteiros, em que as associações escoteiras não se aproximam do poder, e sim da estrutura do Estado, como ministérios e secretarias de educação, para obter o apoio de que necessitam.

Em 17 de março de 1995, por ocasião do lançamento do programa "Acorda Brasil: está na hora da escola", pelas mãos de uma escoteira, foi entregue ao Presidente da República uma carta do presidente do Centro Cultural do Movimento Escoteiro (CCME). A correspondência registrava o intento de reafirmar a nossa crença de que o escotismo é um dos poucos instrumentos colocados à disposição da sociedade para completar a educação dos jovens. É um dos componentes que se somam aos esforços da escola, da família e da igreja no sentido de prepará-las para a cidadania real. E, no final: oportuno mencionar que o escotismo não pode ser nem obrigatório nem estatizado. Mas tem que ser redescoberto no Brasil!

Acreditamos na causa, Sr. Presidente, e estamos ao dispor do governo de V. Exª para colaborar no trabalho hercúleo de preparar bons cidadãos para construir um Brasil melhor.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADE MARINHEIRA>/ Escotismo/; Rev & Rev;

VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS[1]

Proceedings, setembro/2000, p. 38-41
Capitão-de-Fragata Kevin P. Miller (USN)[2]

O Comandante Kevin P. Miller trata do futuro emprego de UAVs (*unmanned aerial vehicles* = veículos aéreos não tripulados) e, inicialmente, informa que os Estados Unidos e a Coalisão Ocidental executam missões sobre zonas de interdição aérea (*no fly zone* = NFZ) em céus soberanos de duas nações: Iraque e Bósnia-Herzegovina. Explica que, no Iraque, as patrulhas armadas aéreas evitam que Saddam Hussein ataque parte de seus patrícios e, na

1 N.R.: Tradução, resumo e comentário do Contra-Almirante (AvNav-Ref) Jayme Leal Costa Filho. Matéria já publicada na *RMB* do 4º trim/2002, pp. 262 a 264, com outra redação.

2 N.R.: O Comandante Miller comandou o *VFA-105* e participou de várias operações, tais como: Deny Flight, Southern Watch, Vigilant Warrior, Desert Fox e Deliberate Forge. Recebeu o grau de mestre em Segurança Nacional e Estudos Estratégicos no Naval War College em novembro de 2000. Atualmente serve no OP NAV *NS-512* – Warfare Policy and Doctrine do Comando de Operações Navais da Marinha dos Estados Unidos.

Bósnia-Herzegovina, que facções beligerantes usem aeronaves em sua guerra civil.

Comenta que os Estados Unidos já sofreram baixas: em 1994 dois helicópteros *Black Hawk* foram abatidos na zona interdita do Iraque e, mais tarde, foi derrubado por míssil superfície-ar um *F-16*. Comenta que tais perdas trazem enormes problemas para a política americana naquelas regiões, em especial se as tripulações são capturadas. Mas acena com uma esperança de salvação: substituir aeronaves tripulada por veículos não tripulados (VANTs), o que acarretaria a possibilidade de serem multiplicadas as sortidas sem mais pressão política, custos e risco.

Na Guerra do Golfo foi usado um veículo aéreo não tripulado – o *Pioneer* -, pequeno e barato, capaz de ser lançado de bases improvisadas, inclusive de conveses de vôo.

A estréia foi alvissareira, pois os comandos locais passavam a ser supridos de informações em tempo real.

Prevê-se que, futuramente, os **grandes** VANTs voarão a 80.000-150.000 pés (24.400-45.700 metros) e serão capazes de se manterem em vôo por semanas. Poderão ser lançados e controlados desde o território dos Estados Unidos ou transportados por navios-aeródromos.

Sua missão seria a de uma plataforma sensorial e de comunicações.

Outros grandes VANTs seriam os de combate (UCAVs = VANTCs), capazes de varrerem com seus sensores mais de 200 milhas ao seu redor como também de transportarem variado sortimento de armas ar-superfície, ar-ar e mesmo mísseis como armas defensivas ar-mísseis, não ultrapassando 1.000 libras (cerca de 450 quilos) de carga útil.

Os VANTCs de porte médio teriam envergadura de 30 a 50 pés (9 a 15 metros) e seriam lançados de bases terrestres ou por combatentes de superfície.

Poderiam permanecer no ar por horas ou dias, operando de 5.000 a 45.000 pés (1.500 a 13.700 metros), portando carga similar à dos seus colegas grandes. Sua missão seria a de ataque e destruição de alvos.

Já os VANTCs pequenos (6 a 8 pés = 1,80 a 2,40 metros de envergadura) seriam usados por tropas terrestres para monitoramento de áreas urbanas de alto risco, operando até mesmo por baixo da camada de nuvens, por horas a fio.

Mas a família tem mais rebentos: os micro VANTCs. Com envergaduras inferiores a 12 polegadas (cerca de 30 cm), serão usados pelos próprios soldados como extensão de seus olhos, para bisbilhotarem do outro lado da esquina ou mesmo o que se passa no quarto ao lado (comentário do tradutor: "Não percebi qualquer ironia do autor.").

Os micros poderão constituir submunição para lançamento desde os VANTCs e poderão ser incorporados à já existente família de armas que registram danos causados por bombas.

Diz o autor que, nesse contexto de tamanhos e emprego, os VANTCs maiores poderão vetorar seus "irmãozinhos" menores para cumprirem missões de ataque direto e de guiagem de armas de controle remoto.

Em missões sobre as zonas interditadas ao vôo (NFZ), tais como as da Bósnia e do Iraque, modesto número de VANTCs poderia substituir muitos aviões de combate mantidos em patrulhamento permanente. A informação prestada e a vigilância de 24 horas dariam ao comando responsável pela efetiva interdição da área excelente capacidade de decisão.

Entretanto, o autor declara que o número atualmente existente de VANTCs é muito pequeno e suas possibilidades muito limitadas, bem abaixo das descritas no artigo.

Finaliza afirmando que "esta opção para patrulhamento da zona de vôo proibido (NFZ) poderá se tornar uma realidade no futuro próximo".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Militar/; Veículos aéreos/; Ciências e Tecnologia/; Rev & Rev;

CONCEITO MODERNO PARA A GUERRA DE MINAS[1]

Naval Forces, março/2002, p. 10-19
Mike Docherty[2], Dieter Kraus[3] e Frank Schweiwert[3]

Sob o título acima, a revista *Naval Forces*, do Grupo Mönch, publica excelente matéria sobre a guerra de minas. Tal matéria constitui-se, em verdade, de dois artigos, o primeiro de autoria de Mike Docherty e o segundo dos doutores Dieter Kraus e Frank Schweitwert.[4]

Sonar TSM 2022 MK III

Mike Docherty, da Thales Underwater Systems (TUS), empresa sucessora da Thomson Marconi Sonar (TMS), começa seu artigo com ligeiro histórico do emprego de minas, que se inicia nos albores dos 1900. A este trecho deu o subtítulo "A Ameaça da Mina". Ilustra-o com interessante figura que exibe fotografia das minas Stonefish, Rockan, Manta, Sadaf e outra não batizada, da família das minas verticais de fundeio.

Em seu segundo subtítulo – "Caminhos para contrapor-se à ameaça das minas" –, o autor demonstra aquilo que constitui o cerne do *mine warfare business*: as medidas contraminas baseadas nos seguintes sonares ativos (*active sonar counter-measures*):[5]

– Hull Mountain Sonars (HMS) – montados a bordo do navio varredor;

– Variable Depth Sonars (VDS) – apresentados sob o navio varredor;

– Propelled Variable Depth Sonars (PVDS) – apresentados a vante do navio varredor, ao qual é ligado por um cabo-guia (*tether*);

– Sidescan Sonars – destinados, prioritariamente, para, em tempo de paz, varrerem os corredores de navegação (Route Survey).

Informa o autor que, apesar de usados em várias Marinhas de guerra, tais sistemas estão em contínua evolução, o que é exigido pelo incessante progresso das ameaças.

No terceiro subtítulo – "Sistemas de caça-minas modernos" – é apresentada aos

1 N.R.: Tradução, resumo e comentário do Contra-Almirante (AvNavRef^{a}) Jayme Leal Costa Filho. Matéria já publicada na *RMB* do 4º trim/2002, p. 262 a 264, com outra redação.

2 N.R.: Mike Docherty pertence a Thales Underwater System.

3 N.R.: Dieter Kraus e Frank Schweiwert fazem parte do programa MJ 2000 da Marinha alemã.

4 N.R.: Os trabalhos dos autores são bastante ilustrados e todas as ilustrações têm legendas que as tornam razoavelmente acessíveis.

5 N.R.: Deixamos de traduzir nesta seção os nomes das diversas categorias de sonares a fim de não prejudicar sua exata compreensão. Contudo, serão encontradas mais adiante.

leitores esplêndida figura explodida, cujo foco é um navio varredor, na qual são discriminadas as unidades constitutivas de um moderno sistema antiminas: sistema acústico/magnético; sistema de desmagnetização do navio (*degaussing*); console de integração de comando, controle e comunicação (C3) TSM 2061; sonar autopropulsado de profundidade variável (PVDS = *Propelled Variable Depth Sonar*); sonar de casco TSM 2022 MK III; sonar de profundidade variável de bordo do navio varredor 2093; sonar de varredura lateral "multifeixe" (*Multi-beam Side Scan Sonar*) e equipamento de varredura rebocável.

No quarto subtítulo – "Sonar TSM 2022 MK III" – encontra-se a descrição desse equipamento.

A comparação entre a operação do sonar autopropulsado de profundidade variável e a do sonar de casco ocupa todo o quinto subtítulo – "Comparação das Operações do HMS e do PVDS".

Trata-se do trecho mais técnico do trabalho, de interesse creio que exclusivo de especialistas. Aliás, para estes, tanto a descrição do TSM 2022 MK III SONAR quanto a comparação HMS *versus* PVDS poderão ser de excepcional interesse .

Na previsão, Docherty externa sua certeza de que as minas continuarão a ser o mais efetivo agente dissuasório de ações navais inimigas de superfície ou submarinas, quer do ponto de vista psicológico ou do da dura realidade.

Programa MJ 2000

Neste segundo artigo temos extensa notícia do programa MJ 2000, da Marinha alemã. Kraus e Schwerwett começam com ligeiro histórico e, ao longo de mais dez subtítulos, vão dando conta do estado da arte no campo da guerra contra as minas.

Em alemão, MJ 2000; em inglês, Minehunting 2000. É um programa da Marinha alemã que visa à conversão de 22 de suas unidades em outras tantas embarcações dotadas da mais requintada e atualizada tecnologia de ponta no campo da guerra de minas.

Os doutores (como nos referiremos doravante ao Dr. Kraus a ao Dr. Schwerweit) se referem a uma "filosofia" segundo a qual haverá um único desenho de plataforma, que será comum às 22 unidades, cujo insumo básico será o aço amagnético (não magnético). A meta final do projeto (há passos intermediários) é conseguir:

– controle remoto como princípio;

– melhoramento continuado dos sonares; e

– destruidor de minas descartável.

Os desenhos serão, também como princípio, modulares, a fim de se poder garantir conversões e melhoramentos com um mínimo de grandes obras. Tanto o sistema de controle remoto Troika Avançado como o de comando e controle Takis e o destruidor de minas Seafox terão papel importante no MJ 2000.

Os doutores dividiram seu importante trabalho em tópicos. Por serem estritamente (e alguns extremamente) técnicos, estão, certamente, dirigidos a restrito número de especialistas. Assim, para não alongar por demais esta Revista de Revistas, optamos por indicar seus títulos, em inglês e em português (estes devidos à redação da *RMB*), como a seguir:

– Background (Antecedentes)

– Minehunter conversion (Conversão para caça-minas)

– Minesweer conversion – advanced troika (Conversão para troika aperfeiçoada)

– Minehunting 2000 Scenario (Cenário da caça às minas em 2000)

– MJ 2000 equipment (Equipamento MJ 2000)

– New sedment sonar (Novo sonar de sedimento)

– New multibean/multi aspect sidelooking sonar (Novo sonar multifeixo/ multiaspecto de varredura lateral)

– The parametric sonar for relocation (seawolf expendable MDV) (Sonar paramétrico para relocalização – MDV descartável Seawolf)

– Sonar signal processing (Processamento do sinal do sonar)

– Mine avoidance sonar design (Desenho do sonar previsor de minas)

– Next development steps (Próximos estágios de desenvolvimentos)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO
<GUERRA> / Guerra de minas/; Armamento/; Ciência e Tecnologia/; Rev & Rev;

O AFUNDAMENTO DO *BISMARCK* – OUTRAS CAUSAS

O Estado de S. Paulo, 4 de dezembro/2002

O jornal *O Estado de S. Paulo* de 4 de dezembro de 2002 noticiou que aumenta, cada vez mais, a credibilidade da hipótese do Encouraçado alemão *Bismarck* não ter sido afundado em decorrência da ação dos ingleses, mas sim pela própria tripulação.

É sempre bom recordar a história do orgulho da Marinha alemã.

Em seu primeiro cruzeiro de guerra, destinado a atacar as linhas de suprimentos para a Inglaterra no Atlântico Norte, foi avistado pelos cruzadores *Suffolk* e *Norfolk* na passagem entre a Groenlândia e a Islândia e imediatamente interceptado por dois encouraçados ingleses, o *Hood* e o *Prince of Wales*.

Nas primeiras salvas, o *Bismarck* atingiu o *Hood*, provocando uma enorme explosão no navio, afundando-o. Eram 6 horas da manhã do dia 24 de maio de 1941.

O combate foi interrompido e, na perseguição, o *Bismarck* foi atingido por torpedos dos aviões do *Victorious*, um dos quais perfurou o tanque de combustível, reduzindo, em muito, o seu raio de ação, impedindo-o de cumprir a sua missão.

Em vista das circunstâncias, o Almirante Lütjens decidiu que seu navio deveria procurar um porto francês.

Às 8 horas do dia 25, foi perdido o contato com o *Bismarck*.

Estando a honra da Marinha inglesa em jogo, as autoridades decidiram convergir para a área todas as unidades pesadas disponíveis, inclusive as que estavam escoltando comboio nas proximidades de Gibraltar e no meio do Atlântico.

O *Bismarck* não poderia escapar!

Então, por mero acaso, um avião de patrulha americano o avistou e deu o alarme! Eram 10h30 do dia 26.

O porta-aviões *Ark Royal* lançou várias vagas de torpedeiros e, quando tudo parecia estar contra a Marinha Real, um torpedo atingiu o inimigo nos hélices e enjambrando o leme, deixando-o praticamente sem governo.

Não poderia mais fugir!

Foi uma questão de tempo até que encouraçados ingleses chegassem e o silenciasse, deixando para um cruzador o golpe de misericórdia com torpedo.

E a história registra o afundamento do *Bismarck* por unidades inglesas, às 10h36 do dia 27 de maio de 1941, a 965 quilômetros da costa francesa.

Vejamos a matéria de *O Estado de S. Paulo*.

"Mas novas provas indicam que a história pode estar errada. 'O navio não foi afundado pelos britânicos', diz Alfred S. McLaren, um especialista que estudou o naufrágio em duas expedições. 'Os próprios tripulantes fizeram rombos deliberadamente na embarcação para que ela afundasse.'

A conclusão ainda é veementemente contestada por pesquisadores britânicos.

Mas cinco expedições que fizeram o reconhecimento do lugar e três equipes independentes de exploradores americanos concluíram que o bom estado do famoso navio é surpreendente. Nas laterais do seu casco, não há nenhum grande estrago visível resultante do fogo inimigo, disseram os exploradores americanos, o que sugere que o *Bismarck* foi realmente afundado de propósito – como os sobreviventes alemães alegaram esse tempo todo, dizendo que sua tradição naval era afundar deliberadamente navios que corriam perigo de caírem em mãos inimigas.

As conclusões dos americanos enfureceram os britânicos, que dizem não passar de uma conversa fiada revisionista. 'Não acredito nisso', disse David L. Mearns, que, no ano passado, comandou uma expedição britânica ao navio naufragado. 'O *Bismarck* foi destruído pela artilharia britânica e afundado por torpedos.' Segundo ele, qualquer outra conclusão é ridícula.

O ataque mais novo vem de James Cameron, diretor do filme de 1997, *Titanic*, cujo documentário para a televisão está baseado numa expedição realizada há meses, na qual Cameron explorou o *Bismarck* com robôs e submergíveis pilotados. A expedição conseguiu fazer sondagens mais profundas no navio naufragado do que investigações anteriores.

Será que o *Bismarck* teria afundado sem os rombos feitos de propósito? 'Certamente', disse Cameron em uma entrevista. 'Mas talvez levasse meio dia para isso.' Quando o navio começou a afundar, ondas de marinheiros alemães abandonaram o *Bismarck*, debatendo-se nas águas cheias de óleo. Os britânicos recolheram alguns sobreviventes, mas logo deixaram a área, porque foram informados da presença de submarinos alemães. Dos quase 2.200 a bordo, apenas 115 sobreviveram.

Os marinheiros alemães resgatados contaram que dispararam explosivos do tipo que a maioria dos navios militares transportam, que estilhaçam entradas de água e outras áreas mais fracas nas proximidades da quilha do navio.

Disseram, também, que esses explosivos, detonados cerca de 30 minutos antes do afundamento e antes que os últimos torpedos atingissem o navio, foram a verdadeira causa do naufrágio do *Bismarck*.

Um relatório do Almirantado Britânico feito durante a guerra conclui que os explosivos alemães podem ter apressado o fim do navio, mesmo que não tenham sido a causa exclusiva. Mas os patriotas britânicos descartaram a idéia."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Marinha da Alemanha; Encouraçado *Bismarck*; Afundamento do *Bismarck*; *Rev & Rev;*

A INVENCÍVEL ARMADA DE CARLOS III

Mar à vista, nº 5, dezembro/2002, p. 4-5

O informativo da Sociedade dos Amigos da Marinha de Santa Catarina (Soamar-SC) publicou matéria abordando palestra proferida pelo Comandante Armando Gonzaga sobre a invasão espanhola à ilha de Santa Catarina ocorrida no século XVIII. A palestra, que aconteceu na sede da Soamar-SC em 5 de junho do ano passado, é transcrita a seguir.

"À semelhança de seu ancestral Felipe II, que no século XVI armou uma frota de 130 navios para invadir a Inglaterra de Elizabeth I, Carlos III, no século XVIII, preparou uma invencível Armada para resolver, de forma definitiva, a posse das terras no sul do Brasil, usurpadas por Portugal, graças à política de má-fé do Marques de Pombal. Segundo entendiam os castelhanos, as terras em Santa Catarina e no continente de São Pedro, o meridiano de Tordesilhas indicava serem espanholas. Além disso, a abusiva Colônia do Sacramento, no interior da bacia do Prata.

No amanhecer do dia 20 de fevereiro de 1777, mais de cem navios, entre eles sete navios de linha, oito fragatas, duas bombardas, quatro bergantins, 96 barcos mercantes armados em guerra e quatro naves de combate manobravam no mar em frente a Canavieiras e se preparavam para fundear. O que Silva Paes sempre temera estava acontecendo. Aquela era a esquadra do rei Carlos III da Espanha, preparada para conquistar a ilha de Santa Catarina, transformando-a num trampolim do domínio espanhol em todo o sul do Brasil.

A esquadra espanhola, comandada pelo Almirante Marques da Casa Tilly, transportava 10 mil soldados, além dos 2 mil marinheiros que a manobravam. A tropa de desembarque era comandada por Dom Pedro de Cevallos, que acabara de ser nomeado vice-rei da região do Rio da Prata, dominada pela Espanha.

O poder de fogo da Esquadra era assustador. Os navios somavam 647 peças de artilharia. No total, a artilharia de todos os fortes e fortalezas da ilha não chegava a 200 canhões, dos quais uns 50 estavam fora de uso. As tropas para defender o território pátrio, tanto na ilha quanto no continente, não contavam com 3 mil homens. Neste efetivo, além do Regimento de Linha formado por ilhéus, figuravam alguns agrupamentos vindos de Pernambuco, Rio de Janeiro e Portugal.

Para defesa do litoral sul, Portugal dispunha de uma pequena esquadra de 12 navios, dos quais um iate para aviso e duas sumacas para transporte de material e munição. Ao se confrontar com a poderosa Armada, o Almirante Robert Mac Dowell, comandante das forças de Portugal, decidiu ser inviável enfrentá-la e voltou para o Rio de Janeiro. Ficou quebrado assim o plano estratégico de 'fechar' o triângulo de fogo, composto de fortalezas e navios.

Em 23 de fevereiro, os espanhóis colocaram seis regimentos e 12 canhões na praia e marcharam contra o forte São José da Ponta Grossa, em Jurerê, cujo efetivo se rendeu após ter efetuado apenas quatro disparos contra os inimigos. Cinco navios tomaram posição para bombardear a Ilha de Anhatomirim.

No dia seguinte, sem qualquer dificuldade e sem que um tiro fosse disparado, os invasores entraram no forte de Santa Cruz, onde eram esperados apenas pelo Comandante Manoel Gonçalves de Leão, dois soldados e cinco escravos. Todos os outros tinham fugido durante a noite.

Na vila do Desterro, a confusão era completa. O governador da capitania, Coronel

Gama Freitas, não se entendia com o comandante militar, Brigadeiro Furtado de Mendonça. A resistência era impossível.

Em questão de horas, todo o exército que deveria defender a vila atravessou o estreito e tomou a direção de São José.

A população, apavorada e deixada à própria sorte pelos militares que deveriam defendê-la, fugiu para o continente ou se escondeu no interior da ilha. Quando uma tropa de 2 mil soldados espanhóis comandados por Dom Guilherme de Vaughan entrou na vila, encontrou-a deserta, uma cidade fantasma.

Os invasores permaneceram na ilha de Santa Catarina até julho de 1778. Retiraram-se depois que a rainha Maria I, de Portugal, e seu tio, o rei Carlos III, da Espanha, assinaram o Tratado de Santo Ildefonso. Por esse tratado, a Espanha devolvia a Portugal a ilha e as terras do continente, em troca de outros territórios.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA>/ História Marítima; História do Brasil; História da Espanha; R & R

LLOYD BRASILEIRO – PARTICIPAÇÃO NA SEGURANÇA NACIONAL – PARTE II

Diário de Bordo (Brasil), mai., jun., jul./2002, p. 6-7

Capitão-de-Longo-Curso Jorge Gomes

Na Primeira Guerra Mundial, o Brasil deu sua cota de sacrifício, com uma participação efetiva ao lado da democracia e da liberdade, entre 26 de outubro de 1917 e 11 de novembro de 1918. Motivou o ingresso do Brasil no conflito mundial o torpedeamento de navios mercantes: o primeiro navio torpedeado foi o S/S *Paraná*, de propriedade da Companhia Comércio e Navegação, em 6 de abril de 1917, às 22h30, nas proximidades do Havre. Em seguida, o S/S *Tijuca*, perto de Brest, às 22h40 do dia 20 de maio de 1917, depois o S/S *Macau*, em 29 de outubro de 1917. Nesse torpedeamento foram feitos prisioneiros o comandante do navio e um taifeiro. Tal ocorrência motivou grande reação popular dentro do Brasil, obrigando o governo a declarar estado de guerra contra a Alemanha.

Os torpedeamen-tos de navios brasileiros foram todos executados por submarinos alemães. O governo brasileiro determinou a apreensão de todos os navios mercantes alemães que estavam localizados em portos brasileiros. Esses navios foram incorporados à frota da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

O torpedeamento motivou grande reação popular dentro do Brasil, obrigando o governo a declarar estado de guerra contra a Alemanha

Em 2 de novembro de 1917, nas proximidades de São Vicente, foi torpedeado o navio do Lloyd S/S *Acari*, e no mesmo dia torpedeado o S/S *Guaíba*, da Companhia Comércio e Navegação.

Atendendo ao convênio firmado entre os países participantes do bloco das nações unidas em conflito contra a Alemanha, o Brasil entregou ao controle da França 30 navios mercantes, pertencentes ao Lloyd Brasileiro, tripulados por marítimos de nacionalidade brasileira. Foram os conhecidos navios do "Controle", cuja supervisão no Brasil ficou sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Arlindo Maia.

Nossa participação nessa terrível guerra foi heróica e o Lloyd esteve sempre presente com eficiência e muita bravura. **Se o presidente Venceslau Brás relutou em decidir pela entrada do Brasil no conflito mundial de 1914-1918, declinando motivos de ordem econômica, também o Presidente Getúlio Vargas obstinadamente se recusava a declarar seu apoio às nações aliadas na Segunda Guerra Mundial**. Provavelmente, essa posição do Presidente Vargas tinha por base sua ideologia política e até laços familiares.

Não podemos negar que a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra estavam despreparadas para encarar uma situação de beligerância nas proporções de uma grande guerra. O despreparo era material e humano. Em 1939, o governo brasileiro negociou com o governo norte-americano a aquisição de 14 navios da Mac-Cormack e outros seis navios de armadores particulares, perfazendo um total de 130 mil toneladas brutas de deslocamento. Todos esses navios foram incorporados à frota do Lloyd Brasileiro – Patrimônio Nacional.

Para maior reforço da nossa frota mercante, o governo contratou com países do Eixo a apropriação de quatro navios alemães, 12 navios italianos, cinco dinamarqueses e um finlandês, os quais encontravam-se retidos em portos brasileiros por razões diversas, sendo a principal o total bloqueio desferido pelos Aliados. Todos esses navios também foram incorporados ao Lloyd Brasileiro, conforme o Decreto-Lei nº 4.611, de 24 de agosto de 1942. Entre os navios sediados no Brasil e apropriados estava o belo transatlântico italiano *Comte Grande* e o modernissimo cargueiro alemão *Vindhuck*, com 25.661 e 18.662 toneladas brutas e velocidades de 22 e 18 nós, respectivamente.

Por solicitação do governo americano, que declarou a necessidade de utilizar esses dois navios no esforço de guerra, o governo brasileiro desincorporou os dois navios da frota do Lloyd e os entregou aos Estados Unidos, obtendo em troca alguns benefícios, entre eles a entrega de navios de guerra destinados à Armada brasileira. Muitos desses navios foram recebidos sabotados pelas tripulações, porém a inteligência e o esforço dos técnicos e operários brasileiros restabeleceram as normais condições de navegabilidade de todas as unidades.

A situação mundial era tremendamente explosiva, com o desrespeito à soberania e neutralidade de navios mercantes por parte dos submarinos do Eixo. Participando de um esforço de guerra quase presente e até pressentido, o Lloyd Brasileiro usou da habilidade de seus marujos, tripulando navios petroleiros como *Itamaracá*, *Ponta Verde* e *Recôncavo*, os quais, fugindo aos ataques dos submarinos em evolução constante no Oceano Atlântico, navegavam pelo Estreito de Magalhães, subiam pelo litoral oeste do continente sul-americano e, atravessando o Canal do Panamá, alcançavam os portos de abastecimento de petróleo estabelecidos em Curaçao e Aruba, no Mar das Antilhas.

A necessidade de uma navegação perigosa ocasionou a perda dos navios *Ponta*

Verde, *Miranda*, *Atalaia*, *Mantiqueira* e *Butiá* sem que houvesse sobre eles a ação direta de submarinos.

Quando a nação norte-americana foi atacada pelos japoneses em sua base naval no Pacífico, Pearl Harbor, os Estados Unidos declararam guerra aos países do Eixo, e, como represália, os alemães desfecharam um forte bloqueio naval no Atlântico Norte e Sul, considerando que todo navio que demandasse porto norte-americano estaria contribuindo para aquela nação em detrimentos dos interesses bélicos do Eixo.

Mesmo com esse bloqueio, o Brasil manteve suas linhas de navegação com as bandeiras do Lloyd e do Brasil tremulando em nossos navios. Para assegurar e configurar nossa neutralidade, todos os navios brasileiros navegavam com refletores acesos nos bordos, iluminando nossa bandeira pintada no costado. Ainda assim, fomos traiçoeiramente atacados muitas vezes, com vários navios torpedeados.

O primeiro navio atacado foi o *Buarque*, do Lloyd, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso João Joaquim de Moura. A agressão ocorreu aos 45 minutos do dia 14 de fevereiro de 1942, latitude 36°13'N e longitude 74°58'W. Em seguida, no dia 18, às 12h30, foi a vez do navio *Olinda*, da Companhia Comércio e Navegação, navegando afretado à Companhia Carbonífera Riograndense. O Comandante Jacob Benemond foi de grande coragem e sangue frio, conseguindo salvar todos os 46 tripulantes. Deve-se registrar aqui o fato de haver o comandante e o radiotelegrafista prestado depoimento a bordo do submarino alemão.

O Navio *Arabutan*, de propriedade de Pedro Brando e navegando sob a bandeira do Lóide Nacional S/A, sob o comando o Capitão-de-Longo-Curso Aníbal Alfredo do Prado, nas proximidades do Cabo Hatteras, foi surpreendido com um torpedo nazista pelo lado de boreste à altura do porão 5, afundando em 20 minutos, às 15h10 do dia 7 de março de 1942.

O Navio do Lloyd Brasileiro *Cairu*, sob o comando o Capitão-de-Longo-Curso José Moreira Pequeno, latitude 39°00'N e longitude 72°00"W, foi torpedeado às 19h30 do dia 9 de março de 1942. Devemos ressaltar a coragem e o exemplo cívico do grande comandante José Pequeno. Estava ele doente e deveria ser substituído em Belém, quando soube do torpedeamento do *Buarque*. Julgou que seria considerado um covarde se deixasse o comando do seu navio. Decidiu seguir viagem mesmo estando muito doente. Após comandar a faina de abandono do navio, foi tripular sua baleeira, que encontrava-se com água aberta. O comandante recusou-se a trocar de baleeira e acabou tragado pela violência do mar.

Durante o mês de abril, o navio *Cabedelo*, do Lloyd, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Pedro Veloso da Silveira, navegando de Filadélfia para Cabedelo, desapareceu de forma misteriosa, provavelmente em decorrência de torpedeamento, com a perda de seus 54 tripulantes. A data presumível do naufrágio do *Cabedelo* foi 4 de abril de 1942.

O torpedeamento do navio do Lloyd Brasileiro *Parnaíba*, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Raul Francisco Diégali, ocorreu em viagem do Recife para New Orleans às 15h10 do dia 1º de maio.

Ao sul da passagem de Mona, nas coordenadas de latitude 16°09'N e longitude 70°00'W, no dia 24 de maio, às 9 horas, o navio *Gonçalves Dias*, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso João Batista Gomes Figueiredo, foi surpreendido pelo impacto de dois torpedos em intervalos de poucos segundos. Era o sangue do Lloyd Brasileiro mais uma vez tingindo o mar em nome da segurança do Brasil.

O *Comandante Lira*, de propriedade do Lloyd Brasileiro, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Severino Sotero de Oliveira, em viagem do Recife para New Orleans, às 18h50 do dia 18 de maio de 1942, latitude 02°59'S e longitude 34°17'W, foi atingido por um torpedo. Esse foi o primeiro ataque de submarino a navio mercante brasileiro no Atlântico Sul.

O navio *Alegrete* (servindo de navio-escola) era o ex-alemão *Salamanca*, de 5.970 toneladas de registro, e foi ocupado pelo governo brasileiro em 1917, por ocasião da Primeira Guerra Mundial, quando achava-se atracado no porto de Cabedelo. No dia 1º de junho, às 17h45, saído de Belém com destino aos Estados Unidos, latitude 13°45'N e longitude 61°30'W, foi atingido por um torpedo. A tripulação, comandada pelo Capitão-de-Longo-Curso Eurico Gomes de Souza, fez o abandono sem perda de vidas. O navio recebeu mais dois torpedos e 18 tiros de canhão para submergir.

Nas coordenadas de latitude 23°07'N e longitude 62°06'W, foi torpedeado o navio *Pedrinhas*, de propriedade da Companhia C. de Pernambuco, comandado pelo Capitão-de-Longo-Curso Ernesto Mamede Vidal.

O navio *Tamandaré*, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso José Martins de Oliveira, do Lloyd Brasileiro, do Recife para New Orleans, foi torpedeado por bombordo a meia-nau, às 2h10 do dia 26 de julho, na posição estimada de latitude 11o34'N e longitude 60o29'W.

O *Barbacena*, de propriedade do Lloyd Brasileiro e sob o comando do Capitão-de-Cabotagem Aécio Teixeira da Cunha, navegava do Recife para Nova York quando foi atingido por dois torpedos que o fizeram afundar em 15 minutos.

No dia 28 de julho, às 17h30, foi torpedeado o petroleiro *Piave*, de propriedade do Lóide Nacional S/A, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Renato Ferreira da Silva, que foi a única vítima do triste evento entre os 35 tripulantes, na latitude 12°30N e longitude 55°50'W.

Em 4 de julho, uma conferência entre Hitler e o Almirante Rader concedeu ao Almirante Döenitz o direito de atacar com sua frota de submarinos navios brasileiros em águas territoriais do Brasil. Começava então uma nova traição nos mares, desta vez com o torpedeamento de navios desprevenidos que navegavam tranqüilamente em suas próprias águas territoriais.

Mais uma vez, a maior cota de sacrifícios coube ao Lloyd Brasileiro. O submarino alemão *U-507*, sob o comando do Capitão-de-Corveta Schacht, invadiu nossas águas e torpedeou traiçoeira e sordidamente cinco navios mercantes, entre os dias 15 e 19 de agosto, ocasionando a perda de 607 vidas.

Uma das embarcações torpedeadas, o navio de passageiros *Baependi*, pertencente ao Lloyd Brasileiro, navegava de Salvador para Maceió, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso João Soares da Silva, quando, às 19h10 do dia 15 de agosto, foi atacado por um submarino, que o torpedeou por duas vezes consecutivas. Nesse mesmo dia foi torpedeado o navio de passageiros *Araraquara*, de propriedade do Lóide Nacional e sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Lauro Augusto Teixeira de Freitas.

O *Aníbal Benévolo*, em viagem de Salvador para Aracaju, quando nas proximidades do farol de Estância, foi atingido por dois torpedos que o fizeram afundar com tamanha rapidez que não houve tempo para movimentar as baleeiras. Eram 4h15 do dia 17 de agosto. Este foi um dia fatídico para a navegação do Brasil. Desta feita, foi o navio de passageiros *Itagiba*, de propriedade da Companhia Nacional de Navegação

Costeira, sob o comando do Capitão-de-Cabotagem José Ricardo Nunes, que navegava nas proximidades do Morro de São Paulo, ao sul de Salvador, quando, às 10h45, foi surpreendido pelo impacto de um torpedo por boreste. O navio *Arará*, de propriedade do Lóide Nacional e sob o comando do Capitão-de-Cabotagem José Coelho Gomes, navegando de Salvador para Santos, estando nas proximidades do *Itagiba*, recebeu o pedido de socorro e fez sua aproximação dos náufragos do navio de passageiros. O comandante avisou o *Itagiba*, envolto em fumaça às 10h45, arriou duas baleeiras e estava recolhendo as vítimas do torpedeamento, já estando a bordo 18 pessoas, quando recebeu um torpedo na meia-nau. O Comandante Coelho foi arrastado com o navio para o fundo, ferido na cabeça. Ainda assim conseguiu se desvencilhar do casco que soçobrava e voltar à superfície, sendo recolhido por uma baleeira. No dia 19 foi afundada, a tiros de canhão, a barcaça *Jacira*, de 89 toneladas de registro. Não houve vítimas.

Tais torpedeamentos ocasionaram um acirramento dos ânimos da população de todo o País, que acorria às ruas e exigia vingança para tanto sangue derramado na imensidão dos mares. O Presidente Getúlio Vargas não tinha mais como fugir de uma declaração de guerra e, coagido pela fúria popular, esqueceu sua filosofia política e declarou, em 22 de agosto, o estado de guerra entre o Brasil e as forças do Eixo – Alemanha, Itália e Japão –, compondo com os aliados em defesa da liberdade. Foi preciso o sacrifício de 652 vidas para a tomada de decisão do governo da ditadura Vargas.

Foi preciso o sacrifício de 652 vidas para a tomada de decisão do governo da ditadura Vargas

A Marinha de Guerra, despreparada, procurava compor-se às pressas. O Exército convocava seus reservistas. Tropas se preparavam para embarcar com destino à Europa. Comboios eram organizados. Os Estados Unidos colocavam sua experiência através dos consulados e adidos militares para organizar comboios e dar diretrizes de segurança à navegação.

Na crista de todo esse trabalho, despontava o Lloyd Brasileiro, com sua larga experiência nas coisas do mar, o destemor de suas tripulações e a abnegação de seus funcionários e operários. Na verdade, a guerra já havia começado para Lloyd desde o ataque ao seu primeiro navio. Nada, nenhuma ameaça, nenhum perigo, em qualquer momento, abalou o trabalho constante, perseverante, patriótico e destemido dos homens que norteavam o destino do Lloyd. Suas tripulações sabiam que acima de cada homem existia a Pátria brasileira, e por ela valia a pena lutar e morrer. Esse é o espírito forjado dentro do Lloyd em relação ao Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> /; Loide Brasileiro /; Segunda Guerra Mundial /; Segurança /; Rev & Rev;

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e das Marinhas do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

BATISMO
Batismo de embarcação (278)

CONDECORAÇÃO
Colaboradores Eméritos do Serviço de Documentação (325)

CONTROLE DE QUALIDADE
Certificado de Qualidade do Centro de Armas (279)
Certificado ISO-9001 para a Capitania de Santa Catarina (280)

HOMENAGEM
Cerimônia alusiva aos mortos do Encouraçado *Aquidabã* (280)
Homenagens à Marinha (282)
Saudação à Marinha (285)

LANÇAMENTO AO MAR
Corveta *Barroso* (287)

MENÇÃO HONROSA
Elogio à Marinha (289)

ORÇAMENTO
Orçamento da Marinha (290)

POSSE
Assunção de cargos por Almirantes (291)
Comandante da Marinha (292)
Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (296)
Diretor do Serviço de Documentação da Marinha (298)
Ministro da Defesa (300)

PROMOÇÃO
Promoções de Almirantes (308)

PUBLICAÇÃO
Lançada a História Naval Brasileira – 3º volume – tomo I (309)
Lançado "O Convôo" (309)

APOIO

CONSTRUÇÃO NAVAL
BNVC constrói lanchas para a Polícia Militar do Pará (310)

ANTÁRTICA
Vinte anos de presença na Antártica (311)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

HIDROGRAFIA
Sírius realiza levantamento hidrográfico no Sul (312)

CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

DEGAUSSING
Raia magnética reabre para navios da Esquadra (312)

ENERGIA NUCLEAR
Brasil produzirá urânio enriquecido em 2003 (313)

PESQUISA
Pesquisa biológica marinha (315)

CONGRESSOS

ENCONTRO
Encontro de Assistência Integrada (315)

REUNIÃO
Reunião Internacional de Autoridades Marítimas (316)

SEMINÁRIO
Direito Militar (316)

SIMPÓSIO
Lei do óleo (317)
Navegação amadora no Sul (317)

EDUCAÇÃO

CONCURSO DE REDAÇÃO
Concurso de redação da Operação Cisne Branco (318)

CURSO
Curso de Administração de Portos e Logística (318)

ESCOLA NAVAL
CIAAN contribui para a formação de aspirantes (319)

ESPORTE
Resultados esportivos (319)

FORÇAS ARMADAS

ADESTRAMENTO
Seis aeronaves AF-1 na Aspirantex (320)
Pilotos de asa fixa realizam adestramento (320)

AVIAÇÃO NAVAL
Esquadrão HU-3 – um ano em Tabatinga (321)

EXERCÍCIO MILITAR
Navio-Patrulha se prepara para lançar minas (321)

OPERAÇÃO
Fraterno (321)

PESSOAL

PREVIDÊNCIA
Direitos e Deveres – Previdência (322)

PODER MARÍTIMO

CONSTRUÇÃO NAVAL

Construção naval na China (323)

TRÁFEGO MARÍTIMO

Informação sobre tráfego marítimo (325)

PSICOSSOCIAL

CULTURA

Encerramento das atividades culturais de 2002 (325)
Lançado livro sobre Interiores do Rio de Janeiro (324)

SAÚDE

EVACUAÇÃO

Lynx realiza evacuação aeromédica (327)

VIAGENS

VISITA

Esquadrão de Helicópteros visita Rolls Royce Brasil (327)

BATISMO DO ESCALER *BANDEIRANTE*

Desde o dia 14 de dezembro de 2002, a Marinha do Brasil conta com mais uma embarcação. Naquela data, foi realizado o batismo do Escaler *Bandeirante*. A cerimônia aconteceu na Represa de Guarapiranga, São Paulo, área do 8º Distrito Naval, na presença de aspirantes da Escola Naval (com dois escaleres) e oficiais da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha – DSAM (com um escaler).

A seguir, transcrevemos a Ordem do Dia alusiva à cerimônia, assinada pelo comandante do 8º DN, Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa.



Batismo do *Bandeirante*, na presença de oficiais da DSAM e aspirantes da EN

"'Bandeirante, homem valente e desbravador. Símbolo de força, pertinácia, obstinação, vontade de vencer, de conquistar'. Assim foram designados aqueles que, deixando seus lares, embrenharam-se pelo Brasil português, dando-lhe a forma de Brasil brasileiro.

Assim nasce mais uma embarcação para a Marinha do Brasil. Barco-Escola que contribuirá para formação marinheira de recrutas paulistas, para o incremento da mentalidade marítima neste encantador Estado, para o lazer da Família Naval que aqui serve.

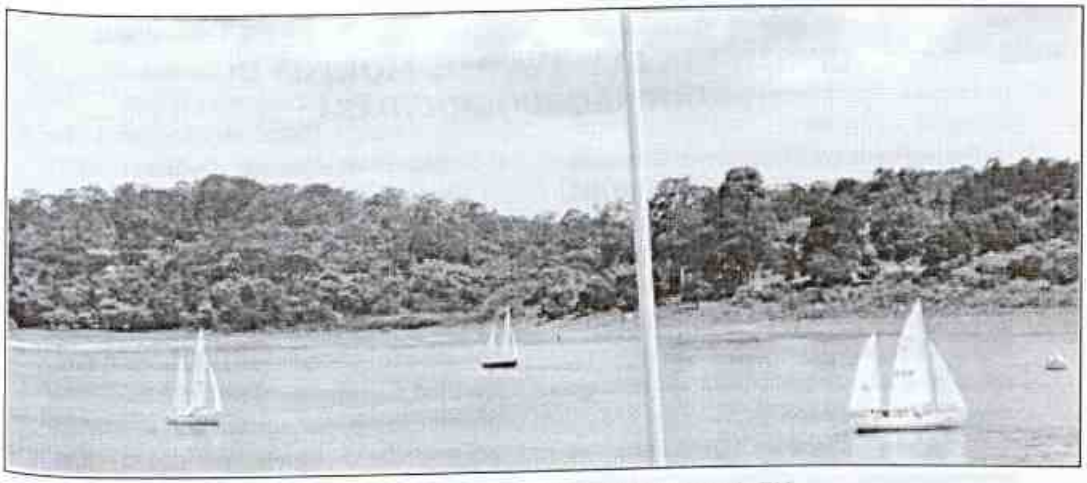
Esta embarcação é fruto do trabalho de muitos bandeirantes do mar. Civis e militares que, com vontade de vencer, o criaram com tecnologia e amor. Do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que nos emprestou a sua fôrma, ao Centros de Coordenação de Estudos da Marinha em São Paulo e ao Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, que aprimoraram suas linhas, tentando otimizar seu desempenho. Da Empresa Spirt Ferreti, que o construiu com elevada tecnologia, mas principalmente com entusiasmo e qualidade, doando-o à Marinha do Brasil, à Empresa Condor, que nos proporcionou adquirir suas velas. Do construtor de seus remos aos que viabilizaram o seu transporte por via rodoviária, permitindo sua navegação precoce na Baía de Guanabara. Todos

tivemos um propósito maior: aproximar homens do mar de seus afazeres, de suas diversões, do elemento que nos atrai – a água.

Na presença de aspirantes da Escola Naval, futuros líderes de nossa Marinha, de ilustres convidados, de diretores do Yacht Club Paulista, que nos acolhe com sua tradicional fidalguia, inicia hoje, abençoado por Deus, as suas singraduras o Escaler *Bandeirante*.

Que em águas doces ou salgadas ele só traga felicidade. Que seus remos ou velas sempre o impulsionem por águas seguras e no rumo correto. Que aqueles que o tripulem só tenham alegrias.

Bandeirante, a todo pano ou com remos à proa: bons ventos, águas tranqüilas."



Bandeirante à proa dos escaleres da DSAM e da EN

CERTIFICADO DE QUALIDADE DO CENTRO DE ARMAS

O Centro de Armas da Marinha (CAM) foi recomendado pelo órgão certificador credenciado Lloyds Register Quality Assurance para recebimento da certificação ISO 9001:2000, referente aos serviços de instalação e manutenção dos sistemas de armas dos meios navais, aeronavais, de fuzileiros navais e de estabelecimentos de terra.

O processo de implementação da ISO 9001 foi desencadeado em novembro 2001, com os procedimentos necessários para atender aos requisitos exigidos pela norma. Auditorias internas foram realizadas para verificar os eventuais desvios e as necessárias ações corretivas, preventivas e de melhoria.

Em dezembro de 2002 foram iniciadas as fases de auditorias realizadas pelo Lloyds, totalizando oito dias, encerradas em 16 de janeiro de 2003, que concluíram pela recomendação da certificação. Os benefícios de trabalhar num ambiente de certificação ISO são, entre outros, os da sistematização dos processos, da maior delegação de responsabilidades e de reconhecimento de prestar um serviço executado sob a égide de uma norma reconhecida internacionalmente e que tem como objetivo principal o aumento da satisfação dos clientes pelo atendimento aos seus requisitos. (Do *Bono* nº 046, de 21 de janeiro de 2003)

CERTIFICADO ISO-9001 PARA CPSC

A Capitania dos Portos de Santa Catarina (CPSC) foi credenciada pelo Bureau Veritas Quality Internacional para o recebimento do certificado ISO 9001:2000 nos processos de registro de embarcações e habilitação de armadores.

As diversas etapas de preparação para atingir os requisitos da ISO geraram aprimoramentos nos processos analisados e contaram com a assessoria do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – Santa Catarina (Senai – SC), contribuindo para a qualidade do atendimento ao público. (Do *Nomar* nº 729, de 31 de janeiro de 2003)

CERIMÔNIA ALUSIVA AOS MORTOS DO ENCOURAÇADO *AQUIDABÃ*

Foi realizada em 21 de janeiro último, no Colégio Naval, em Angra dos Reis (RJ), cerimônia alusiva aos mortos na explosão do Encouraçado *Aquidabã*, ocorrida há 96 anos na Baía da Ilha Grande. Na ocasião, o comandante do Colégio Naval, Capitão-de-Mar-e-Guerra Guilherme Mattos de Abreu, relembrou a triste ocorrência, divulgando a seguinte Ordem do Dia:

"Passado tantos anos, talvez muitos se perguntem por que motivo ainda realizamos esta cerimônia. É simples a resposta: A explosão do Encouraçado *Aquidabã* representa uma guinada brusca no processo de desenvolvimento da Marinha e de Angra dos Reis.

Relembrando fatos desta natureza é que conseguimos entender a história. Entendendo a história compreendemos o presente e encontramos as soluções para o futuro.

Nesse ponto, vale a pena incluir um poema[1] que nos cala profundamente:

'Minha mãi que voz é aquella,
Que vem das bandas do mar?
– Meu filho, é a voz da procella,
são as ondas a chorar!
– Minha mãi, por que é que choram,
se ninguém lhes foi batêr?
– Meu filho, é porque deploram
os que nela vão morrer!'

Assim escreveu o poeta português Cândido de Figueiredo em um poema denominado 'O Mar', datado de 4 de março de 1906. Não se trata de um lamento dedicado aos que partiram rumo à vastidão do Atlântico, tão comum nas obras relacionadas à grande epopéia portuguesa, mas sim de um pranto dedicado àqueles que hoje reverenciamos – os mortos na trágica explosão do Encouraçado *Aquidabã*.

Angra dos Reis era pobre no início do século XX. Tão modesta que ilustre historiador angrense citaria que a cidade somente ingressaria no século em 1928, junto com o primeiro trem da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Angra dos Reis não sabe, mas a então modesta cidade ocuparia as manchetes internacionais em janeiro de 1906. Não por suas virtudes, mas pela tragédia que ceifaria inúmeras vidas – militares, civis, angrenses, brasileiros.

O acidente do *Aquidabã*, devido à explosão da pólvora armazenada em seus paióis, por sua violência e características, despertou a atenção internacional. A pól-

1 N.R.: Ver matéria *RMB*, 2º trim./2002, p.258-261.

vora do tipo *cordite* era uma inovação tecnológica daquele tempo e a explosão não foi um evento isolado. Uma série de acidentes desse tipo destruiu outros 15 navios, no período de 1898 a 1918.

No periódico britânico *The Navy League Journal*, por exemplo, mereceria até mesmo desdobramento na seção destinada às cartas dos leitores, na edição de março de 1906.

Mas foi em Portugal que mais repercutiu. Recentemente, a *Revista da Armada*, da Marinha portuguesa, em vasto artigo de J. Semedo de Matos, trouxe à baila a repercussão do acidente em Portugal. O texto a seguir inspira-se nesse artigo.

'Logo após o acidente, os jornais de Lisboa publicaram uma notícia lacônica: *Tragédia no Brasil. Explosão em navio couraçado arrasta para o fundo mais de 300 vítimas.* ...Portugal estava perplexo... e esperava mais notícias do Brasil. Somente dias mais tarde, novos telegramas dariam a real dimensão da catástrofe.

A cada dia, os jornais acrescentavam alguma coisa, e o naufrágio foi manchete durante bastante tempo. Para o povo português, o Brasil era diferente de qualquer outra nação. Aqui se falava a mesma língua, para aqui os portugueses imigravam, aqui todos tinham um familiar ou amigo. Era como se o acidente tivesse ocorrido lá mesmo, um pouco além do horizonte.

A intelectualidade olhava o Brasil como um filho da pátria portuguesa, em uma comunhão de língua, de raça, de idéias e de ideais.

Logo se formou uma "Comissão de manifestações a prestar ao Brazil", com o propósito de receber donativos, centralizar a organização de eventos e tomar outras iniciativas. A Comissão promoveu "solenes exéquias" na Igreja de São Domingos. No teatro D. Amélia, teve lugar uma récita, cuja renda reverteu em favor das vítimas.

A intelectualidade portuguesa manifestou seu sentimento em folhas de papel, as quais, mais tarde, seriam encadernadas em um livro, com o título *Lágrimas Portuguesas*. Esse livro, com 76 mensagens manuscritas, está sob a guarda da Marinha do Brasil.'

Dali tirou-se o poema de Cândido de Figueiredo, que abre esta Ordem do Dia. Dali desponta esta magnífica mensagem do educador – e brasileiro de coração – Antônio Zeferino Cândido:

'Foi uma grande desgraça, foi; mas nenhuma já foi mais partilhada.... Sentiu-a e chorou-a o mundo todo, porque todo mundo ama o Brazil.'

A poetisa Branca Gonta Colaço, ignorando que o acidente ocorrera à noite, exprime um sentimento comum a vários dos autores, quanto à anormalidade do evento:

'Enfim... n'um temporal que o mundo avassalasse

Ou defendendo a pátria, uma lucta estóica,

Talvez aquelle horror nos não horrorizasse

E até nos attraisse aquella morte heróica.....

Mas n'um dia de paz, e o sol brilhando tanto!

A humanidade e o mar em tão feliz bonança!

Que tristeza, meu Deus! – que amargo desencanto

Ver apagar-se assim a luz de tanta esperança!'

De fato, a catástrofe não só ceifou inúmeras vidas, mas também apagou a esperança de que a Marinha dispusesse um grande porto militar na Baía da Ilha Grande e retardou o desenvolvimento da região.

Não tivesse ocorrido a explosão, o historiador talvez colocasse 1906 como a ano de ingresso de Angra dos Reis no século XX, pois os estudos que procedia a Mari-

nha para a construção do porto militar estavam em vias de definição a essa época.

Alguns anos mais tarde, a Marinha decidiria investir na Baía de Guanabara, junto à então capital federal. Construiria o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, que foi, ao menos até os anos 40, a maior e mais complexa obra de engenharia realizada no Brasil, empregando milhares de operários em sua construção e, mais tarde, em sua operação.

A Esquadra, em conseqüência, manteria a sua sede no Rio de Janeiro, por ter o Arsenal como órgão de apoio para os reparos navais. Hoje, em seus navios e demais unidades no Grande Rio, estão lotados mais de 12 mil militares e funcionários civis.

Nem tudo se perdeu. Deste nosso ponto de observação, junto ao Monumento aos Mortos do *Aquidabã*, na Ponta do Leste, podemos ver o complexo industrial e turístico hoje em desenvolvimento em torno da antiga Verolme. Pois foram os estudos disponíveis na Marinha que indicaram a instalação do estaleiro no município.

Em 21 de janeiro de 1913, com a presença do Ministro da Marinha e das tripulações dos Cruzadores *Tiradentes* e *Rio Grande do Sul*, os despojos daqueles que pereceram no acidente foram transladados da Igreja de Santa Luzia para este local.

Assim como na solenidade de 1913, encerrando cerimônia, o Navio-Patrulha *Gurupá* dará uma salva de 13 tiros de canhão, em honra aos mortos.

Em seguida, colocaremos uma coroa de flores ao pé do monumento. Ao mesmo tempo, a Fragata *Liberal*, o Navio-Patrulha *Gurupá* e os Avisos de Instrução *Leva Arriba* e *Voga Picada*, do Colégio Naval, fundeados ao alcance de nossas vistas, lançarão pétalas no local do naufrágio, como mais uma reverência àqueles que, naquela fatídica noite de 1906, perderam as suas vidas a serviço de nossa pátria.

Que descansem em paz!"

HOMENAGENS À MARINHA

Há algum tempo, relendo a *Revista Marítima Brasileira*, encontramos o texto de Rui Barbosa "A lição das Esquadras", que o então editor da revista, Almirante Dídio Costa, publicou sob o título "Uma bela página de Rui Barbosa"[1].

Rui falava da importância do mar e das Marinhas e demonstrava a imprudência dos governos que não avaliavam o papel fundamental das águas na ascensão dos países.

Curiosamente, o País, mais nos pequenos centros do que nas metrópoles, segue os ensinamentos de Rui e presta atenção aos profissionais ligados ao mar e aos que nele exercem suas profissões.

Mantidas as devidas proporções, publicamos dois discursos de reconhecimento ao trabalho dos que servem à Marinha.

O primeiro deles é do prefeito de Presidente Epitácio (SP), Ademar Dassiê, em homenagem ao Capitão-de-Fragata (T) Roberto Firmino Soares, proferido em 17 de janeiro deste ano, quando o oficial de Marinha passou o cargo de delegado da Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio, onde serviu dois anos, ao Capitão-de-Corveta (T) Ruas. À cerimônia estava presente o comandante do 8º Distrito Naval, Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni. A seguir o discurso do prefeito:

"Entre o berço e o túmulo, o ser humano percorre caminhos de mão única, de mão

1 N.R.: Ver *RMB* 3º trim./ 1938, p. 1.252.

dupla, na mão, na contramão, busca atalhos, enfim, corre para os objetivos a que se propôs atingir ou realizar.

Neste caminhar de vaivém, ninguém caminha sozinho. Ninguém caminha só, mesmo porque não conseguiria fazê-lo, ainda que tentasse. A convivência com outros parceiros de percurso é uma imposição, uma contingência que promove a abertura de outras vias de acesso, facilitando, muitas vezes, o caminhar, ou armando, outras vezes, ciladas, armadilhas e colocando obstáculos que dificultam ou tornam impossível a travessia.

Essas situações de embaraços criados se erigem à condição de exceções porque os parceiros de caminhada, como regra geral, se juntam para que um facilite o avanço do outro e para que todos subam os degraus dos sonhos que cada um sonhou e que todos sonharam, juntos ou separadamente.

Lembre-se que nada se faz sem esforço, sem trabalho, sem esperança, sem luta, sem fé. Nada se eterniza. Os nossos parceiros de jornada são trocados. São chamados para outras parcerias. É o constante vaivém. Interminável vaivém pelos caminhos, atalhos, mão única e mão dupla.

Enfim, é a vida.

Nesta obrigatória passagem pelos caminhos da vida, nos encontramos em Presidente Epitácio com um parceiro formado na "Academia da Vida". Esta escola lhe conferiu diploma para o degrau de oficialato nos quadros da gloriosa Marinha do Brasil.

Nessa Academia da Vida, esse parceiro aprendeu ser soldado, ser cabo, ser sargento. Subiu degrau por degrau, desde a saída da terra natal, Rio Grande do Norte. O sonhado desejo de comandar uma unidade da Marinha era buscado no trabalho, no desejo incessante, na fé, na disciplina. Se essa realização era de difícil alcance porque a carreira não permitia, não lhe parecia impossível essa realização, eis que nunca lhe faltou o denodo na luta e a parceria com aqueles que com ele caminhavam.

Soldado sonhador? Soldado atrevido? 'Que soldado fuzileiro ousado', diriam muitos que pudessem ter sabido dessa busca.

Não era mais o soldado, mas o cabo. Na seqüência era o sargento, ainda envergando o uniforme da cor cáqui, próprio dos fuzileiros navais.

No apagar das luzes, as luzes não se apagaram.

Quando arrumava as malas para caminhar pelo caminho da Reserva Remunerada, eis que lhe trocam a cor da farda: do cáqui para o branco. Do fuzileiro para o marinheiro, do oficialato interno para o comando em Presidente Epitácio, seu primeiro comando, o sonhado comando do então soldado fuzileiro.

Hoje, no peito o timão dourado de direção, o distintivo para marcar o vigor de seu comando. Amanhã, o distintivo prata como sinal de sua passagem pela realização de um sonho buscado, o comando de uma Unidade, a de Presidente Epitácio, a primeira, única e última, fruto de 34 anos de carreira militar divididos entre o cáqui do fuzileiro e o branco do marinheiro.

Nada fez sozinho. Ao seu lado, bravos companheiros de jornada que, de mãos dadas, ajudaram a ultrapassar obstáculos, abrir novos caminhos e horizontes novos.

Do primeiro, único e último comando de Presidente Epitácio para sua terra de origem, Rio Grande do Norte.

Nessa caminhada profissional está de mãos dadas com muitos caminheiros comuns, como o Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gamboa, comandante do 8º Distrito Naval, hoje prestigiando esse encontro de duas faces: uma que marca a perda de um valoroso parceiro e outra de regozijo pela continuidade das

realizações. Em todo esse contexto está a figura humana do Comandante Firmino, sua trajetória, suas parcerias, seu caminho, sua família, seus amigos, sua profissão, seu sentimento.

Ele inspirou minhas palavras. Suas vitórias nas batalhas de que participou devem inspirar a todos nós.

Comandante Firmino, leve de nós o respeito, a admiração e amizade que o povo local tributa a um de seus parceiros na construção dos caminhos do progresso. Presidente Epitácio continuará berço de seu primeiro, único e último comando, o sonhado comando do soldado que nunca se perdeu no caminho e o passo na marcha do cisne branco na busca da realização de seus sonhos."

O segundo discurso é da advogada trabalhista Solange Collesi Jubilut, por ocasião da entrega da Medalha Amigo da Marinha, a bordo do Navio-Veleiro *Cisne Branco*, fundeado no Canal de São Sebastião (SP). A advogada foi uma das agraciadas com a Medalha, em cerimônia realizada durante a Semana da Marinha, em dezembro de 2002. A seguir, suas palavras:

"Mal podia eu saber que, há exatos 40 anos, aquele 'Cisne Branco', hino tão difícil de decorar nas nossas aulas de Canto Orfeônico, com palavras tão pomposas, muitas delas pronunciadas sem que tivéssemos a menor idéia do significado, faria parte, de maneira tão contundente, da minha vida.

Minha carreira no mar começou há dez anos, como marinheira, literalmente falando, de uma pequena embarcação, que representava o sonho do meu marido, na qual eu embarquei de carona.

No início, eu jogava a corda, ia para a parte da frente ou para a parte de trás do barco, sempre levando bronca do meu 'patrão', pela errônea terminologia usada, mas desde então, e sempre cada vez mais, aprendendo a amar e respeitar o mar.

Hoje sei que então eu já fazia parte da Soaamar[2] (Sociedade dos Amigos Anônimos da Marinha), e fomos, pouco a pouco, transmitindo esse amor aos nossos filhos e netos.

Hoje minha neta querida também vai navegando conosco sob um belo céu de anil, na nossa pequena galera, que também vai cortando os mares, os verdes mares, os mares verdes da nossa querida ilha.

Hoje a família já navega na proa em dia de sol, joga o ferro se preciso for, ajuda a ver se o cabo está preso, se abriga na popa quando bate a brisa; até minha pequena sócia pega o croque quando solicitada, e eu já sei que, em caso de incêndio, tenho que ficar a barlavento e não a sotavento.

Para quase encerrar, tenho que agradecer, do fundo do meu coração, que, aliás, está a bombordo, por esta condecoração que hoje me tira do anonimato e me enquadra efetivamente no quadro da Soamar, a qual recebo com muitíssima honra e reparto com minha família, cujos membros, embora ainda amigos anônimos da Marinha, a respeitam, tanto quanto eu, e também o nosso mar.

Agora para quase encerrar mesmo, quero agradecer ao meu querido mano Duchi, meu amigo Capitão Paulo, meu estimado Almirante Pierantoni, avô da Luiza com 'z', e ao meu muito querido irmão caçula, a

2 N.R.: Como há limites de propostas anuais para sócios da Soamar (Sociedade dos Amigos da Marinha) de São Sebastião/ Ilha Bela, os que gostam da Marinha e ainda não pertencem àquela sociedade criaram a Soaamar.

quem sempre protegi na infância, com dedicação física inclusive, situação que hoje está invertida, pela enorme alegria que estão me proporcionando. Podem ficar certos que tenho consciência do meu maior engajamento com a nossa causa.

Encerrando: Izinha, nós, que sempre fomos sócias, vamos dividir esta também; portanto e por enquanto, a vovó usa a medalha um dia, e você outro. E, se Deus quiser, vamos estar juntas novamente aqui, daqui a uns bons anos, eu já com os meus cabelos brancos, prestigiando o seu dia de 'Cisne Branco'.

Muito obrigada."

SAUDAÇÃO À MARINHA

Por ocasião da Semana da Marinha, comemorada de 9 a 13 de dezembro de 2002, o Círculo Militar de São Paulo homenageou a Marinha com significante discurso do Almirante Yapery Tupiassu de Britto Guerra, que a seguir transcrevemos:

"A convite do presidente deste clube, mais uma vez, cabe-me o privilégio de saudar, em nome do Círculo Militar de São Paulo, na pessoa de V. Exa., a simpática Marinha de Guerra do Brasil, mais velha do que a própria nação brasileira, porque lutou sob Cochrane pela sua independência e foi e é participante de todos os eventos que ornam nossa história. Para mim, como pessoa, esta missão que me foi confiada significa uma volta às minhas origens, um reencontro com irmãos de armas e um passeio gostoso pela saudade. Participo sempre com emoção de homenagens à Marinha porque foi precisamente esta Força que me recebeu como adolescente, educou-me, deu-me o treinamento e o condicionamento com que são formados os marinheiros, proporcionou-me as condições psicológicas para enfrentar as difíceis condições e situações da guerra no mar, deu-me oportunidade, sem paternalismo, para que fossem desenvolvidos meus conhecimentos técnicos e científicos e, ainda, ensinou-me as qualidades que devem ser exigidas de um cidadão brasileiro.

Saúda a Marinha nesta noite alguém que durante muitos anos vestiu com orgulho o uniforme das âncoras e que traz no seu peito um coração agradecido não necessariamente a nenhum homem da Marinha em particular, mas a própria instituição, permanente e generosa, como generosos são os que vivem do mar e para o mar. Instituição que através dos tempos vem sendo dirigida por homens do quilate de Tamandaré e Cochrane: o primeiro, brasileiro nato, patrono e mestre, sem dúvidas o maior marinheiro do Brasil em todos os tempos; o segundo, lorde do Almirantado Britânico, brasileiro de coração e primeiro comandante-em-chefe da nossa esquadra, ambos defensores da nossa independência, exemplos e inspiração da gente marinheira.

Quero lembrar aos circulistas presentes que, como os navios, as esquadras têm suas almas – suas tripulações –, almas que lhes dão características próprias, de coragem ou de covardia, de inteligência ou de mediocridade, de grandeza ou de pequenez. Tão importante é a alma das esquadras que John Paul Jones, criador da Marinha norte-americana, costumava dizer que preferia lutar com navios de madeira e homens de aço do que na situação inversa. O que interessava a Paul Jones era o espírito, a garra das tripulações, isto é, sua alma, imortal como alma que é, e que na Marinha do Brasil constitui-se

na síntese dos seus grandes heróis, como Tamandaré, Barroso, Cochrane, Greenhalgh, Marcílio Dias e outros do tempo do Império, além daqueles da era republicana, onde se incluem meus colegas de turma na Escola Naval de Villegagnon, que se imolaram com bravura na Segunda Guerra Mundial.

Os exemplos dos nossos maiores, a alma imortal da Marinha, é a força que comanda sua gente em todas as situações graves que tem enfrentado nosso país, na paz e na guerra, e nessas situações a pátria lhes tem exigido tudo, até mesmo a vida. Nesses embates, nos momentos mais difíceis, punhos ornados de galões e golas azuis de marinheiros têm sempre se irmanado na compreensão estrita do dever e na sublime idéia de que, embora importante, a vida vale menos do que a pátria, menos do que a honra.

Peço licença para lembrar, na noite de hoje, os heróis da Marinha na Segunda Guerra Mundial. Quando os submarinos de Hitler e Mussolini atacaram navios mercantes indefesos na costa brasileira, nossa Marinha foi para o mar com navios obsoletos, sem radares nem sonares, tão indefesos quanto qualquer traineira de pesca, armados apenas com a força moral que o condicionado treinamento lhe proporcionara e se submeteu, bravamente, ao sacrifício que isso significava. O Brasil perdeu então muitos navios e vidas preciosas, mas bastou que lhe melhorassem os meios de combate para que comboios e patrulhas fossem organizados e se reduzissem drasticamente as referidas perdas.

Entre as vidas preciosas que foram perdidas, destaco a do Capitão-de-Fragata Garcia D'Ávila, comandante do Cruzador *Bahia*, que, ferido na perna, recusou-se a abandonar seu navio e afundou com ele, de pé, no passadiço de comando, seguindo a tradição vigente em muitas Marinhas do mundo. Tradição que pode até ser questionada, mas representa o espírito de sacrifício daqueles que usam o uniforme das âncoras. Talvez o comandante do *Bahia*, cujo nome a Marinha reverentemente perpetua na guirlanda de popa de um dos seus navios, julgasse, como o Almirante Batavo, que o mar era o único túmulo digno de um comandante de cruzador em operações de guerra.

Relembro o Capitão-de-Corveta Gastão Moutinho, que desapareceu com a Corveta *Camaquã*; relembro o Guarda-Marinha Milton Jansem de Farias, que afundou vivo com seu Navio *Vital de Oliveira*, preso no camarote, cuja porta emperrou com a explosão do torpedo; relembro os Guardas-Marinhas Agenor de Brito, que também morreu no *Vital de Oliveira*, e Loyde Borman Sigvalt, imolado no Cruzador *Bahia*; relembro com respeito os mais de 450 oficiais e marinheiros que deram suas vidas pela Pátria, honrando o compromisso de defendê-la, mesmo com o sacrifício da vida. Os três guardas-marinha citados foram meus colegas de turma na Escola Naval. Prestamos juntos o compromisso que eles honraram. Éramos jovens de 17 anos. O destino me poupou a prova suprema, mas até hoje, passados todos esses anos, continua minha dúvida de que tivesse tido a grandeza de me portar com a bravura com que eles o fizeram. Por isso, permitam os que me ouvem, do Círculo ou da Marinha, que publicamente estenda aos mortos queridos, pela minha voz emocionada, minha continência respeitosa e minha saudade imorredoira. Estou certo de que todos aqui presentes juntam-se a mim nesta homenagem carinhosa. Os três jovens aqui citados representaram e ainda representam a própria alma da Marinha."

LANÇAMENTO DA CORVETA *BARROSO*

Foram realizados, em 20 de dezembro de 2002, na carreira nº 1 do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, o batismo e o lançamento da Corveta *Barroso* (V-34).

O evento contou com as presenças do vice-presidente da República, Marcos Maciel, do ministro de Estado da Defesa, Geraldo Magela da Cruz Quintão, e do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles.

CARACTERÍSTICAS

A Corveta *Barroso* é o quinto navio a ostentar o nome do Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, Barão do Amazonas, cuja atuação foi fundamental para a vitória da Batalha Naval do Riachuelo, durante a Guerra do Paraguai.





O novo navio tem as seguintes características principais:

- comprimento total de 103,40m;
- boca moldada de 11,40m;
- calado carregado de 3,95m;
- pontal moldado de 6,70m;
- velocidade máxima maior que 25 nós;
- deslocamento carregado de 2.350 toneladas;
- sistema de propulsão CODOG;
- tripulação de 154 militares;
- raio de ação aproximado de 4.000 milhas náuticas;
- autonomia aproximada de 30 dias; e
- capacidade aeronave orgânica de 1 unidade.

O PROJETO CORVETA *BARROSO*

O projeto da Corveta *Barroso* surgiu em 1990, após avaliação operacional e de engenharia das corvetas da classe *Inhaúma* – projetadas no final da década de 70 e construídas pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e pelo antigo estaleiro Verolme.

Foi verificada a necessidade de modernizar o projeto original dessas corvetas, para que pudessem ser instalados equipamentos de modelos mais atualizados e

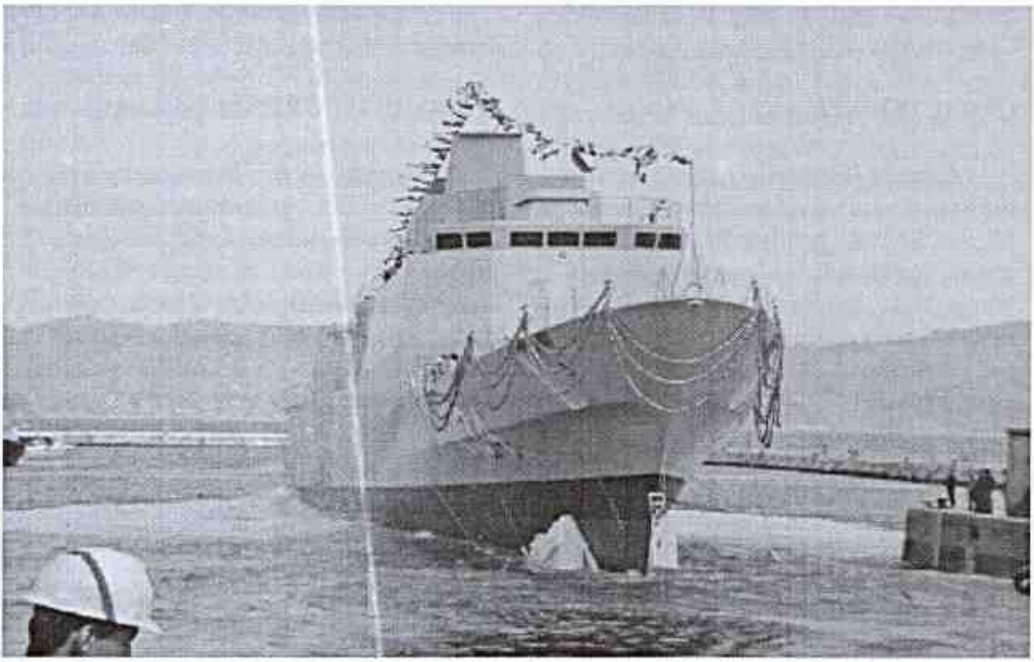
introduzidas alterações, garantindo melhor desempenho e aumentando o índice de nacionalização dos sistemas e equipamentos.

O novo projeto muito se beneficiou dos conhecimentos tecnológicos adquiridos pela Marinha nos últimos anos, principalmente no que diz respeito a choque, ruído, vibração, emissão infravermelho, seção "reta radar", sistema de controle de avarias, sistema de controle de propulsão e sistema de combate.

o empreendimento, o que garantiu a manutenção, no Arsenal de Marinha, da capacitação e qualificação tecnológica de pessoal especializado, necessário à construção de modernos navios de guerra.

O Brasil é a única nação do hemisfério sul a projetar e construir unidades navais de superfície do porte da Corveta *Barroso*.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro editou, para a cerimônia de lançamento da



A quilha da Corveta *Barroso* foi batida em 21 de dezembro de 1994, marco de partida de sua construção, cujo cronograma sofreu, porém, substancial alteração, devido à crônica restrição dos recursos financeiros, o que levou ao adiamento de sua incorporação, inicialmente prevista para 1998. Apesar dessas dificuldades, a Marinha envidou todos os esforços para prosseguir com

corveta, *folder* de onde foram extraídas informações desta matéria.

Deste folheto consta uma página com **palavras do Contra-Almirante (EN-Ref.) Yapery Tupiassu de Britto Guerra, que fala de forma poética sobre o que é um navio**:

"O navio, como o homem, nasce num berço, é batizado, tem nome e personalidade jurídica própria, movimenta-se por seus próprios meios; comunica-se com

seus semelhantes e com os portos por intermédio dos códigos coloridos de bandeiras ou através dos aparelhos de eletrônica moderna; viaja, operando em águas nacionais e internacionais; tem período de vida útil, quando transporta riquezas ou carga bélica eficiente; sabe lutar como ninguém, quando necessário; como o homem, também adoece, eventualmente, quando recolhido a hospitais, no caso, os estaleiros de reparo. À medida que o tempo passa, vai aos poucos envelhecendo, perdendo vitalidade e eficiência e, passado o período de vida útil, morre e é recolhido aos famosos cemitérios de navios, algumas vezes com cerimônias que lembram os enterros dos humanos, como ocorrem com as mostras de desarmamento dos navios de guerra.

Como se não bastasse essa incrível semelhança, o navio possui também uma alma – sua tripulação – que lhe dá características próprias, tais como valentia ou covardia, eficiência e, até mesmo, sorte e alegria. Mesmo navios iguais, construídos em série pelo mesmo estaleiro e segundo um mesmo projeto, apresentam desempenhos diferentes – há os que têm sorte e os que não têm, há os que são eficientes e os que não são. Mas, quando a tripulação dele se afasta, passa o navio da condição de entidade viva e produtiva para a de um corpo inerte, de estrutura de ferro e aço sem ação, que se deteriora rapidamente pela corrosão, do mesmo modo como se decompõe o corpo humano, quando a alma dele se afasta para viver a vida depois da vida. O navio é, pois, um produto semelhante ao homem e deve ser estudado, projetado e construído para as águas onde vai operar, como condição primeira para garantir-lhe eficiência bélica, nos casos de navios de guerra, e eficiência econômica àqueles projetados para transportar cargas comerciais."



A madrinha Solange Garcia Lopes Serpa, esposa do ex-Ministro, Almirante Ivan da Silveira Serpa.



Cerimônia presidida pelo Vice-Presidente da República Marco Antônio de Oliveira Maciel

ELOGIO À MARINHA

O Espaço Cultural da Marinha, o Museu Naval e Oceanográfico, a Ilha Fiscal e os navios-museus, integrantes do Serviço de Documentação da Marinha, vêm sendo cada vez mais reconhecidos e elogiados pelo seu papel de destaque no turismo e

no patrimônio histórico do Rio de Janeiro. Em dezembro último, o então comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, recebeu carta, datada de 12 daquele mês, do Sr. Guilherme Eduardo Tully, brasileiro residente na Inglaterra, em que descreve a sua visita a estes setores da Marinha, elogiando a Instituição e agradecendo a hospitalidade encontrada.

A seguir publicamos a carta na íntegra.

"Prezado Almirante,

Como brasileiros residentes no exterior, aprendemos a ser mais nacionalistas e, quando em visita ao nosso país, mais críticos, porém não deixando de reconhecer as coisas boas.

A Marinha está de parabéns com seu Espaço Cultural no Rio de Janeiro. Tive a oportunidade de visitar o Espaço com minha família no dia 10 de novembro passado, quando estivemos a bordo do Contra-Torpedeiro *Bauru* e do Submarino *Riachuelo* e fizemos um belo passeio pela Baía de Guanabara no Rebocador *Laurindo Pitta*, não esquecendo da visita à Ilha Fiscal e ao Museu.

A guia era de um profissionalismo e dedicação exemplares. Conhecedora do assunto, deixou todos à vontade e transmitiu seus conhecimentos de História e da nossa Marinha a todos.

Meus filhos (e eu também) gostamos muito de ver, pela primeira vez, o novo porta-aviões, o *São Paulo*, e o *Minas Gerais*, ainda no dique, antes de sua partida definitiva do Brasil.

Residentes no Reino Unido, estamos acostumados a ter que pagar para visitar, por exemplo, o Cruzador *Belfast*, ancorado no Rio Tamisa, sem receber nem 10% do atendimento, da dedicação e atenção que vimos aí, o que afeta o aproveitamento de visitas desse tipo.

Marinha de Guerra: Nosso muito obrigado e parabéns por nos ter dado esta oportunidade!

Tem muita coisa que funciona no Brasil melhor do que no exterior."

ORÇAMENTO DA MARINHA

O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, divulgou, em 7 de março último, a seguinte nota relativa ao Orçamento da Marinha para 2003, ressaltando a necessidade de diminuir as despesas devido às reduções das parcelas destinadas à instituição. A seguir, o texto do Comandante da Marinha:

"A Marinha do Brasil teve o seu orçamento na rubrica de Outros Custeios e Capital (OCC), para o corrente ano, contingenciado pelo Governo Federal em 28,94%. Em termos numéricos aproximados, isso significa que dos R$ 1.016 milhões aprovados pelo Congresso Nacional, na Lei Orçamentária Anual, para a Marinha, tivemos que deduzir um total de R$ 294 milhões, o que limita o nosso orçamento em R$ 722 milhões.

Essa redução, por si só já bastante severa, torna ainda mais sério o quadro das graves deficiências materiais da nossa Força, fruto de sucessivos orçamentos anuais também restritos.

Em decorrência, quase todas as parcelas orçamentárias que suportam os diversos projetos do Plano de Ação de 2003 sofreram reduções, sendo fundamental que todos se conscientizem da real necessidade de se diminuir as despesas, para que a Marinha possa, ainda que com grandes sacrifícios, conviver com o orçamento de R$ 722 milhões.

É necessário, portanto, que todos, nos vários níveis, adotem medidas de econo-

mia nas diversas atividades e tipos de despesas e, dentre essas medidas, cito as seguintes já aprovadas pelo Almirantado, para imediato cumprimento:

– rever o Programa Geral de Adestramento do Comando de Operações Navais (PGACON), reduzindo e/ou cancelando comissões;

– rever o Programa Geral de Manutenção (PROGEM), adequando-o aos novos valores dos projetos que o suportam;

– rever os Programas de Cursos, Conclaves e Intercâmbios, mantendo apenas aqueles que forem absolutamente indispensáveis;

– rever o Programa de Inspeções, cancelando ou reduzindo aquelas que impliquem em despesas com passagens aéreas e diárias;

– reduzir e/ou cancelar cerimônias e eventos sociais, mantendo apenas os que forem absolutamente necessários, e, mesmo nesses, reduzir despesas. Não estão enquadradas, nessa determinação, as cerimônias e eventos sociais que tiverem patrocínio total de alguma instituição com a qual a Marinha se relacione, e aquelas por adesão; e

– passar a adotar, para as requisições e indenizações de passagens aéreas, em vôos de duração inferior a três horas, a classe econômica, para aqueles com direito à classe executiva.

O expediente na Marinha continuará normal. A situação orçamentária será cuidadosamente acompanhada, visando a evitar que sejamos obrigados, à semelhança do que ocorreu no ano passado, a estabelecer rotinas de domingo em dias úteis da semana.

O Comando da Marinha continuará a envidar todos os esforços, junto ao Ministério da Defesa, para tentar melhorar o nosso difícil quadro orçamentário.

A presente situação deve ser por todos nós encarada como mais um daqueles desafios que a Marinha sempre teve que enfrentar e vencer.

Determino que este Bono Especial seja lido e comentado, pelos oficiais no nível Encarregado de Divisão ou semelhante, com o propósito do seu pleno entendimento e, no que for pertinente, fiel cumprimento." (Do Bono Especial nº 139, de 7/3/2003)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Tomaram posse nas datas e nos cargos mencionados os seguintes almirantes:

Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos, chefe do Estado-Maior da Armada, em 5/2;

Almirante-de-Esquadra Jeronymo Francisco Mac Dowel Gonçalves, chefe do Estado-Maior de Defesa do Ministério da Defesa, em 29/1;

Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira, comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, em 14/1;

Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles, chefe da Representação do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, em 28/3;

Contra-Almirante Luiz Augusto Correia, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, em 26/3;

Contra-Almirante (IM) Carlos Henrique Miranda, diretor do Centro de Controle de Inventário da Marinha, em 11/02;

Contra-Almirante (RRm) Fernando Coelho Bruzzi, presidente da Fundação dos Estudos do Mar, em 7/1.

ASSUNÇÃO DO CARGO DE COMANDANTE DA MARINHA

O Almirante-de-Esquadra Sergio G. F. Chagasteles passou, em 3 de janeiro último, o cargo de Comandante da Marinha ao Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho.

AGRADECIMENTOS E DESPEDIDA DO SERVIÇO ATIVO DO ALMIRANTE CHAGASTELES

"Na ocasião em que transmito o cargo de Comandante da Marinha e deixo o Serviço Ativo, sou tomado pela mesma emoção dos que se despedem de uma longa e feliz jornada. Minhas palavras são, pois, de agradecimento e reconhecimento:

– ao Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, pela confiança em mim depositada quando me nomeou para este cargo em 1999;

– aos ministros da Defesa com os quais tive o prazer de trabalhar, Élcio Alvares e Geraldo Quintão, pelo incentivo e apoio com que sempre me distinguiram e pela atenção prestada às questões da minha Força;

– aos senhores comandantes das Forças irmãs, General Gleuber e Brigadeiros Brauer e Baptista, pela forma harmoniosa como atuaram em conjunto conosco, possibilitando uma integração apreciável das três Forças;

– aos membros do Almirantado que, movidos pelo profissionalismo e pelo amor à Marinha, compartilharam comigo os momentos de calmaria e de tempestade, ajudando-me e apoiando-me nas decisões de Comando; reconheço, enalteço e agradeço aos marinheiros, fuzileiros e servidores civis, oficiais e praças, homens e mulheres que fazem da Marinha esta instituição respeitada e acreditada dentro e fora de nossas fronteiras e, mais que tudo, merecedora da confiança da sociedade brasileira;

– e em especial, aos componentes do meu Gabinete ao longo deste período, Almirantes Castro Leal, Saraiva e Prado Maia, e ao conjunto de oficiais, praças e servidores civis, cuja dedicação, empenho e vontade de bem assessorar tornaram mais tranqüilo meu Comando.

Nos últimos quatro anos, apesar das dificuldades e restrições orçamentárias, pudemos testemunhar progressos importantes no poder naval brasileiro, tornados possíveis pela dedicação, tenacidade e criatividade de nosso pessoal

Nos últimos quatro anos, apesar das dificuldades e restrições orçamentárias, pudemos testemunhar progressos importantes no poder naval brasileiro, tornados possíveis pela dedicação, tenacidade e criatividade de nosso pessoal. Assim fomos capazes de concretizar o sonho há muito acalentado por gerações de marinheiros, o de operacionalizar a aviação de asa fixa embarcada.

Comandar a Marinha foi um desafio cativante; vivê-la, uma experiência apaixonante. Eis que sobrevém o momento que tão longínquo parecia quando, nos idos de 1952, cruzei os portões do Colégio Naval para seguir o caminho dos que almejam

a vida no mar. Não poderia imaginar naquele dia distante que estava iniciando uma caminhada de 50 anos, plenos de experiências intensas.

Deixo agora o Comando e entre as mais caras lembranças que levo estão, certamente, o ambiente fraterno de nossas praças-d'armas, a lealdade, o companheirismo, a dedicação, o espírito alegre e a força moral que encontramos em nossas tripulações e que fazem do servir à Pátria no mar um prazeroso ofício.

Passo a Marinha com a certeza de que ela seguirá firme em sua singradura rumo à grandeza, rumo há muito traçado e fielmente mantido pelos que nos antecederam.

Nossa querida instituição está, a partir de agora, sob as ordens competentes e seguras do novo Comandante, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, a quem formulo os melhores votos de bons ventos e mares tranqüilos. Saiba, Senhor Comandante, que, em qualquer tempo, esta Força estará sempre atenta à sua voz do Comando.

Finalizo, agradecendo a Deus por ter me iluminado nessa travessia de muitos anos, permitindo-me sobrepujar os períodos de mar revolto e alcançar porto seguro, e, muito especialmente, sou eternamente grato à minha família, Lúcia, companheira de todos os anos, e nossos filhos, Sergio, Luizio, Luciana, Irene e Rodrigo, pela paciência comigo e apoio irrestrito ao longo de toda esta carreira."

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE GUIMARÃES CARVALHO

"Viver as emoções de assumir o cargo de Comandante da Marinha é algo que nem de longe poderia ser imaginado por qualquer um dos jovens que, no dia 8 de março de 1956, desembarcavam do aviso *Rio das Contas*, na ponte do Colégio Naval, para iniciar uma nova e desafiante etapa de suas vidas. Eu era um daqueles jovens.

Há 47 anos, vivo em uma instituição que é definida em nossa Lei Maior como nacional, permanente e regular, organizada com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, que se destina à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.

Aprendendo, vivendo e aplicando os valores e as tradições desta instituição, a Marinha do Brasil, terminei de forjar o meu caráter, aprimorando ainda mais tudo que me foi transmitido pelos meus pais, gente



de origem bem simples e que, certamente, se vivos ainda fossem, também estariam emocionados.

Durante todo esse período exerci as mais diversas funções, em praticamente todos os setores da Marinha, desde as teoricamente mais simples, nos postos iniciais da carreira, até as mais complexas, nos postos mais elevados. Foi um longo aprendizado, cuja matéria-prima principal foram os exemplos e ensinamentos de eminentes chefes navais, com os quais tive a honra e o privilégio de servir, nas minhas diversas comissões, no mar ou em terra.

Alguns desses chefes estão aqui presentes. Outros já não estão entre nós, mas eu sinto que, de alguma forma, eles também participam desta cerimônia.

Não vou citá-los nominalmente, até porque a relação seria por demais extensa, mas lhes sou eternamente agradecido.

Também aprendi bastante no convívio com os meus pares e subordinados: oficiais, praças e servidores civis. Eles também me proporcionaram bons exemplos de conduta, que procuro seguir.

Às vésperas de concluir o último ano da Escola Naval, conheci aquela que seria a minha parceira de sempre, que me concedeu a graça de três filhos, os quais, por sua vez, me deram netos, permitindo que eu tenha uma sólida retaguarda familiar, uma espécie de porto seguro com águas bem abrigadas, sempre pronto a me receber após cada viagem ou dia de trabalho.

Por tudo isso, seria de se esperar que eu me sentisse tranqüilo com as responsabilidades que passo a ter a partir deste momento, o que, entretanto, não ocorre.

Assumo o cargo com algumas preocupações, que posso sintetizar da seguinte forma:

– vivemos um tempo em que quase todos pleiteiam os seus direitos, o que é legítimo, mas poucos se lembram que também possuem deveres;

– vivemos um tempo em que alguns setores da sociedade querem rediscutir o papel das Forças Armadas, para o que devemos estar prontos, pois qualquer discussão, desde que movida por objetivos nobres, é sempre salutar;

– vivemos um tempo em que temos de entender que a parcela do orçamento da União que é alocada à Marinha não pode ser, tendo em vista as enormes mazelas sociais do País, a que necessitamos; entretanto, as sucessivas reduções do nosso orçamento vêm impactando, diretamente, não só as atividades rotineiras, mas, o que é mais grave, a capacidade operacional desta Força.

Vivemos um tempo em que quase todos pleiteiam os seus direitos, o que é legítimo, mas poucos se lembram que também possuem deveres; vivemos um tempo em que alguns setores da sociedade querem rediscutir o papel das Forças Armadas, para o que devemos estar prontos, pois qualquer discussão, desde que movida por objetivos nobres, é sempre salutar

– a persistência desse quadro adverso poderá nos levar a uma situação em que estaremos correndo o risco de a Marinha não estar pronta, caso haja uma necessidade real do seu emprego, dentro da sua destinação constitucional; e

– finalmente, vivemos um tempo em que alguns ainda não perceberam que é um novo tempo, e que, portanto, as soluções do passado não mais se aplicam.

Por outro lado, também vivemos um tempo de esperanças e de um otimismo consciente, que nascem da crença na capacidade brasileira de superar dificuldades e da perspectiva de que um futuro melhor para o País irá se refletir em nossa Força, aliviando o difícil quadro que atravessamos.

Os desafios portanto são grandes, mas eu estou pronto para enfrentá-los, com absoluta lealdade à minha instituição, e com o firme compromisso de cumprir a missão que ora assumo.

Para tal, são indispensáveis o apoio e a participação ativa dos membros do Almirantado, dos demais almirantes, oficiais, praças e servidores civis, com os quais, não tenho dúvidas, posso contar, pois na Marinha sempre foi assim.

Meus planos e programas já estão prontos, e são os mesmos com os quais a Marinha já vem trabalhando dentro da sua modelar estrutura administrativa.

Destaco, em especial, os seguintes:

– o Plano de Ação para 2003, o qual já permite antecipar mais um ano de dificuldades;

– o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), elaborado para a moldura temporal de 2003 a 2018; e

– o Plano Parcial de Obtenção de Meios (PPOM), que é parte integrante do PRM, e que abrange a moldura temporal de 2003 a 2006.

Os dois últimos foram encaminhados, nos últimos meses do governo anterior, ao ministro da Defesa, e por ele ao Presidente da República. Como podemos constatar, o primeiro deles, o Programa de Reaparelhamento da Marinha, é um programa de longa duração, pois, como sabemos, um Poder Naval não pode ser improvisado ou reconstruído do dia para a noite.

Incluo, ainda, entre as atividades que iremos executar a participação da Marinha, onde, como e quando couber, nos programas sociais prioritários para o Governo.

Expresso também a minha firme vontade de manter e aprofundar ainda mais o excelente relacionamento que já existe com os nossos irmãos de armas, do Exército e da Força Aérea.

Peço a Deus que ilumine os meus atos e decisões.

Ao dirigir-me pela primeira vez a todos que integram a Marinha do Brasil, como seu Comandante, manifesto a minha confiança de que juntos saberemos zelar, com o mesmo carinho e dedicação das gerações que nos antecederam, por esse inestimável patrimônio que a Nação nos confia.

Pertencemos a uma Marinha que, a despeito das restrições inerentes à conjuntura, opera nas águas, sob as águas e nos céus do nosso Atlântico. Uma Marinha que opera e assiste aos desassistidos nos rios das duas maiores bacias fluviais do País, o que inclui a nossa Amazônia. Uma Marinha que está presente, como ocorre no dia de hoje, nos mares gelados da Antártica. Uma Marinha capaz de construir, manter e modernizar os seus meios, e de perseguir, obstinadamente, quase que exclusivamente com recursos de seu restrito orçamento, a consecução de programas que transcendem a própria Marinha, tal o seu arrasto tecnológico, como é o caso do Programa Nuclear.

A persistência desse quadro adverso poderá nos levar a uma situação em que estaremos correndo o risco de a Marinha não estar pronta, caso haja uma necessidade real do seu emprego, dentro da sua destinação constitucional

Essa é a nossa Marinha. Orgulhemo-nos dela.

Penso ser o momento oportuno para externar ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República o meu reconhecimento pela confiança com que me distinguiu ao

nomear-me para o cargo de Comandante da Marinha.

Gostaria de agradecer a presença das diversas autoridades, dos membros do Corpo Diplomático, dos adidos militares das nações amigas, dos oficiais-generais do Exército e da Força Aérea, dos almirantes, dos oficiais, dos representantes das diversas Soamar, dos meus colegas da Turma Face, dos amigos e de meus familiares nesta cerimônia, dando-lhe um brilho todo próprio.

Destaco e agradeço, de forma especial, as presenças do comandante do Exército, General-de-Exército Francisco Roberto de Albuquerque, e do comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luiz Carlos Bueno.

Igualmente de forma especial, registro e agradeço a presença, que muito me honra, do Excelentíssimo Senhor Embaixador José Viegas Filho, ministro de Estado da Defesa, a quem renovo os meus compromissos de lealdade e total cooperação.

Finalmente, não gostaria de encerrar estas palavras sem apresentar ao Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, que me transmite o cargo, o reconhecimento e a gratidão da Marinha do Brasil por tudo que Vossa Excelência realizou ao longo de sua brilhante e exemplar carreira e, mais especificamente nos últimos quatro anos, inicialmente como seu último ministro e, posteriormente, como seu primeiro comandante.

Não há tempo ruim para aqueles que sabem para onde querem ir

Foram tempos difíceis, com o mar nem sempre calmo, mas Vossa Excelência manteve sempre as mãos firmes no leme, navegando o nosso barco no melhor rumo, pois, como sabemos, não há tempo ruim para aqueles que sabem para onde querem ir.

Prezado chefe, fiz questão absoluta de que o meu primeiro ato como Comandante da Marinha fosse o de concessão à Vossa Excelência da Medalha Naval de Serviços Distintos, cuja imposição será realizada a seguir, como uma justa e merecida homenagem da sua Marinha." (Dos Bonos Especiais nºs 8 e 9, de 3 e 6/1/03)

POSSE DO COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS

O Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho transmitiu, em 14 de janeiro de 2003, o cargo de comandante de Operações Navais e de diretor-geral de Navegação ao Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira.

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE RAYDER

"Ao assumir os cargos de comandante de Operações Navais e de diretor-geral de Navegação, que sejam as minhas primeiras palavras de agradecimento.

Ao comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, que muito me honra ao presidir esta cerimônia, pela confiança ao indicar-me para os cargos. Ela será o estímulo permanente para enfrentar os desafios que teremos pela frente.

Desde já, assumo o compromisso de lealdade e integral dedicação no sentido de bem cumprir a missão a mim confiada, dan-

do continuidade ao trabalho realizado pelos meus antecessores.

Aos membros do Almirantado, às autoridades presentes e representadas, aos antigos chefes, almirantes, generais e brigadeiros, aos colegas de turma, demais oficiais, amigos e familiares e, em especial, a minha mulher, amiga de todas as horas, o meu muito obrigado pelo privilégio de suas presenças, pelo prestígio e especial brilho que dão a esta cerimônia.

Aos Vice-Almirantes Euclides Duncan Janot de Matos e Julio Soares de Moura Neto, o meu reconhecimento pela maneira fraterna e profissional com que me transmitiram os cargos.

Aos meus subordinados, externo o orgulho e a satisfação em poder comandá-los. Apresento-me com a confiança, determinação e entusiasmo necessário aos que deparam com um desafio de tamanha responsabilidade e envergadura, por tratar diretamente da atividade fim da Marinha: o aprestamento dos meios operativos para a adequada aplicação do Poder Naval e das atividades relacionadas com o Poder Marítimo nos assuntos de responsabilidade da Marinha e que englobam uma extensa cadeia de comando, tendo como subordinados 27 almirantes, 284 organizações militares e cerca de 40 mil militares e civis.

A despeito de toda amplitude de controle, a experiência de 45 anos, a bagagem operativa que a Marinha me proporcionou ao longo da carreira e os ensinamentos e exemplos de antigos chefes credenciaram-me para sentir apenas orgulho e emoção no dia de hoje. Entretanto, a conjuntura atual, em rápida evolução, caracterizada por mudanças radicais e grandes incertezas, nos traz sérias inquietações, pelos possíveis reflexos no moral, na auto-estima e no profissionalismo do nosso pessoal, patrimônio maior da Marinha.

Em decorrência, devemos estar atentos a qualquer indício de inaceitável degradação dos pilares básicos de nossa Instituição: a hierarquia e a disciplina. Estou me referindo, por exemplo:

– à criminalidade dos grandes centros, tentando cooptar nosso pessoal mais moderno ou se infiltrar no nosso meio, minando nossos valores e tradições; e

– às constantes ações na justiça alegando supostos direitos; e às decorrentes decisões judiciais de natureza liminar, que afetam negativamente as questões disciplinares e administrativas, movidas por entendimentos, na maioria das vezes, pautados no desconhecimento das peculiaridades da carreira militar e do real posicionamento institucional das Forças Armadas no Estado Democrático de Direito.

A conjuntura atual, em rápida evolução, caracterizada por mudanças radicais e grandes incertezas, nos traz sérias inquietações, pelos possíveis reflexos no moral, na auto-estima e no profissionalismo do nosso pessoal, patrimônio maior da Marinha

Da mesma forma, o aprestamento dos nossos meios também é o motivo de grande apreensão, tendo em vista a duradoura insuficiência de recursos orçamentários, que vem comprometendo paulatinamente o valor militar e o balanceamento de nossas forças operativas, num processo que

em alguns casos tem-se tornado irreversível, implicando em baixas sem a necessária reposição.

Diante desse quadro, é de importância vital o emprego criterioso de cada real ou tonelada de combustível colocados à disposição, para que se possam atingir as metas e os propósitos dos programas de adestramento e de manutenção.

Para vencer tal desafio conclamo todos a exercerem suas qualidades de liderança nos vários níveis de comando. Reconheço que é importante a interação homem versus máquina, mas não em detrimento da interação homem *versus* homem. Pelo contrário, na instituição militar, é muito mais importante ter líderes do que simples gerentes. Gerentes administram, mantêm e focalizam-se em sistemas. Os líderes, por sua vez, inovam, desenvolvem e focalizam-se em pessoas.

Reconheço que é importante a interação homem *versus* máquina, mas não em detrimento da interação homem *versus* homem. Pelo contrário, na instituição militar, é muito mais importante ter líderes do que simples gerentes

A despeito de tudo, na certeza de que não há mais espaços para rompantes ou devaneios, vamos confiar que as eventuais mudanças não nos trarão reflexos negativos irreparáveis, que a esperança dissipe as incertezas e que as dificuldades serão ultrapassadas, tudo como sempre foi na Marinha.

Ao final, certo da lealdade, compreensão, empenho e até mesmo da abnegação de todos os meus comandados, elevo meu pensamento a Deus para agradecer tudo aquilo que ele me tem reservado e pedir, mais uma vez, a sua ajuda."

NOVO DIRETOR DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO

Tomou posse no cargo de diretor do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), em 24 de janeiro último, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Henrique de Azevedo Braga, em substituição ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger. **Na ocasião, o Comandante Spränger proferiu as seguintes palavras:**

"Nesta ocasião em que transmito o cargo de Diretor do Serviço de Documentação da Marinha, sou tomado por uma fusão de muitos sentimentos. À alegria de ter convivido com essa tripulação soma-se a saudade que já sinto, sentimento acredoce que fica na nossa alma quando temos de partir. Neste momento, quero expressar o meu profundo agradecimento e reconhecimento:

– a todas as autoridades que compõem a minha cadeia de comando, que sempre mantiveram as portas abertas, apoiando onde se fazia necessário;

– ao diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, pelas suas orientações, que me possibilitaram manter o leme firme no rumo determinado. Almirante Max, o seu exemplo, o seu trabalho para a preservação da memória marítima e naval brasileira foi uma inspiração para mim e será para o diretor que hoje assume;

– ao Almirante Helio Leoncio Martins, pelo seu exemplo e contribuição para o registro, por escrito, da importância da Marinha na formação e consolidação do Estado brasileiro. Como demonstração deste fato, temos hoje, com grande alegria, o lançamento do Terceiro Volume, Tomo I, da História Naval Brasileira, organizado por Vossa Excelência. Este documento relata a contribuição da Marinha na estruturação do nosso país, sendo ainda resultado da integração de todos os setores do SDM na elaboração da obra;

– ao Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, pela condução da sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*, bem como ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Milton Sergio Silva Corrêa. O entusiasmo dos senhores foi um incentivo para mim e para todos que aqui servem;

– à Liga dos Amigos do Museu Naval, na pessoa de sua presidente, senhora Anna Bentes Bloch, e aos parceiros da Liga, pelo apoio aos nossos projetos;

– à comunidade cultural do Rio de Janeiro, por ter prestigiado as atividades do Serviço de Documentação da Marinha.

Há dois anos cheguei aqui com tantas expectativas, sabendo que tinha um grande desafio pela frente, pois havia muito que conhecer e aprender deste setor tão singular da nossa Marinha. Acostumado à vida no mar, a comandar homens em longas viagens, havia então um novo barco para conduzir, composto por homens e mulheres de diversas áreas profissionais – historiadores, arquivistas, bibliotecários, jornalistas, museólogos, *designers*. Mas sempre entendi que a diversidade é um fator propulsor de criação e de produção e, assim, desde o começo, me senti muito à vontade aqui no SDM. A cada dia ia percebendo o quão mais fácil é buscar na história o que ela possui como orientação na formação de uma consciência e mentalidade marítima brasileira. Para isso, contei com o rico acervo da Biblioteca da Marinha, com a pesquisa histórica no resgate dos fatos, com os documentos do Arquivo da Marinha – alguns vindos de 1700 –, com as exposições montadas pela Museologia, com as publicações histórico-culturais editadas, além de outras atividades e projetos que o Serviço de Documentação da Marinha desenvolve.

Foram dois anos intensos. Houve alguns momentos difíceis, pois nem sempre os ventos da conjuntura econômica sopraram a nosso favor, mas nessas circunstâncias contei sempre com a minha tripulação, coordenada pelo vice-diretor, Comandante Antônio Carlos Gesteira, que sugeriu rumos seguros para essa minha singradura.

O tempo passou tão rápido! A convivência formou laços e estará sempre comigo a lembrança do ambiente fraterno, da lealdade, do profissionalismo, da dedicação e da alegria de todos que fazem o SDM. A todos vocês, o meu Bravo Zulu!!!

Passo o cargo da direção do SDM com a certeza de que o companheirismo que aqui encontrei, o novo diretor, Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís Henrique de Azevedo Braga, também o terá.

Comandante Luís Henrique, o SDM está com leme a meio, turbinas selecionadas e máquinas adiante a toda força. Que Deus ilumine a sua singradura e que V. Sª tenha bons ventos e mares tranqüilos."

Ao tomar posse no cargo, o Comandante Luís Henrique assim se expressou:

"Senhoras e senhores, é com muita honra que assumo o cargo de diretor do Serviço de Documentação da Marinha. Pela primeira vez, em 17 anos, estarei portando o timão dourado em meu uniforme em substituição à estrela de comando.

Sinto-me envaidecido quando observo que, sob a orientação do Almirante Max Justo Guedes, reconhecido internacionalmente como um ícone de conhecimento da

cultura naval brasileira, traçarei o rumo a navegar deste importante Serviço.

Entretanto, confesso a minha apreensão por exercer tal cargo quando faço a retrospectiva de minha carreira: foram 14 anos de embarque, mais de mil dias no mar, comando de um navio-varredor, um rebocador de alto-mar, uma fragata e outras funções cujo teor não se relaciona diretamente com os temas que terei pela frente.

A partir de agora, sou o responsável por este Espaço Cultural e seus três navios – Rebocador *Laurindo Pitta*, Navio-Museu *Bauru* e Submarino-Museu *Riachuelo*, pelo Museu Naval, pela Biblioteca da Marinha, pela Ilha Fiscal e pela sede do Serviço de Documentação, onde arquivam-se semanalmente cerca de quatro mil documentos oficiais da Marinha.

Não estarei só nesta singradura; conto com a contínua orientação dos meus antigos chefes navais, que ensinaram-me a laborar no ambiente marinho; dos meus amigos, conto com o irrestrito apoio e o privilégio pelo convívio; dos meus entes familiares, espero continuar a merecer a distinção e o orgulho com que sempre fui agraciado e, de minha mulher e filhos, reafirmo o amor que sinto por eles e desde já desculpo-me por continuar a dividir meu tempo entre a família e esta causa nobre.

Agradeço a todos que se dispuseram a aqui comparecer, apesar das dificuldades do nosso dia-a- dia. A presença de todos empresta a esta singela cerimônia um brilho especial que traduz-se em respeito e admiração pelo que representa a Marinha do Brasil.

Agradeço também ao Comandante Spränger pela elegância, deferência e profissionalismo com que me recebeu e passou a função; sua direção ao longo dos últimos dois anos alcançou marcas expressivas, apesar das dificuldades financeiras por que passou a Marinha do Brasil no período. Não será fácil substituí-lo, pois a comparação será inevitável.

Finalmente, dirijo-me agora a minha tripulação; conto com a sua assessoria oportuna, competente e profissional e prometo-lhe lealdade, dedicação ao serviço e amor à Marinha. Teremos uma longa jornada pela frente, possivelmente com poucos recursos, e a nossa tarefa é grandiosa. Não podemos nos esquecer que, ao longo de sua existência, a Marinha brasileira sempre esteve presente nos principais momentos históricos deste país e nos cabe divulgar a sua atuação, de uma maneira ou outra.

A sociedade brasileira necessita saber para que serve a sua Marinha de Guerra e um dos métodos para tal está contido na missão do Serviço de Documentação da Marinha. Este é o desafio.

Que Deus ilumine a nossa proa.

Obrigado."

POSSE DO NOVO MINISTRO DA DEFESA

Tomou posse em Brasília, em 2 de janeiro último, o novo ministro da Defesa, José Viegas Filho, em substituição a Geraldo Magela da Cruz Quintão.

Na ocasião, o ministro Geraldo Quintão proferiu o discurso que transcrevemos a seguir.

DISCURSO DE DESPEDIDA DO MINISTRO QUINTÃO

"Senhoras e Senhores,

Encerro hoje minha gestão como Ministro de Estado da Defesa, iniciada em janeiro de 2000, há quase três anos, por defe-

rência honrosa do Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso.

Entendo não ser o momento de prestação minudente de contas daquilo realizado materialmente, das coisas ainda a fazer. Há relatório pronto de transição entregue a Vossa Excelência.

Todos aqui presentes desejamos ouvir a palavra abalizada do nosso Ministro, suas ações a serem implementadas na pasta. Não posso, porém, eximir-me do dever de apresentar uma retrospectiva de minhas intenções e ações, durante meu tempo de Ministro de Estado da Defesa.

Volvo os olhos, para isso, a janeiro de 2000, quando de minha posse. Na ocasião, dentre várias proposições, tracei o norte de minha atuação, em um Ministério recentemente instalado, novidade na estrutura da administração pública do País, e que viera como órgão de Estado e não de Governo, pedra angular da então nova Política de Defesa Nacional e órgão integrador e central do respectivo sistema.

Ressaltei, então, que a criação do Ministério da Defesa significava mais do que uma simples medida de racionalização administrativa, ou de entrosamento das Forças Armadas à estrutura ministerial civil do Governo, ou mesmo à subordinação delas ao poder político, legitimamente eleito.

Tornara ele possível a abordagem mais abrangente e multidisciplinar dos temas ligados à defesa e à segurança, com o envolvimento de outros órgãos do governo, do Congresso e de setores interessados da sociedade.

Considerado o pouco tempo de existência da pasta, era de obrigação elegerem-se prioridades, conducentes à afirmação do Ministério em todo seu espectro.

Por isso, divisara, no plano institucional, três dimensões de questões, a serem tratadas preferencialmente: 1ª) dimensão estratégica da segurança e defesa, em especial no contexto de nova visão sul-americana de defesa, para possibilitar ao País uma interação maior com seus vizinhos, por meio de uma estratégia comum, na busca da conquista da paz e de prosperidade do Continente, em especial na região da Bacia Amazônica. De início, tratava-se de nova inserção estratégica do Brasil no cenário sul-americano, como o país-chave para o delineamento de uma nova concepção regional de defesa, premissa de passo maior para sua inserção internacional, no plano global.

Daí porque trabalhei intensamente no sentido de cumprir o plano de ação voltado à consolidação de um entorno regional, livre de conflitos interestatais e favorável ao desenvolvimento econômico e social. Ação essa de conformidade com a prioridade estratégica do Brasil, fixada pelo governo, de conseguir-se a consolidação da paz e da democracia no espaço sul-americano.

Nesse sentido, procurei aprofundar o diálogo, no plano político estratégico, com nossos vizinhos, primeiro com a Argentina, Chile, Bolívia e Uruguai, criando importantes mecanismos de cooperação, como grupos de trabalho bilateral de defesa. Em segunda etapa, estendemos esses importantes instrumentos políticos também ao Peru e Equador. Desse modo, concertou-se a viabilização, em qualquer época, de análise conjunta de temas político-estratégicos, em busca de referenciais comuns, em ambiente de transparência, credibilidade e de contínua cooperação. Superando a assimetria existente no plano regional, essa abordagem comum, aliada ao reforço da confiança mútua, servirá de referência obrigatória nos processos de modernização das estruturas nacionais de defesa dos países sul-americanos, que virão.

Como a dimensão estratégica proposta seria vista no contexto sul-americano de

defesa, elegi que as prioridades deveriam voltar-se para a Amazônia, como espaço estratégico a ser protegido.

Desenvolvi ações reiteradas na viabilização dos dois grandes projetos Sivam e Calha Norte, considerando-os expressão de principal ação geopolítica do Governo, como garantia de nossa soberania naquela extensa região, pela efetiva presença do Estado em suas áreas mais remotas, através do controle e da proteção do espaço aéreo amazônico e da sua superfície, de seu desenvolvimento socioeconômico e de vivificação das fronteiras.

Com os recursos alocados, após superar as incontáveis travas orçamentárias, pôde-se inaugurar o Sipam/Sivam em meados de 2002 e dar forte impulso ao Calha Norte, na época em fase de quase desativação.

Do mesmo modo, tem-se promovido melhor distribuição espacial das forças armadas na região, com o incremento de suas capacidades militares no intento de conferir-lhes alto grau de ajustamento operacional.

Por isso é que, em 2002, foi realizado na Amazônia o primeiro exercício combinado das três Forças Singulares, Marinha, Exército e Aeronáutica, a chamada Operação Tapuru, feito histórico, com pleno aproveitamento no adestramento das forças e meio de saudável integração entre elas.

Mas não se quedou o Ministério apenas em nosso continente; voltou-se também para os cenários hemisférico e mundial.

No tocante ao primeiro cenário, o hemisférico, desde outubro de 2000, na IV Conferência Ministerial de Defesa das Américas, em Manaus, enfatizei as diferenças existentes nas realidades geográficas, políticas, econômico-sociais e culturais das Américas do Sul, Central e do Norte, e do Caribe. Não se poderia, então, imaginar-se uma concepção única de segurança aplicável às três massas continentais e à parte insular. Haveria que se respeitarem as assimetrias existentes, expressas em enfoques regionais, sub-regionais e até bilaterais, tendo-os, assim, como patamares intermediários para concepções de alcance comum hemisférico.

O que vem ocorrendo, então? Os vários países do hemisfério, após o término da bipolaridade mundial, viram ruir os argumentos, em vigor por mais de meio século, que justificavam a existência de um dispositivo de segurança coletiva hemisférica. Passaram quase todos, então, a estabelecer referenciais próprios de segurança e defesa, atentos a seus interesses específicos, mas preferencialmente voltados, no plano estratégico, às ameaças de natureza não militar, às chamadas novas ameaças, que demandam de ordinária ação conjunta das polícias, de apoio das Forças Armadas, das chancelarias, de outros órgãos governamentais e até de mecanismos interestatais de cooperação.

Por aí se vê quão necessário é cada país do hemisfério definir com clareza sua percepção acerca dos conceitos de segurança e defesa, a fim de possibilitar a discussão mais informada acerca da extensão do papel das Forças Armadas dos países americanos, seja nos campos de segurança, *lato sensu*, como de defesa, *stricto sensu*.

Na V Conferência de Ministros de Defesa das Américas, realizada em Santiago, em novembro passado, esse tema voltou a debate, mas sem conclusão quanto aos conceitos uniformes de segurança e defesa.

E o momento próprio já se avizinha, qual seja na próxima Conferência Especial de Segurança no âmbito da CSH, Comissão Especial de Segurança Hemisférica da OEA, em maio próximo, na cidade do México, que se reunirá em

busca de novo conceito de segurança hemisférica, dos princípios que a orientarão, dos instrumentos a serem empregados pela OEA na prevenção e solução de conflitos, de parâmetros e mecanismos visando ao comprometimento dos países com a segurança coletiva etc., em razão das novas ameaças pós-guerra fria.

Pelos seus interesses e sua posição de relevo nos contextos regional e hemisférico, o Brasil por certo deverá ter atuação influente nesse importantíssimo evento, e dele, entendo, não poderá estar ausente o Ministério da Defesa, por envolver temas também de sua competência, além da originária do Ministério das Relações Exteriores.

Quanto ao segundo cenário, o mundial, presente o quadro atual de incertezas e desafios, o Brasil procurou determinar sua inserção estratégica de segurança e suas prioridades no campo da Defesa, no plano global, tal qual os demais países o fazem. Esses, aliás, ante a nova realidade de poder mundial, vêm reavaliando as missões de suas Forças Armadas e a estrutura de seus aparatos de defesa.

É que hoje o sistema internacional não mais apenas tende ao unipolarismo, como antes. O fim da guerra fria mostrou às claras as fraquezas econômicas e de defesa e frágeis aparatos militares de países, outrora potências, e fez surgir uma nação hegemônica no mundo.

A reação dos países de peso no cenário internacional a esse predomínio tem sido a não acomodação e busca de autonomia. Vê-se na Europa o estabelecimento de um arranjo de defesa independente, o sistema de defesa europeu. Potências emergentes, como China e a Índia, reafirmaram de pronto sua determinação de criarem um ambiente internacional mais equilibrado, multipolar, e procuram concertar ações em blocos.

O Brasil, democrático por concepção e ações, tem postulado um sistema de poder mais distribuído entre as nações, de várias cores, como na simbologia chinesa, e assim subordinado às decisões de organismos multilaterais, ou seja, uma ordem internacional que seja plural, policêntrica, e sem monopólios de poder e riqueza.

Diante dessa realidade, formulei forte agenda externa, centrada em plano de ação voltado para aproximações estratégicas, sem alinhamentos automáticos, com distintos pólos de poder mundial, de modo a permitirem, de futuro, que o País dispusesse de alternativas de cooperação e associação.

Nesse sentido, realizei visitas a vários países, com encontros com seus ministros da Defesa, a partir dos Estados Unidos, com quem firmei mecanismo bilateral de trabalho, cooperação e estudos no campo da defesa, depois com o Reino Unido, Suécia, França, Índia, China, Coréia, Alemanha e Rússia, nesse último em memorável visita, em meados de 2002, competentemente preparada por Vossa Excelência, como embaixador do Brasil.

Como se vê, essa agenda externa tem objetivos maiores a alcançar, em consonância com a política externa brasileira, como construir vínculos de defesa propriamente ditos, coerentes com a perspectiva de uso diplomático das relações militares, como já reconheceu renomado cientista político.

Aliás, é importante ressaltar, nesse passo, como tenho feito em vários fóruns, que, nesse campo, o sucesso na ação ou a superação de qualquer óbice torna essencial o esforço conjunto da Diplomacia e da Defesa, como vetores da ação externa estabelecidos na Política de Defesa Nacional.

Não é por menos que a Política de Defesa Nacional reafirma o conceito de que capacidade militar e diplomacia são

expressões da soberania e da dignidade nacionais.

Nesse mesmo cenário, a partir de 2001, o Ministério da Defesa passou a integrar o Fórum dos Ministros de Defesa dos Povos da Língua Portuguesa, no âmbito da CPLP, havendo o ministro brasileiro sido seu presidente de 2001 a 2002.

Permitam-me voltar, agora, ao discurso de janeiro de 2000, à sua segunda dimensão de questões de trato especial, a dimensão dos legítimos interesses corporativos das Forças Armadas.

Disse, na ocasião, serem justos os reclamos dos comandantes das Forças, consoante os objetivos da segurança e defesa, e que, então, de imediato, cuidaria de iniciar a modernização do aparato militar brasileiro, promovendo, dentro dos limites de recursos, a renovação de seus equipamentos. O objetivo seria o de restabelecer nossas capacidades militares de defesa, compatíveis com a expressão geográfica e política do País, e que haviam sido reduzidas no tempo, por falta de políticas adequadas.

Deixo para Vossa Excelência, então, e em curso, o Programa de Reequipamento da Força Aérea, já entrando em sua segunda fase, ao qual dei prioridade total, juntamente com o de renovação do sistema de controle e vigilância do espaço aéreo; bem como o Programa de Reaparelhamento e Modernização do Exército, no setor de comunicações, já entrando em segunda fase.

Há ainda o Programa de Reequipamento da Marinha, em sua fase inicial de discussão, já apresentado ao chamado governo de transição. Trata-se de ousado plano de modernização de nossos meios navais, em longo prazo de 18 anos, tendo como *funding* suas receitas oriundas de sua participação legal nos *royalties* da exploração de petróleo no mar, o que entendo dever ser mantido.

Houve também, nesse período, dentre outras, algumas aquisições de equipamentos militares pelas três Forças, como novos helicópteros Cougar, pelo Exército, aviões de vigilância e de sensoreamento remoto, no âmbito do Sivam, e de transporte, pela Aeronáutica, e do Navio-Aeródromo *São Paulo*, pela Marinha, de grande importância na elevação de seu padrão operacional de aviões de asa fixa; além de persistir a Marinha, superando todas as dificuldades, em seu arrojado programa de revitalização das fragatas, construção de corvetas e de submarinos, trazendo a modernidade para os meios navais, e de construção do primeiro submarino nuclear brasileiro.

Aqui, cabe um esclarecimento. Todos esses programas puderam desenvolver-se nesse período, quase integralmente, graças aos esforços conjuntos dos comandantes das Forças com seu ministro, na obtenção de reposição dos recursos orçamentários, antes contingenciados em razão de crises cambiais; no que sempre tivemos a compreensão e decisão favorável do Presidente da República.

Assim, como exemplo, o orçamento de custeio e de Capital-OCC, do Ministério, para o exercício de 2002. Do valor de R$ 4.616 milhões, constante da Lei Orçamentária, fora ele reduzido, por corte, em maio de 2002, e em fevereiro de 2002, por contingenciamento, para R$ 3.050 milhões, de limites de pagamento.

No entanto, pelas ações antes mencionadas, obteve-se real elevação nesses limites que voltaram, então, nesse ano, para cerca de R$ 4.200 milhões para pagamento, quase o valor total inicial da Lei Orçamentária.

E para o presente exercício de 2003, de uma proposta do Executivo de R$ 4.450 milhões, no Orçamento de Custeio e Capital-OCC, do Ministério, o projeto de nova Lei Orçamentária, aprovado no Con-

gresso, contemplou R$ 4.624 milhões; e, ressalte-se, mantidas as verbas para as demais ações, projetos, atividades e despesas de pessoal, obedecido seu crescimento vegetativo, o projeto contém o orçamento geral do Ministério no valor de R$ 28.700 milhões.

A terceira dimensão das questões, já referida, dizia respeito às condições pessoais dos militares, quando afirmei que daria maior atenção às justas preocupações dos militares com a carreira, com a percepção de soldo condizente com as altas responsabilidades e especificidades de suas funções.

Determinei, de pronto, a formação de grupo de trabalho no Ministério da Defesa, formado por técnicos civis da própria pasta, e por representantes de cada força singular, sob a direção pessoal do ministro, com o objetivo de concentrarem-se no Ministério da Defesa os estudos preliminares de cada força então em curso, para a reformulação final de novo projeto de lei de remuneração militar, antiga reivindicação dos militares.

Trabalho realizado com êxito, fundado em consenso, com a edição ainda em 2000, ao final de dezembro, de Medida Provisória com o atual número 2.215-10, de 31.08.01, ainda em tramitação no Congresso, sendo instrumento legal rigorosamente técnico e moderno, estabelecendo remuneração mais condizente com as especificidades militares, como soldo mais substantivo, base das gratificações também recompostas, além de outras disposições concernentes ao fardamento, às movimentações etc.

É importante ressaltar, por dever de justiça, que a partir da referida medida provisória, os militares tiveram elevada sua contribuição para a pensão militar, com a participação de ativos e inativos, o que não acontece ainda no sistema civil de previdência pública.

Quanto ao programa de previdência adequado às peculiaridades próprias dos militares, e também sugerido, ainda aguarda ele a superação dos problemas técnico-políticos, existentes no Congresso, concernentes à reformulação do sistema previdenciário dos servidores públicos.

A todas essas perspectivas, cuidei de acrescentar mais três iniciativas distintas, quase conexas:

1ª) o chamamento da sociedade, por meio de seus representantes afeitos ao tema, civis e militares, para que oferecessem suas visões sobre as prioridades e possíveis alternativas que ditassem novos rumos a uma política de defesa. Esse grupo, nomeado pela imprensa como Conselho de Notáveis, produziu valiosos trabalhos que muito poderão contribuir nessa nova visão de defesa, ditada pela atual realidade hemisférica e mundial.

2ª) Essa nova PDN, ou como dizem outros, real PDN, já tem seus lineamentos alinhavados, e somente não chegou a seu termo em razão das conseqüências advindas dos eventos de 11 de setembro, que produziram forte elevação do nível de incertezas no ambiente estratégico mundial.

A conseqüência imediata foi a adoção, pelos países de maior peso, mais sujeitos às ações terroristas, de políticas e procedimentos buscando reduzir sua vulnerabilidade.

Exemplo maior deram os Estados Unidos, reafirmando sua hegemonia, ao ditarem nova política de segurança e defesa, em que se abandonaram antigos conceitos de contenção e dissuasão, existentes nos tempos da guerra fria, surgindo a inusitada política de autodefesa preventiva, que trouxe como seu colorário o direito de intervenção, a partir de mero julgamento subjetivo. Não há mais contenção, nem dissuasão, nem ameaça real, nem agressão. Basta a autodefesa preventiva.

Diante desse quadro de incerteza e imprevisibilidade, em um ambiente internacional em rápida transformação e em razão de a OEA estar em vias de dar-nos novo conceito de segurança hemisférica, como afirmado há pouco, julguei de melhor alvitre que a atualização da PDN, em plena vigência, fosse feita em um ambiente menos imprevisível, e consentânea com a realidade mundial de poder, que viera assentar-se em futuro próximo.

3ª) O Centro de Estudos Estratégicos depende apenas de superação de problemas concernentes à criação de cargos, não resolvidos ainda pela área própria de governo. Mas entrego-lhe o Centro com suas instalações prontas, à espera de nova e necessária reestruturação do Ministério.

Doutra parte, foram baixadas diretrizes para o preparo e emprego das Forças Armadas, expressas nos documentos sobre Doutrina Militar de Defesa, Política Militar de Defesa, Estratégia Militar de Defesa, Manual de Operações de Paz e Manual de Processo de Planejamento de Comando para as Operações Combinadas, e implantado o Sistema de Inteligência de Defesa – Sinde.

Aproximou-se o Ministério da indústria nacional de defesa, criando o Fórum da Indústria de Defesa, aprovando a Política de Ciência e Tecnologia para as Forças Armadas, e, em conjunto com o Ministério da Ciência e Tecnologia, lançou as Diretrizes Estratégicas de Ciência e Tecnologia e Inovação, e obteve-se a elevação do Sistema de Catalogação das Forças Armadas para a Categoria TIER-2, no sistema da OTAN.

Ainda, em continuidade a essa interação com o setor da indústria nacional de defesa, promoveu-se o 1º Encontro de Logística Militar, em São Paulo, foi instalada a Comissão Militar da Indústria de Defesa, para elaboração de uma Política Industrial de Defesa, e recentemente, foi lançada a Política e Diretriz de Compensação Comercial, Industrial e Tecnológica (OFFSET), para as Forças Armadas.

Ainda, nesse campo, realizaram-se três simpósios, para debates sobre mobilização nacional, visando à colhida de subsídios para a elaboração de projeto de lei de Mobilização Nacional, e do Sistema de Mobilização Nacional – Sinamob, o que está em curso.

De destaque ainda, pelos seus reflexos altamente positivos na sociedade, foram unificadas todas as circunscrições de serviço militar no País em um único sistema, abrangente das três Forças, facilitando a seleção dos convocados, para a conscrição final.

Por último, o realce pelo convênio firmado com a Fundação Zerbini, com apoio financeiro do Congresso Nacional, para total reforma de amplas áreas do Hospital das Forças Armadas – HFA, em total desuso, para nelas se instalar a Clínica Cardiológica do Incor – Instituto do Coração, de São Paulo, centro de excelência de renome mundial nesse importante campo da medicina, e que não poderia estar ausente da Capital Federal. Para esse mister, recentemente foi assinado indispensável Acordo Operacional entre o HFA e o Incor, estabelecendo o regramento de suas relações.

Os reflexos na área médica em Brasília, os benefícios para a comunidade e para os usuários do HFA serão imensuráveis.

São essas as ações mais relevantes do Ministério da Defesa, decorrentes de apoio decisivo e competente, ao ministro, do Estado-Maior de Defesa, das Secretarias de Política e Estratégia e Assuntos Internacionais, de Logística e Mobilização e de Organização Institucional do Ministério, nesses três anos. As demais ações constam em detalhes do Relatório de Transição antes referido.

Agora, àqueles que comigo estiveram no cumprimento dessa honrosa missão, meus sinceros agradecimentos, desde os coman-

dantes das Forças Singulares, pelo seu elevado espírito patriótico, superando com competência e lealdade as dificuldades que se nos antepuseram nesse período, mantendo as Forças Armadas coesas, disciplinadas, inflexíveis na busca da elevação de sua modernidade e operacionalidade, além de devotadas às suas missões constitucionais; aos oficiais generais dos Altos Comandos e dos Estados-Maiores, ao chefe de Estado-Maior de Defesa, aos secretários da pasta, aos diretores, aos chefes de Gabinete, aos consultores, assessores e aos dedicados e pacientes ajudantes-de-ordens, a tudo presentes, solícitos e prestimosos, e não posso esquecê-los, aos demais dedicados funcionários deste Ministério de todos os níveis, em especial os de meu Gabinete. Muito obrigado a todos.

Eis que, Ministro Viegas, cumprida a missão, combatido o bom combate, sinto n'alma o sentimento confortante do dever cumprido. Que não me engane!

Cabe-me, agora, Ministro Viegas, e é com alegria que o faço, transmitir a Vossa Excelência o elevado cargo de ministro de Estado da Defesa. Sei de sua reconhecida competência no trato da coisa pública, daí a certeza de que bem conduzirá este Ministério integrador. Diplomata experimentado que é, com visão de mundo, versado em questões de política estratégica e defesa, saberá conduzir a efetivação da inserção do Brasil no concerto internacional do sistema de poder. Sucesso, felicidades. Que Deus o proteja! Muito obrigado."

Ao tomar posse, o ministro José Viegas Filho proferiu o discurso transcrito abaixo.

DISCURSO DE POSSE DO MINISTRO VIEGAS

"As minhas primeiras palavras são de agradecimento ao senhor Presidente da República por ter-me designado ministro da Defesa do Brasil. O senhor Presidente sabe que contará com a minha máxima dedicação e lealdade.

Sucedo neste cargo o ministro Geraldo Quintão, que soube conduzir os assuntos da Defesa com o seu conhecido preparo intelectual e tirocínio. Sou grato ao ministro Quintão por passar-me um Ministério em excelente condição política e administrativa, o que reflete a qualidade da sua gestão. Obrigado, Ministro Quintão. A nossa amizade perdurará.

Assumo o Ministério da Defesa como um amigo das Forças Armadas e seu representante junto à liderança política do País. Chego a este cargo exatamente por isso. O senhor Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas confia em que o Ministério da Defesa e as Forças Armadas saberão ampliar e aperfeiçoar o histórico de bons serviços que os militares de nosso país – com suas grandes virtudes de patriotismo e abnegação – têm prestado à nação brasileira.

O Governo do Brasil tem a firme e explícita determinação de prestigiar e valorizar as Forças Armadas. Cabe a mim, como seu ministro, buscar que esse propósito se torne realidade. Cabe a nós, Ministério da Defesa e forças militares, trabalhar com afinco e dedicação para corresponder a essa decisão do Governo e para elevar sempre e mais a grandeza nacional.

A missão número um das nossas Forças Armadas é defender a nossa soberania e a nossa integridade territorial. Para isso é necessário que os nossos efetivos estejam devidamente preparados, aparelhados e adestrados, de forma que a dissuasão seja sempre e convincentemente o elemento básico da estratégia brasileira de defesa.

Felizmente mantemos relações de paz, amizade e cooperação com todos os nossos vizinhos por mais de um século. E to-

dos os brasileiros temos plena consciência de que passaremos outros cem anos em paz e harmonia com eles.

Mas isso não significa, e todos os estudiosos dos assuntos de defesa e de relações internacionais estão de acordo nesse ponto, que devamos cruzar os braços e ficar passivos diante da evolução do mundo. Afinal, a fraqueza pode ser tão nociva para a paz quanto a força.

As nossas Forças Armadas devem ser modernas e ágeis, bem equipadas e bem administradas, e o ministro da Defesa, com o apoio dos comandantes das Forças Singulares, zelará para que essa seja a nossa realidade.

É justo reconhecer o espírito público e a devoção do militar brasileiro à nossa pátria, motivo de orgulho para todos nós. A ética, o amor incondicional ao Brasil e a disposição de servir ao bem comum por sobre os interesses particulares são os seus traços característicos. É natural, portanto, a satisfação que sinto ao assumir o Ministério da Defesa.

As Forças Armadas brasileiras constituem hoje uma instituição exemplarmente imbuída de valores democráticos. Em termos práticos, elas operaram no conceito de segurança nacional uma transformação importante e crucial, substituindo a preocupação excessiva com a segurança do aparelho do Estado por uma atenção vinculada propriamente à segurança da Nação, que prestigia os cidadãos e a sua escolha dos destinos políticos do País.

Os nossos militares sabem bem que uma nação forte tem de ser uma nação sadia e homogênea, e não um país batido pela pobreza e pela exclusão social. Assim, as nossas Forças Armadas têm tido um papel importante, embora muitas vezes pouco divulgado e reconhecido, no desenvolvimento social do nosso povo, sobretudo nos lugares mais remotos, onde os serviços normais aos quais estamos acostumados quase não chegam, onde o médico e o dentista são militares e onde a professora é a esposa de um militar. Daqui envio a minha saudação a estes abnegados brasileiros que sacrificam o seu conforto para bem servir o País e as populações carentes.

Agora que se inicia um Governo diretamente comprometido com a elevação do nível de vida do nosso povo, as Forças Armadas, sem prejuízo da sua função principal, que é a salvaguarda da nossa soberania, dedicar-se-ão, com desvelo, à nobre tarefa de apoiar o desenvolvimento social do nosso país.

Apoiado na lealdade, no profissionalismo e na competência das nossas forças de defesa, a começar pelos seus novos comandantes, que eu saúdo e que prestarão inestimável contribuição nesta nova etapa, consideraremos com espírito elevado todas as questões relevantes para a defesa do Brasil.

Este é um momento em que se acende bem viva a chama da esperança. Façamos, com o nosso trabalho conjunto, sincero e resoluto, com que a nossa esperança, a esperança da nação brasileira, seja realizada. Para tanto, cada um de nós deve dar o melhor de si para formarmos uma Pátria mais forte e mais justa. Contem sempre com a minha parcela de contribuição. Viva o Brasil!"

PROMOÇÕES DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por decreto presidencial, contando antigüidade de 31de março de 2003, os seguintes oficiais do Corpo da Armada:

– ao posto de Almirante-de-Esquadra, os Vice-Almirantes Euclides Duncan Janot de Matos e Julio Soares de Moura Neto;

– ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes Luiz Augusto Correia, Afonso Barbosa e Marcos Martins Torres;

– ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra Arnon Lima Barbosa, Sergio Antonio da Conceição Freitas, Paulo José Rodrigues de Carvalho, Carlos Augusto de Souza, Carlos Afonso Fernandes Testoni e José Geraldo Fernandes Nunes.

Do Corpo de Saúde:

– ao posto de Contra-Almirante (Md), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Altanir Aurélio Santos.

LANÇADO O *HISTÓRIA NAVAL* – 3º VOLUME

O Serviço de Documentação da Marinha lançou, em 24 de janeiro último, o 3º volume – Tomo I da coleção *História Naval Brasileira.*

A coordenação da coleção é feita pelo Contra-Almirante Max Justo Guedes, diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, sendo este volume coordenado pelo Vice-Almirante Helio Leoncio Martins. A pesquisa histórica ficou a cargo de Marcya Valeria Galvão Pereira e a revisão histórica foi do Primeiro-Tenente Carlos André Lopes da Silva.

O 3º Volume – Tomo I da *História Naval* é composto das seguintes seções:

– Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império, pelo Vice-Almirante Herick Marques Caminha (in memorian);

– Organização do Pessoal na Marinha Imperial, idem;

– A criação da Marinha Imperial, pelo professor Brian Vale;

– A ação da Marinha nas Guerras da Independência, idem;

– A ação da Marinha na Confederação do Equador, idem;

– Campanha naval na Guerra Cisplatina, pelo Almirante Lucas Alexandre Boiteaux (*in memorian*) e Vice-Almirante Helio Leoncio Martins (Esta seção foi dividida em três partes: A Fronteira do "Vai-e-vem", O bloqueio e A guerra de corso.).

NOVO INFORMATIVO DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO — O CONVÔO —

O Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SIPAAerM) relançou, em dezembro último, seu informativo *O Convôo*, agora totalmente reformulado, em impressão *offset*, formato tablóide e com periodicidade bimestral.

A primeira página do nº 1 de *O Convôo* traz o editorial que transcrevemos a seguir.

"Buscando a excelência da qualidade em difundir a filosofia de Segurança de Aviação, apresentamos a você, caro leitor, o nosso jornal *O Convôo*, reformulado: em *offset*, formato tablóide, periodicidade bimestral e tiragem de 3 mil exemplares.

Evoluímos de um periódico modesto, com distribuição restrita, para este novo veículo de comunicação, que tem por foco a Segurança de Aviação.

Dividido em seções, o atual *layout* de *O Convôo* terá oito páginas, contendo arti-

gos de Segurança, experiências pessoais, cartazes, comentários sobre Relatórios de Perigo e a seção 'Quadro de Avisos', com notícias afetas à Segurança da Aviação.

As atuais ferramentas de auxílio à prevenção de acidentes aeronáuticos, tais como a Revista da Aviação Naval, os conceitos do GRO e os cartazes de Segurança, entre outros, têm fortalecido a prevenção. Por essa razão, cremos na possibilidade do nosso "novo" periódico, com maior tiragem, corroborar ainda mais para esse fortalecimento, uma vez que alcançará um grande número de pessoas envolvidas em atividades aéreas."

BNVC CONSTRÓI LANCHAS PARA PM DO PARÁ

A Base Naval de Val-de-Cães (BNVC) entregou, em novembro último, ao Comando da Polícia Fluvial Militar do Pará duas lanchas de ação rápida (LAR). As embarcações são equipadas com GPS, rádio, ecobatímetro/odômetro, sirene e fonoclama de abordagem e holofote de busca noturna, além de base para armamento portátil.

Essas lanchas foram construídas em alumínio, sendo capazes de transportar até 13 pessoas e de alcançar quase 40 nós de velocidade. Tal aquisição irá ajudar aquela Polícia no combate aos assaltos a embarcações e a outros incidentes em locais ribeirinhos.

Estiveram presentes à cerimônia de entrega o comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante José Antônio de Castro Leal; o secretário especial de Defesa Social, Paulo Sette Câmara; o comandante da Polícia Militar do Pará, Coronel Mauro Calandrini, e o delegado-geral da Polícia Civil do estado, Lauriston Góes.

Além de dar continuidade à capacitação da BNVC na construção de embarcações de pequeno porte, o projeto de construção das LAR, iniciado em 2001, permitiu colher sugestões e implementar aprimoramentos no próprio local de aplicação do meio. (Do *Nomar* nº 729, de 31/1/03)



21ª OPERAÇÃO MARCA 20 ANOS DE PRESENÇA BRASILEIRA NA ANTÁRTICA

Foi previsto para 23 de março deste ano o término da 21ª Operação Antártica brasileira, com o retorno ao Brasil do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*. O navio suspendeu do porto do Rio de Janeiro em 29 de outubro do ano passado, iniciando sua nona viagem, permanecendo no mar por volta de cinco meses.

Nesse período, teve como missão prestar apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz, apoiar as pesquisas realizadas por entidades brasileiras nos diversos projetos científicos e tecnológicos, além de efetuar uma investigação científica no Continente Antártico, com a obtenção de dados batimétricos e de auxílio à navegação para atualização de cartas náuticas. Cabe também a esse navio a coleta de dados meteorológicos e oceanográficos para o programa de intercâmbio de informações ambientais da região antártica.

Durante o período de preparação para a Operação Antártica, ainda no Rio de Janeiro, o navio recebeu cerca de 80 toneladas de carga e, após suspender, seguiu para o porto de Rio Grande – RS, onde atracou em 1º de novembro, a fim de concluir o embarque do material e de pesquisadores que seguiram para a EACF. O navio recebeu cerca de 40 toneladas de carga e suspendeu no dia 10 de novembro.

No decorrer da viagem, foram programadas visitas operativas a portos estrangeiros visando a estreitar o relacionamento com os países amigos, com o seguinte cronograma: 23 de dezembro de 2002 a 2 de janeiro de 2003 – Puntas Arenas (Chile); 7 a 13 de fevereiro – Ushuaia (Argentina); 12 a 17 de março – Mar Del Plata (Argentina).

Durante a Operação Antártica XXI, o Programa Antártico Brasileiro (Proantar) irá apoiar 29 projetos científicos e dois de tecnologia. Um deles envolve projetos do Ministério do Meio Ambiente, que irá investigar as mudanças ambientais na Antártica quanto aos impactos local e global. Os outros projetos, já em andamento pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, nas áreas de Ciências da Terra, Ciências da Vida e Ciências da Atmosfera, envolvem mais de 130 pesquisadores de diversas instituições de ensino e pesquisa, um recorde na história do Proantar.

Esses pesquisadores irão desenvolver seu estudos nas baías do Almirantado e Maxwell, nos estreitos de Guerlache e Bransfield, nas ilhas Rei George, Elefante, Joinville e Biscoe e ao norte do Mar Weddel, entre as ilhas Elefante e Orcadas do Sul, utilizando como base a Estação, o NApOc *Ary Rongel* e acampamentos.

VINTE ANOS DE TRABALHO

A primeira Operação Antártica teve início em 20 de dezembro de 1982, quando o Navio de Apoio Oceanográfico *Barão de Teffé* suspendeu do porto do Rio de Janeiro com a tarefa de selecionar o local onde seria instalada a futura estação brasileira, após um minucioso levantamento hidrográfico, oceanográfico e meteorológico.

A partir de então, o Brasil reuniu as condições necessárias para, em 1983, ser admitido como membro consultivo do Tratado da Antártica, consolidando, desta forma, sua presença no seleto grupo de países que regem os destinos de um continente com 14 milhões de quilômetros quadrados, com posição estratégica privilegiada e detentor de riquezas minerais e uma biodiversidade e biomassa sem similares.

É de responsabilidade da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

(CIRM), sob coordenação do Comandante da Marinha, a condução das atividades de pesquisa e de apoio logístico ao Proantar, de forma interdisciplinar e interinstitucional.

O NApOc *Ary Rongel*, que substituiu o Barão de Teffé, presta, atualmente, este apoio logístico, juntamente com a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e a Estação de Apoio Antártico (Esantar), da Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Estas são as plataformas fornecidas pelo Proantar aos pesquisadores de universidades e instituições brasileiras para que desenvolvam seus projetos durante o verão e o inverno austral.

Devido às ações do Proantar e de seus parceiros, a pesquisa realizada por brasileiros na região antártica tem colocado o nosso país em evidência na comunidade científica internacional. Em adição, tem trazido para o Brasil conhecimentos fundamentais que afetam a nossa população e que têm origem nas regiões polares.

As principais conquistas brasileiras, de caráter científico, na região antártica são: o conhecimento do clima antártico, das correntes marítimas e de suas influências diretas no nosso território; a compreensão das mudanças globais (efeito estufa, variação da camada de ozônio e aumento do nível dos oceanos); a identificação das potencialidades dos combustíveis fósseis, das riquezas minerais e dos recursos marinhos vivos e a projeção de nossa comunidade científica no cenário mundial. (*Nomar* nº 727, de 30 de novembro de 2002)

SÍRIUS REALIZA LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO NO SUL

O Navio Hidrográfico *Sírius* concluiu, em dezembro último, a primeira etapa do levantamento hidrográfico para coleta de dados hidroceanográficos, geológicos, meteorológicos e de auxílio à navegação, objetivando a construção da primeira edição da carta náutica de Imbituba a Cidreira, em Santa Catarina.

Durante esse levantamento, alunos do curso de oceanografia e pesquisadores do Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar, da Universidade do Vale do Itajaí – SC, estiveram embarcados no *Sírius*, a fim de conhecer a rotina de bordo, ter acesso às noções básicas de navegação costeira e astronômica e acompanhar a aquisição e o processamento de dados oceanográficos e geológicos.

O *Sírius* recebeu a visita de 40 alunos da Escola Básica José Medeiros Vieira. Os estudantes conheceram os processos para confecção das cartas náuticas convencionais e eletrônicas e a importância desse trabalho desenvolvido pela Marinha, em prol da segurança da navegação. Na ocasião, o comandante do navio ofereceu uma lembrança às alunas vencedoras do concurso regional de redação da Operação Cisne Branco 2002. (Do *Nomar* nº729, de 31/1/03)

RAIA MAGNÉTICA REABRE PARA NAVIOS DA ESQUADRA

Foi reaberta, em 12 de novembro último, a raia magnética para navios-escolta da Esquadra.

As alterações na batimetria, constatadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, e as modificações no balizamento realizadas pela Base Naval de Aratu e pelo Serviço de Sinalização Náutica do Leste permitiram melhoria significativa nas condições de navegação na área. (Do *Nomar* nº 727, de 30/11/02).

BRASIL PRODUZIRÁ URÂNIO ENRIQUECIDO EM 2003

O Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gamboa, Comandante do 8º Distrito Naval encaminhou à *RMB* o discurso proferido no Dia do Marinheiro, em 13 de dezembro, em São Paulo, por Carlos Brancante, atual vice-presidente e futuro presidente da Sociedade dos Amigos da Marinha de São Paulo (Soamar-SP). No discurso é ressaltada a importância da produção de urânio enriquecido pelo Brasil, prevista para 2003, transcrito a seguir:

"Foi a chamada de uma matéria do jornal *O Estado de S. Paulo* de ontem que muito me alegrou.

Alegrou-me porque não estou habituado a ver a imprensa destacando os verdadeiros valores nacionais.

Alegrou-me porque não estou habituado a ver essa mesma imprensa lembrar da Marinha, salvo para criticá-la.

Alegrou-me porque milhões de leitores puderam tomar conhecimento do fato altamente significativo para o nosso país, orgulhando-se de serem brasileiros e despertando seus sentimentos de civismo, que, por vezes, erroneamente, acreditamos não mais existir.

Alegrou-me porque nós, Amigos da Marinha, e que com ela convivemos, sabemos das dificuldades, dos esforços, dos sacrifícios e das lutas que foram necessárias para esse final feliz.

É tão significativa a notícia que até deixou nosso presidente extasiado, a que lhe sobreveio um estado de convulsão nas cordas vocais – ficou afônico, cabendo a mim a honrosa, mas quase impossível, tarefa de substituí-lo nesta oportunidade.

Muito mais do que a economia de 11 milhões de dólares anuais que, segundo o periódico, o País obterá ao enriquecer seu próprio urânio, que irá gerar energia elétrica nas usinas atômicas de Angra dos Reis, está o domínio da complexa tecnologia nuclear, obtido por brasileiros para brasileiros, como atestado à alta capacidade do nosso país.

Se mais não fazemos é porque falta aos nossos governantes vontade política. Sustentai o fogo que a vitória é nossa.

Muito mais do que a economia desses 11 milhões de dólares está o ganho estratégico na medida em que o Brasil se coloca entre um seleto, mas muito seleto mesmo, clube que domina essa tecnologia.

Pobre daquele que pensa que sem Forças Armadas preservaremos nosso território, nossa integridade, nossa nacionalidade, nosso país.

Isso coloca nosso país num patamar dentre as nações mundiais que desde o tempo da Marinha Imperial não era atingido.

Dá-nos a certeza, inconteste, de que o Brasil é um país que dará certo.

Dizem alguns, e já o foram em muito maior número, que as Forças Armadas são no mundo atual desnecessárias, que guerras não mais existem, que a polícia do mundo moderno – os Estados Unidos da América – é quem dita as regras e que nos defenderão de um inimigo, segundo eles, totalmente imaginário.

Pobre daquele que pensa que sem Forças Armadas preservaremos nosso território, nossa integridade, nossa nacionalidade, nosso país.

Preferimos ter Forças Armadas que não disparem nenhum tiro do que sermos en-

golidos pelos interesses internacionais sem termos aberto fogo.

E com o que é que a Marinha acaba de nos brindar, senão com uma brilhante vitória numa guerra sem fronteiras, numa guerra tecnológica, numa guerra mundial? Bravo Zulu.*

Essa tecnologia não nos foi vendida, nem doada, foi conquistada passo a passo num moderno campo de batalha, mas não menos árduo, duro e doloroso que os campos de batalha da guerra tradicional.

Esta é, senhores, mais uma grande e vital vitória da nossa Marinha, que não conhece derrotas na defesa do País.

Marinha de Tamandaré, de Barroso, de Felinto Perry, de Guilhobel, de Castro e Silva, de Rademaker, de Maximiniano da Fonseca, de tantos outros e de milhares de heróis anônimos, de nós, seus amigos, e de todo o povo brasileiro.

Marinha que fincou, e mantém hasteada, a bandeira verde-amarela no Continente Antártico, reservando aos nossos netos o direito a uma área estratégica vital no correr desse século.

Marinha que mantém a posse da Ilha da Trindade, a 600 milhas da costa brasileira, e nos Penedos de São Pedro e São Paulo, ao norte do Equador, garantindo ao Brasil duas áreas de exploração econômica exclusiva com um raio de 200 quilômetros cada uma, área quatro vezes maior do que o estado de São Paulo.

Marinha que nos colocou num superrestrito clube de países que possuem tecnologia de construção de submarinos, e que trabalha diuturnamente no desenvolvimento do projeto da propulsão atômica, que nos possibilitará a construção dos nossos próprios reatores.

Marinha que é uma das poucas do mundo que possui e opera navio-aeródromo.

Marinha que possui um dos melhores serviços hidrográficos do planeta, responsável pelo levantamento da Plataforma Continental brasileira, como condição para conservarmos nossa área econômica exclusiva ao longo da nossa costa.

Marinha que é a esperança dos povos ribeirinhos da Bacia Amazônica, onde está presente prestando um serviço social altamente eficiente.

Esta é, senhores, mais uma grande e vital vitória da nossa Marinha, que não conhece derrotas na defesa do País

Marinha que está presente em todos os rincões da Pátria e que soube dar continuidade ao exemplo do nosso Patrono Tamandaré, que, se entre nós estivesse, certamente dela estaria orgulhoso.

Marinha de um só rumo: a honra; de um só norte: a Pátria.

Com a dimensão do litoral brasileiro e das nossas bacias hidrográficas, a Marinha tem, como guardiã da nossa liberdade e dos nossos interesses, importante papel, o qual, apesar da falta do devido reconhecimento e apesar do ostracismo orçamentário de que vem sendo vítima, fruto de uma política, ao menos equivocada, praticada no Brasil nos últimos anos, vem desempenhando com galhardia.

Contra todos os judas, a Marinha não só sobreviveu e cumpriu bem suas obrigações constitucionais, mas ainda deu a nós brasileiros a condição de caminharmos nesse século XXI de cabeça erguida, com orgulho da nossa terra, com orgulho do nosso povo.

* N.R: Bravo Zulu - Em código naval significa "manobra bem executada".

E hoje, entre amigos, comemorando o Dia do Marinheiro, me vem à memória um fato recente, mas para mim marcante: no último dia 2 de novembro estava o *Cisne Branco* ancorado no Canal de Santos recebendo para visitação sócios do Iate Clube local, que são como nós, Amigos da Marinha, quando, ao pôr-do-sol, o comandante decidiu pela cerimônia conhecida como Bandeirão.

O Bandeirão é a cerimônia da bandeira realizada diariamente ao pôr-do-sol em todos os navios e unidades da Marinha, revestida com todo o cerimonial que retrata o civismo e o respeito pelos valores permanentes da nossa Pátria.

Os visitantes, em número superior a 200, mantiveram raro silêncio em respeito à nossa bandeira e entoaram, uníssono, o Hino Nacional. Até os celulares atentaram para o alto espírito cívico da cerimônia, pois não foram ouvidos.

Não obstasse essa visão emocionante, reparei que duas balsas que fazem a travessia Santos-Guarujá pararam sob máquinas no meio do canal, os ocupantes deixaram seus carros e se perfilaram no convés, e também cantaram o Hino Pátrio.

Senhores, senti-me orgulhoso de ser brasileiro. Tive a convicção de que o Brasil tem jeito, de que o Brasil tem civismo, de que o Brasil tem verdadeiros brasileiros.

Embora aparentemente ocultos, os valores permanentes da nossa nação estão presentes, vivos na nossa alma.

E dentre esses valores está esta instituição que abraçamos como amigos leais e desinteressados como todo verdadeiro amigo o é, em quem confiamos e com quem nos propomos continuar caminhando juntos para um futuro glorioso da nossa Pátria. Tudo pela Pátria!

A Marinha é de todos nós brasileiros. Agradecemos aos almirantes, aos oficiais superiores e subalternos, aos suboficiais e aos sargentos, aos membros do Corpo Auxiliar, às praças, enfim, aos marinheiros que vestem esse uniforme branco de que tanto nos orgulhamos, por estarem tomando conta dela, Marinha, tão bem para nós.

Viva a Marinha!"

PESQUISA BIOLÓGICA MARINHA

A Diretoria de Portos e Costas, a Empresa Gerencial de Projetos Navais e a Petrobras celebraram convênio para o estabelecimento de sítio visando à pesquisa biológica marinha.

Deverão ser atendidos os propósitos e os interesses das partes envolvidas, especialmente nas atividades de pesquisa, com reflexos na proteção do meio ambiente e no desenvolvimento de projetos que viabilizem a futura desmobilização de unidades marítimas. Simultaneamente, responderá a pleitos de comunidades pesqueiras com ações de fomento à pesca artesanal.

A parceria entre os referidos órgãos será concretizada por meio de disponibilização do ex-Navio Hidrográfico *Orion*, cujo casco será previamente preparado e afundado em local a ser determinado, observando-se as convenções e normas que tratam do assunto, com especial atenção à prevenção da poluição marinha e à segurança da navegação.

ENCONTRO DE ASSISTÊNCIA INTEGRADA

A Diretoria se Assistência Social da Marinha realizou, na Base de Abastecimento da Marinha no Rio de Janeiro, o 9° Encontro de Assistência Integrada ao Pessoal da Marinha, cuja abertura foi feita pelo Contra-Almirante Marcus Vinicius Iório Holanda.

O encontro teve como propósitos o de apresentar as atividades desenvolvidas pelos órgãos de execução do Serviço de Assistência Integrada ao Pessoal da Marinha e o de aprimorar os conhecimentos por meio de um ciclo de palestras, em que foram abordados temas que contribuíram para a consolidação de procedimentos, visando ao bem-estar social da família naval. Esses órgãos atuam, por intermédio de equipes interdisciplinares, de forma descentralizada em diversos pontos do Brasil, prestando serviços de maneira integrada.

Contando com a presença de oficiais, praças e civis de várias especialidades, o ciclo de palestras abordou os seguintes temas: Relacionamento familiar; Projeto "Pensando na qualidade de vida"; Separação e divórcio sob a ótica do novo Código Civil; Dependência química e violência doméstica; Família e transformação; e Os valores familiares e a religião. (Do *Nomar* nº 728, de 30/12/2002)

REUNIÃO INTERNACIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS

No período de 16 a 20 de dezembro, foi realizada a XI Reunião da Rede Operativa de Cooperação Regional entre as autoridades marítimas dos países da América do Sul, México, Cuba e Panamá (ROCRAM), na cidade do Rio de Janeiro.

O evento contou com a participação de representantes da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Cuba, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela, destacando-se as presenças do Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes, do secretário-geral da ROCRAM, do Vice-Almirante Rodolfo Codina Díaz, do diretor-geral do território marítimo e da Marinha Mercante do Chile, do Contra-Almirante Juan Manuel Sierralta Fait, do diretor-geral de Capitanias e Guarda-Costas da Marinha de Guerra do Peru e do Contra-Almirante Tabaré Yamandu Daners Eyras, prefeito nacional naval do Uruguai.

Na ocasião, o secretário-geral da ROCRAM afirmou que o trabalho conjunto desses países, alavancado por uma sadia interação e troca de conhecimentos, é fator fundamental para a adoção de procedimentos comuns, com reflexos imediatos e positivos sobre a segurança das embarcações e tripulações que transitam por suas águas.

Durante o encerramento, realizado na Diretoria de Portos e Costas, o Vice-Almirante Napoleão passou o cargo de secretário-geral da ROCRAM para o Vice-Almirante Rodolfo Codina Díaz, diretor-geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante do Chile. (Do *Nomar* nº 729, de 31/1/03 e *Informativo Marítimo da DPC*, 4º trim./2002)

SEMINÁRIO DE DIREITO MILITAR

Entre 4 e 8 de novembro último, o Superior Tribunal Militar promoveu o II Seminário de Direito Militar, direcionado a professores das escolas militares e assessores jurídicos da Forças Armadas.

A audiência da Corte Máxima de Justiça Militar do País recebeu a presença de autoridades ligadas ao Direito Castrense e a outros ramos do Direito, que abordaram temas como: *As novas tendências do Direito Penal e os Tribunais Penais Internacionais*, pelo professor Miguel Reale Junior; *Princípios e garantias constitucionais no Direito Penal e Processual Penal*, pelo secretário de Justiça e da Defesa da Cidadania do Estado de São Paulo,

Alexandre de Moraes; e *Relevância da atividade jurídica nas Forças Armadas*, pelo ministro da Defesa, Geraldo Magela da Cruz Quintão.

Além dessas apresentações, o evento contou com a participação do consultor jurídico do Ministério da Defesa e dos consultores jurídicos adjuntos da Marinha, Exército e Aeronáutica, que apresentaram temas sobre o funcionamento da nova estrutura de advocacia consultiva nas Forças Armadas. (Do *Nomar* nº 727, de 30/11/03)

SIMPÓSIO DA LEI DO ÓLEO

Foi realizado, em 25 de novembro último, na Escola de Aprendizes de Marinheiros de Santa Catarina, o II Simpósio da Lei do Óleo (Lei 9.966/2000).

Coordenado pela Capitania dos Portos de Santa Catarina e patrocinado pela Transpetro, o evento teve por finalidade discutir os aspectos jurídicos da Lei do Óleo visando disseminar na comunidade náutica uma mentalidade de preservação do meio hídrico.

Durante o simpósio, foram proferidas as seguintes palestras: *Lei do Óleo e a participação da Marinha na prevenção de poluição hídrica*, pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Fernando Sérgio Nogueira de Araújo; *O papel do Ibama na Lei do Óleo*, pelo oceanógrafo Sebastião Weider Cavalari Junior; *O monitoramento e detecção da poluição por óleo e substâncias nocivas em áreas marítimas e a Avaliação dos efeitos ambientais referente ao acidente ocorrido em janeiro de 2000 na Baía de Guanabara*, pelos professores Sérgio Antônio Neto e Patrícia Eichler.

O encerramento das palestras contou com a participação de Alexandre Herculano de Abreu, do Ministério Público de Santa Catarina, que falou sobre o tema *Aspectos jurídicos da Lei do Óleo*. (*Mar à Vista*, nº 5, dezembro/02)

SIMPÓSIO DA NAVEGAÇÃO AMADORA DO SUL

Em 23 de novembro último, foi realizado o 1º Simpósio de Navegação Amadora do Sul, nas dependências da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina. O simpósio teve o propósito de contribuir para o aumento da segurança da navegação de esporte e recreio e da salvaguarda da vida humana no mar e nas águas interiores.

A abertura do evento foi feita pelo Capitão dos Portos de Santa Catarina, Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Ruy de Almeida Silva, e contou com a presença de mais de 120 pessoas.

Foram realizadas palestras com os temas *Meteorologia como Auxílio à Navegação*, durante as quais os participantes receberam noções de interpretação de cartas sinóticas, previsão de tempo e os serviços prestados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), e *Os modernos recursos da navegação eletrônica e os equipamentos disponíveis para tornar as embarcações mais seguras*, com ensinamentos de primeiros socorros e técnica para combate a incêndio.

O simpósio contou ainda com a participação da Sociedade de Amigos da Marinha de Santa Catarina (Soamar-SC), que ministrou um curso de Arrais Amador. (*Mar à Vista*, nº 5, dezembro/02)

CONCURSO DE REDAÇÃO DA OPERAÇÃO *CISNE BRANCO*

Foram vencedores, em âmbito nacional, do concurso de redação da Operação Cisne Branco de 2002 os trabalhos dos seguintes estudantes: Ivan Eleotério Luiz, do Ensino Fundamental da Unidade Escolar Profª Eulina Eleodora Barreto, de Imaruí-SC, e Munik Alves do Ensino Médio do Colégio Salesiano São Gonçalo, de Cuiabá-MT. Os alunos escreveram, respectivamente, sobre os temas "O Marinheiro e o Navio" e "A importância da Marinha para a garantia das riquezas do Brasil no mar", preestabelecidos pelo Serviço de Relações Públicas da Marinha, organizador do concurso.

Os dois vencedores nacionais receberam o Prêmio Nacional da Operação Cisne Branco, além de uma visita de um dia, com acompanhante, a um navio ou unidade da Marinha. Também houve premiações para os estudantes vencedores de cada escola, e por cidade e região, que ganharam troféus, medalhas e diplomas.

A Operação Cisne Branco é uma atividade destinada a despertar na comunidade escolar o interesse pelos assuntos relacionados à Marinha e às coisas do mar. Podem participar os alunos de qualquer escola da 5ª a 8ª série do Ensino Fundamental e do Ensino Médio. (Do *Bono* nº 788, de 19/12/2002, e do *site* do www.mar.mil.br/cisne)

MARINHA PROMOVE MBA DE PORTOS E LOGÍSTICA

Foi encerrado, em dezembro último, o primeiro curso de Master in Business Administration (MBA) de Portos e Logística do Brasil, em parceria com a Universidade Gama Filho (UGF), que visou atender às necessidades da comunidade portuária e marítima.

O curso, que começou em fevereiro do ano passado, com a participação de 39 alunos, teve a finalidade de proporcionar aos gerentes e administradores que atuam nos portos e terminais brasileiros um amplo conhecimento de suas funções, apresentando o que há de mais atual nos setores operacional e de planejamento portuário.

Este projeto representou uma importante contribuição da Marinha aos órgãos responsáveis pelas atividades da Unidade Candelária da UGF, no Rio de Janeiro. O evento contou com a presença do diretor de Portos e Costas, do coordenador-geral de Pesquisa e Pós-Graduação desta universidade, de professores e de membros das comunidades marítima e portuária.

Na ocasião, o Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes agradeceu o privilégio de ter sido escolhido como paraninfo da turma e parabenizou a reitoria, a coordenação, os professores e os alunos pelo sucesso do curso. Segundo ele, esta foi a primeira de outras turmas que certamente virão. A cidade de Santos será a próxima a sediar o curso.

A Diretoria de Portos e Costas e a UGF não mediram esforços na contratação de renomados professores do mercado. Além disso, o curso foi estruturado de forma dinâmica, visando informar, integrar e criar uma equipe com amplo conhecimento dos conteúdos abordados.

Durante o encerramento, o Vice-Almirante Napoleão externou a sua satisfação em manter essa parceria, que mostrou ser extremamente proveitosa. (Do *Nomar* nº729, de 31/1/03 e Informativo Marítimo da DPC – 3º trim/2002)

CIAAN CONTRIBUI PARA A FORMAÇÃO DO ASPIRANTE

O Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) conduziu, de 13 a 31 de janeiro, o estágio de "Sobrevivência no Mar" para os aspirantes da Escola Naval. Aproveitando o período de férias acadêmicas e com o objetivo de enriquecer a formação profissional dos jovens aspirantes, foram ministradas aulas teóricas sobre os procedimentos de sobrevivência no mar, aulas práticas para familiarização com os equipamentos de sobrevivência e aprendizado de técnicas de natação utilitário.

O ponto alto do estágio foi o "batismo", que exigiu dos aspirantes a permanência e o pernoite na Lagoa de Araruama, consolidando os conhecimentos adquiridos. No total, foram instruídos 183 aspirantes, submetidos a padrões de exigência similares aos adotados para o preparo de nossos aeronavegantes. (De *A Macega* jan./fev. 2003)

RESULTADOS ESPORTIVOS

A Marinha do Brasil participou de várias competições esportivas no último trimestre de 2002, dentre as quais destacamos as seguintes:

XXII OLIMPÍADA DA ESQUADRA

A cerimônia de encerramento foi realizada nas dependências da Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ), em 9 de dezembro último, tendo a Força Aeronaval sagrado-se campeã pela 14ª vez, conquistando o 1º lugar em dez modalidades: futebol de campo praças, futsal oficiais, futsal praças, futebol *society master*, cabo de guerra, voleibol, judô, retinida, basquete e atletismo.

28º CAMPEONATO SUL-AMERICANO DE PENTATLO MILITAR

Realizado de 18 a 22 de novembro, em Buenos Aires, Argentina, com a participação de atletas de seis países.

Na classificação geral por equipe, o Brasil sagrou-se campeão. Os atletas brasileiros conquistaram o 1º lugar por equipe nas modalidades de natação e lançamento de granadas.

CAMPEONATO DE NATAÇÃO MB-ÁREA-RIO/2003

Realizado no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (CIAAN), teve o seguinte resultado: 1º lugar – Esquadra, 109 pontos; 2º lugar – Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), 84 pontos; 3º lugar: Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN), 63 pontos; 4º lugar – Diretoria Geral do Material da Marinha (DGMM), 48 pontos; 5º lugar – 1º Distrito Naval, 47 pontos; 6º lugar – Diretoria Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), 17 pontos; e 7º lugar – Secretaria-Geral de Marinha (SGM), zero ponto.

REGATA "ANIVERSÁRIO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS" DE REMO EM ESCALER

Realizada em 15 de março último, no Espaço Cultural da Marinha (RJ), com presença de grande público, reuniu atletas do remo olímpico dos principais clubes do Rio de Janeiro e as equipes representativas das várias OM que participam do Circuito Poder Marítimo.

Em acirrada disputa, as três provas que compuseram o evento apresentaram os seguintes resultados: PROVA FEMININA: 1º lugar – Clube de Regatas Flamengo, 2º lugar – Botafogo Futebol Clube, 3º lugar – Centro de Instrução Almirante Wandenkilk (CIAW), 4º lugar – Diretoria

de Engenharia Naval (DEN), 5° lugar – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e 6° lugar – Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA). PROVA DE VETERANOS: 1° lugar – Botafogo, 2° lugar – CIAGA e 3° lugar –Corpo de Fuzileiros Navais (CFN). PROVA MASCULINA ABERTA: 1° lugar: Flamengo, 2° lugar – CFN, 3° lugar – CIAW, 4° lugar – CIAGA, 5° lugar – Botafogo, 6° lugar – Colégio Naval (CN), 7° lugar – Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM), 8° lugar – Escola Naval-A (EN-A), 9° lugar – CIAA e 10° lugar – Escola Naval-B). A próxima etapa do III Circuito Poder Marítimo de Remo Escaler será realizada em 7de junho próximo, com a Regata Riachuelo, no Espaço Cultural da Marinha, às 9 horas.

XXX RÚSTICA NATATÓRIA ALMIRANTE TAMANDARÉ

Promovida pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, consistiu na travessia do Rio Negro, o que não ocorria há 16 anos. Ao final da corrida, os atletas participantes receberam um certificado. O evento contou com a participação da banda de música do Comando Naval da Amazônia Ocidental e um *show* do cantor Tony Medeiros, que encerrou o evento.

AERONAVES AF-1 NA ASPIRANTEX

O 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1) embarcou com seis aeronaves AF-1 no Navio-Aeródromo *São Paulo* durante a Comissão Aspirantex-03, realizada de 16 de janeiro a 3 de fevereiro.

As equipagens do VF-1 cumpriram extenso programa de adestramento e exercícios, em que se destacou a realização de ataques simulados à Força Naval, sendo também realizados, pela primeira vez, exercícios de interceptação aérea e de Patrulha Aérea de Combate (PAC) com os aviões operando a partir do Navio-Aeródromo *São Paulo*. (De *A Macega* jan./fev. 2003)

PILOTOS DE AF-1 REALIZAM ADESTRAMENTO NO SUL

No período de 4 a 7 de dezembro, três aeronaves AF-1 deslocaram-se para a Base Aérea de Santa Maria – RS.

Próximo a São Sebastião – SP, foi realizado reabastecimento em vôo (REVO) em rota com aeronaves KC-130 do 1°/1° GT,da Força Aérea, a fim de permitir que as aeronaves tivessem combustível suficiente para alcançar Santa Maria. O vôo de navegação a baixa altura (NBA), a partir de Chapecó, teve por finalidade cruzar vários pontos de controleaté o seu destino final.

Em todo o estado do Rio Grande do Sul, também foram feitas manobras de instrução e adestramento de NBA. Esse tipo de vôo é uma navegação estimada por contato, conduzida a baixa altura, onde a precisão e a surpresa tática constituem as maiores vantagens nas incursões em território inimigo. O NBA proporciona um crescimento no aprendizado de técnicas apuradas para demonstrar uma missão de ataque real.

No processo de planejamento são levados em consideração a seleção de cartas, a seleção de rota, o tipo de terreno (plano, montanhoso, sobre o mar), pontos de controle, seleção da velocidade, planejamen-

to do combustível, confecção dos mapas e da técnica do vôo em si a ser empregada.

Durante o deslocamento, as aeronaves puderam contar com o apoio sempre oportuno e valioso da Base Aérea de Santa Maria e do Esquadrão de Reconhecimento *Poker*, 1º/10º GAv, dotados de aeronaves A-1 AMX.

Em apoio às aeronaves AF-1, em 6 de dezembro último, o Esquadrão HU-5 pernoitou com uma de suas aeronaves em Santa Maria, aumentando, ainda mais, a ação de presença da Marinha do Brasil na Região Sul do nosso país.

Com a realização desse deslocamento, o Esquadrão VF-1 teve a oportunidade de qualificar dois pilotos como instrutores em navegação NBA. (*A Macega*, nº7, nov/dez 02)

HU-3 – UM ANO EM TABATINGA

O 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-3) completou, em 27 de fevereiro último, um ano de presença ininterrupta em Tabatinga – AM. A estação é realizada por uma aeronave Esquilo, a fim de apoiar as missões de patrulha fluvial realizadas pelos navios da Flotilha do Amazonas, bem como efetuar ação de presença na região da tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru.

Nesse período, a aeronave voou mais de 300 horas sob o controle operativo dos navios-patrulha fluvial, realizando esclarecimentos das calhas dos rios, acompanhamento de navios estrangeiros em trânsito na área de jurisdição brasileira, levantamentos fotográficos, apoio eventual aos Pelotões Especiais de Fronteira do Exército Brasileiro em Vila Bittencourt, Ipiranga, Estirão do Equador e Palmeira do Javari, transporte de material e evacuação aeromédica. (De *A Macega* jan./fev. 2003)

NAVIO-PATRULHA SE PREPARA PARA LANÇAR MINAS

O Navio-Patrulha *Bocaina* realizou a montagem do seu dispositivo de lançamento de minas, faina executada pela primeira vez entre os navios do Grupamento Naval do Norte (GNN), no 4º Distrito Naval, em Belém, Pará.

Um grupo de militares montou o dispositivo em cerca de seis horas, utilizando minas de fundeio fornecidas pelo Centro de Armas da Marinha. Esse importante instrumento dos navios da classe *Bracuí*, tanto para operações oceânicas como para as fluviais, permite a execução de diversos planos de minagem, utilizando a combinação do intervalo de lançamento das minas e velocidade do navio.

A montagem contribuiu, fundamentalmente, para o adestramento da equipe responsável pela faina, permitindo também a instrução de militares de outros navios do GNN. (Do *Nomar* nº 727, de 30/11/02)

OPERAÇÃO FRATERNO

Entre 28 de outubro e 1º de novembro de 2002, foi realizada a 21ª edição da Operação Fraterno, entre a Marinha brasileira e a Armada da República Argentina (ARA).

Participaram pela ARA o Contratorpedeiro *La Argentina*, a Corveta *Rosales* e o Navio-Transporte de Tropas *Bahia San Blas*, além de suas aeronaves orgânicas.

Pela Marinha do Brasil, integraram a Operação as Fragatas *Constituição* e *Bosísio*, o Navio de Desembarque-Doca *Ceará*, o Navio-Tanque *Marajó*, o Submarino *Tapajó*, uma companhia de fuzileiros navais, um grupo de comandos anfíbios, um destacamento de mergulhadores de combate, além de aeronaves e embarcações de desembarque anfíbio.

Durante a operação conjunta foram realizados os seguintes exercícios: trânsitos com ameaças de superfície aérea e submarina, operações aéreas, tiro sobre alvo rebocado, granada iluminativa e transferência de óleo no mar, dentre outros.

O evento contou com a participação de fuzileiros navais do Batalhão Paissandu e do Batallón de Infantería de Marina nº 2 e foram efetuadas operações especiais de militares brasileiros e argentinos, na primeira Operação Anfíbia Combinada entre a Marinha do Brasil e a ARA em território brasileiro, realizada na Ilha da Marambaia. Foi feito o movimento-navio-para-terra a partir do NDD *Ceará* por helicópteros e carros-lagarta anfíbios. (Do *Nomar* nº 727, de 30/11/03)

DIREITOS E DEVERES – PREVIDÊNCIA

Foi realizada, em 15 de janeiro último, no Ministério da Defesa, reunião com a presença dos ministros da Defesa e da Previdência e os comandantes das três Forças Singulares sobre a questão da reforma da Previdência pretendida pelo novo Governo. O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, visando informar, esclarecer e tranqüilizar a instituição, divulgou os principais pontos abordados:

"a) a carreira militar tem características próprias, que a distinguem das demais, aspecto inclusive mencionado pelo próprio Comandante Supremo, o Exmo. Sr. Presidente da República, em reunião por ele presidida, antes da posse, com os então futuros ministro da Defesa e comandantes das Forças;

b) ao contrário do que alguns órgãos da mídia tentam passar para o seu público, os militares não têm privilégios e sim direitos, expressos no ordenamento jurídico vigente;

c) não houve, em qualquer momento, desde que o tema *previdência* passou a ter maior destaque na mídia, qualquer tipo de pressão das Forças;

d) os percentuais com que os militares contribuem para sua *seguridade social* – aqui entendida, conforme definido na Constituição Federal, como um conjunto integrado de ações de iniciativa dos poderes públicos e da sociedade, destinados a assegurar os direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social – não são inferiores aos dos funcionários públicos;

e) a contribuição acima mencionada é feita não só pelos militares em serviço ativo, mas também pelos na inatividade, o que inclui os reformados. As pensionistas dos militares falecidos contribuem para o Fundo de Saúde da Marinha;

f) no trato global do tema *previdência*, os direitos adquiridos por aqueles que já atendem às condições de ingresso na inatividade serão preservados e terá, também, que haver um processo de transição para aqueles que ainda não completaram os requisitos de transferência para reserva, processo esse que terá que considerar o tempo de serviço já acumulado; e

g) para aqueles que ingressarem na Marinha após as alterações que porventura sejam feitas no ordenamento jurídico que atualmente rege o assunto, a possível criação de *Planos de Previdência Complementares* será objeto de estudo ainda a ser

realizado no âmbito do Ministério da Defesa, com o concurso das Forças.

Ainda sobre a questão da Previdência, o Serviço de Inativos de Pensionistas da Marinha (SIPM) divulgou a seguinte nota em Bono (Boletim de Ordens e Notícias): "Renúncia de Pensão Militar – Em razão das notícias veiculadas pela mídia sobre a possível suspensão do pagamento das pensões de filhas de militares, este Serviço tem recebido diversas consultas sobre o procedimento administrativo visando permitir a renúncia da pensão da mãe em favor da filha. Tal fato é permitido pelas normas em vigor. Entretanto, trata-se de manifestação de desejo de caráter irrevogável, ou seja, caso ocorra o falecimento ou algum transtorno, de natureza grave, com a filha beneficiada, não será possível, dentro das normas jurídicas vigentes, a reversão da pensão para a mãe. Em termos práticos, significa a perda imediata do benefício, bem como da assistência médica hospitalar."

Também em Bono foi divulgada nota do Ministro da Defesa, Sílvio Viegas, sobre pensões e remuneração dos militares:

"Com relação aos estudos em andamento sobre a reforma da Previdência, informo que o Grupo de Trabalho – Previdência, do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social, está recomendando que sejam mantidas as características especiais das pensões e da remuneração dos militares na inatividade.

Paralelamente, Comissão já criada do Ministério da Defesa, com a participação das Forças singulares, reuniu-se com representante do Ministério da Previdência, ocasião em que foram analisados preliminarmente temas de interesse comum. Em todas as ocasiões a posição apresentada pelo Ministério da Defesa se fundamentou em análises que não conduzem ao entendimento da extinção das pensões vitalícias das filhas dos militares que ainda não completaram o tempo de passagem à inatividade e nem ao aumento de contribuição para as pensões de 7,5% para 11%. Os estudos deste Ministério indicam que o desconto de 7,5% sobre a remuneração bruta realizado pelos militares na ativa e na inatividade é suficiente para o pagamento de pensões por tempo muito superior ao de sobrevivência de seus dependentes.

O Ministério está fazendo gestões, no mais alto nível do Governo, com o objetivo de que o assunto das pensões e remuneração na inatividade seja tratado com eqüidade, serenidade e com o necessário clima de mútuo entendimento entre as diversas partes interessadas." (Dos Bonos nºs 34, de 16/1/2003; 105, de 18/2/03 e 194, de 28/3/03)

CONSTRUÇÃO NAVAL NA CHINA

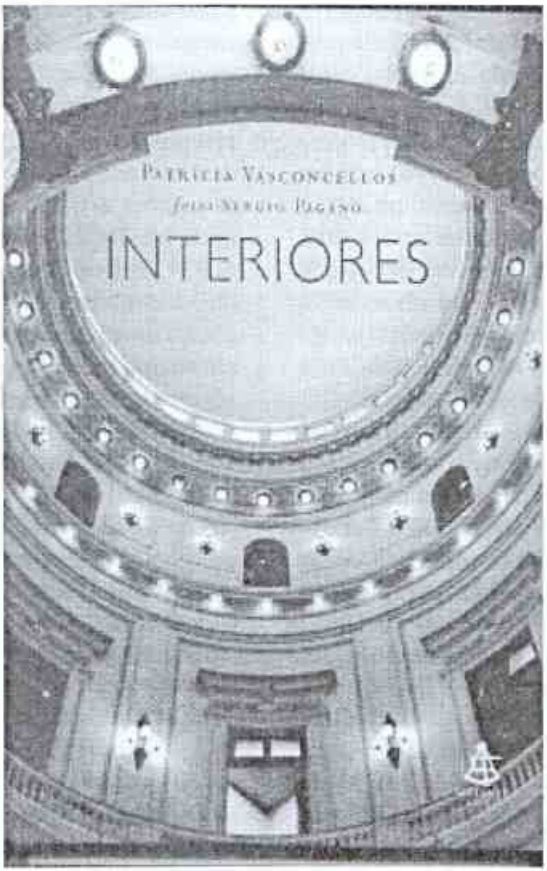
O *Rickmers Hamburg*, primeiro da classe de nove navios-contêiner de múltiplo emprego da companhia alemã Rickmers Line, foi batizado em 9 de dezembro passado, em Hamburgo, Alemanha.

A construção dos navios foi encomendada em três estaleiros da China: Xiamen Shipyard (cinco navios), Jinling Shipyard (dois navios) e Shangai Shipyard (dois navios). As encomendas devem ser entregues ao longo do ano de 2003.

Os navios são construídos com tecnologia avançada, otimização de espaço e sistema de desumidificação para proteção de carga de ferro e aço contra corrosão. Desenvolvem 19,5 nós em cruzeiro e são equipados com quatro guindastes. Cada guindaste tem capacidade de 320 toneladas e, combinados, podem suspender até 640 toneladas. (Nota à Imprensa da Rickmers-Linie e Dunelm Public Relations, de 10/12/2002)

LANÇAMENTO DO LIVRO *INTERIORES*

Foi lançado, em dezembro último, no Paço Imperial, Rio de Janeiro, o livro *Interiores*, da arquiteta Patrícia Vasconcellos, com fotos de Sergio Pagano, retratando vários ambientes interiores de construções tradicionais da cidade do Rio de Janeiro. Imagens da nobre escadaria e da fachada das salas do Museu Naval fazem parte do álbum, que, além de nos transportar para uma outra época, nos prestigia com o encanto das obras arquitetônicas. A obra traz fotos, entre outras, de locais como o Restaurante Assirius (no Teatro Municipal), o Tribunal Marítimo, o Automóvel Club (antigo Cassino Fluminense), o Real Gabinete Português de Leitura, o Centro Cultural Banco do Brasil, a Chapelaria A Radiante, a Confeitaria Colombo e o Cinema Íris. A seguir, um trecho da orelha do livro:



Abóbada do Centro Cultural Banco Brasil

"O Centro do Rio de Janeiro guarda tesouros e segredos de sua história que escapam ao olhar desatento e à vertiginosidade da vida contemporânea. Um olhar mais curioso e um caminhar menos apressado pelos becos da tradicional Praça XV, pelas ruelas da Lapa boêmia, pela avenidas e ruas movimentadas da Cinelândia ou pelo grande mercado formado na região das Ruas da Alfândega, Senhor dos Passos e Buenos Aires podem se transformar numa saborosa viagem a tempos e lugares do passado, com a descoberta de ambientes e situações surpreendentes.

Este livro busca mostrar um pouco dessa história, dinâmica e atenta às exigências da vida contemporânea, mas que retém e preserva seus valores originais, abrigados também na arquitetura mais simples. Os fatores econômicos, aliados à presença de antigos proprietários, à qualidade das obras, à pertinência dos usos, e ao desejo de manter as referências tradicionais, respondem pela permanência de algumas atividades no velho Centro e pela preservação de seus espaços."

INFORMAÇÕES SOBRE TRÁFEGO MARÍTIMO

Foi assinado, em 25 de novembro último, convênio de cooperação técnica entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram), para o intercâmbio de informações sobre o tráfego marítimo. A cerimônia foi presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Roberto Guimarães Carvalho.

Esse convênio teve por finalidade aperfeiçoar as atividades que envolvem a Organização de Segurança do Tráfego Marítimo, a cargo da Marinha do Brasil, e a Direção Civil de Transporte Marítimo, do Ministério dos Transportes, proporcionando maior integração no acompanhamento das atividades do tráfego aquaviário. (Do *Nomar* nº 728, de 30/12/03).

ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES CULTURAIS DO ANO DE 2002

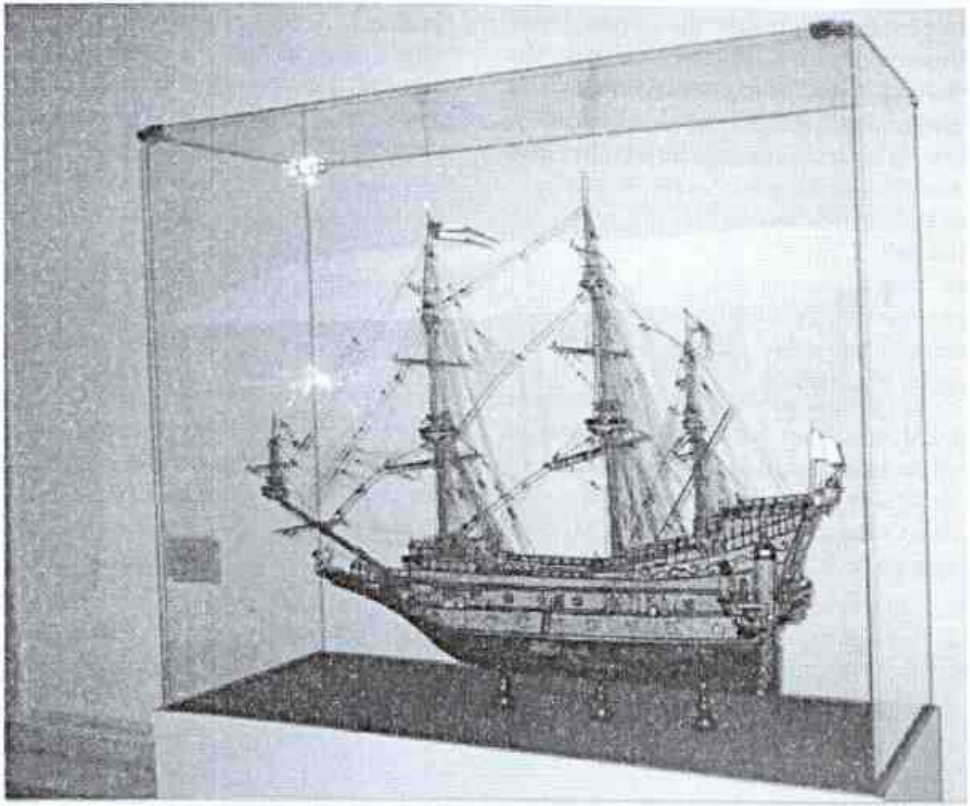
Em 20 de dezembro último, foi realizada no Museu Naval, Rio de Janeiro, a Sessão de Encerramento das Atividades Culturais de 2002 da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e do Serviço de Documentação (SDM).

Durante o evento, o professor Eduardo Ítalo Pesce recebeu o Prêmio Revista Marítima e foram entregues as Medalhas e os Diplomas de Colaborador Emérito às seguintes pessoas que contribuíram, em 2002, para o cumprimento da missão do SDM e



Reprodução da fachada da casa do Almirante Tamandaré, à Rua Marquês de São Vicente nº 75, bairro da Gávea, Rio de Janeiro. Atual nº 124 – Gávea Trade Center

da DPHCM: Vice-Almirante (IM) Flávio Lúcio Cortez de Barros, Contra-Almirante (IM) Luiz Antonio da Silva Lima, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) José Baptista de Mendonça Junior, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) Alberto do Valle Rosauro Almeida,

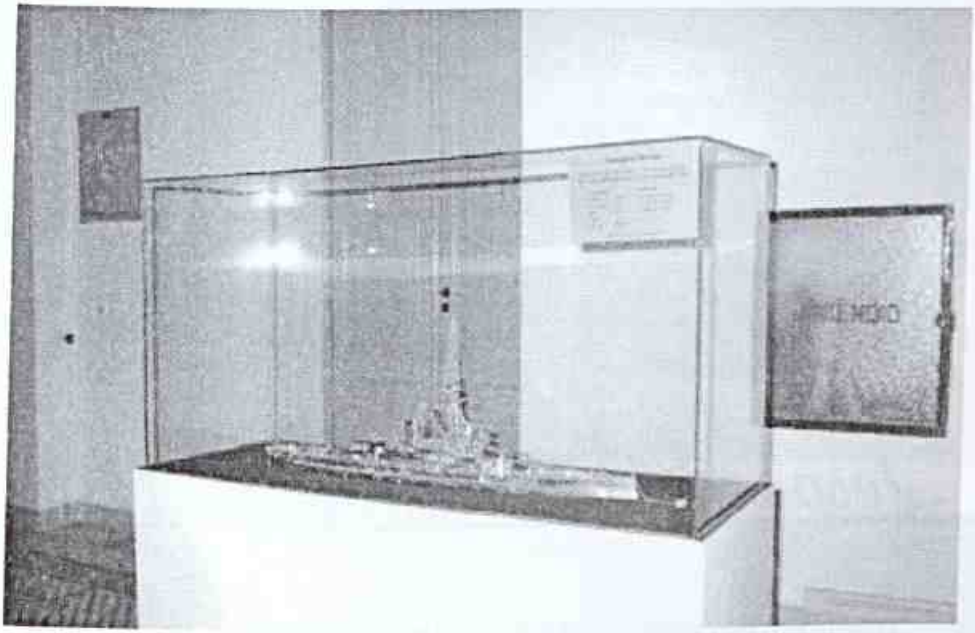


Modelo do Galeão *Grande São Jorge*, de 1632. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – (Foto: *Luciana de Lima Gomes*)

Capitão-de-Fragata (IM) Joel Maldonado da Rocha, Sr. Carlos José Santos da Silva, Dr. Pedro Espíndola Moreira Filho, Sr. Florentino César Sampaio Vianna Filho, Sra. Roseane Silva Novaes, Sr. Adalberto Alves Coelho, Terceiro-Sargento Maria Leticia de Oliveira Barbosa Garrido e Cabo Marcelo Rangel.

Na ocasião, comemoraram-se, ainda, o sesquicentenário de nascimento dos Almirantes Antônio Alves Câmara, Duarte Huet de Bacellar Pinto Guedes e Gustavo Antônio Garnier e o centenário de nascimento dos Almirantes José Luiz da Silva Júnior, Luís Phellipe de Saldanha da Gama, Roberto Domingues Machado, Sylvio Borges de Souza Motta e Sylvio de Camargo e, na seqüência, foi memorado o centenário de falecimento dos Almirantes Custódio José de Mello, Eduardo Wandenkolk, Felippe Firmino R. Chaves e Ignacio Joaquim da Fonseca, com a inauguração da mostra em homenagem a esses chefes navais.

A abertura ao público da exposição permanente "Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil" também marcou a cerimônia.



Encouraçado *São Paulo*, de 1910, modelo em prata, confeccionado em Londres em 1928. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha (Foto: *Luciana de Lima Gomes*)

LYNX REALIZA EVACUAÇÃO AEROMÉDICA

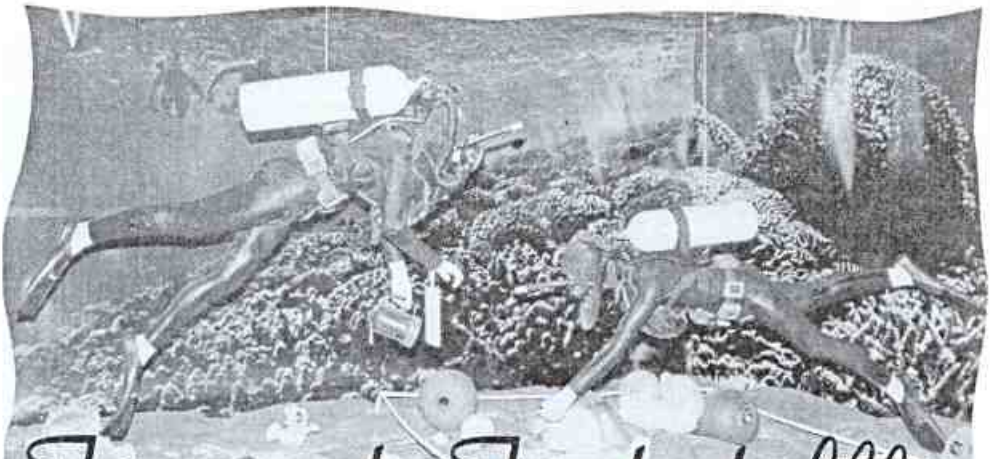
Uma aeronave Lynx realizou, durante a Comissão Fraterno XXI, evacuação aeromédica de um tripulante da Fragata *La Argentina*, da Armada Argentina (ARA).

O Lynx, que estava a bordo da Fragata *Bosísio*, foi lançado a 100 milhas da costa da Bahia e deixou o tripulante e um médico da ARA sob os cuidados do agente da Capitania dos Portos em Porto Seguro, retornando prontamente para o ponto de encontro com o navio. (*A Macega*, nº 7, nov/dez 02)

ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS HA-1 VISITA ROLLS ROYCE BRASIL

Representantes do Esquadrão HA-1 e da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) visitaram, em dezembro último, as instalações da Rolls Royce Brasil, em São Bernardo do Campo – São Paulo.

Durante a visita, os representantes da Marinha conheceram as instalações da empresa e a linha de montagem e manutenção dos motores GEM 42, que equipam as aeronaves Super Lynx, e sua respectiva bancada de testes. (*A Macega* nº 07, nov/dez 02)



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) 3870-6025/3870-6879.







Casamento camponês, 1946 - Col. Marcelo Garcia

Igreja de Santo Antônio da Barra, 1951 - Museu Nacional de Belas Artes

Francisco, 1945 - MAM de São Paulo

Natureza Morta, 1946 - Col. Ialdy R. dos Santos





Oficinas, 1940, 74 x 94, Coleção Ministério da Educação e Cultura



Homenagem à DOCM — NOVO CENTRO DE MUNIÇÃO DA MARINHA (1998)

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

V. 123 nºs 04/06 – abr./jun. 2003



OBRAS CIVIS NA MARINHA

1. Residências para submarinistas
2. Reforma na Capitania dos Portos do R
   no Espaço Cultural





3 e 4. Biblioteca da Escola de Guerra Naval



4-273,2,4(3) 19108
BIBLIOTECA NACIONAL Rio de Janeiro

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

FUNDADOR:

Sabino Elói Pessoa
Tenente da Marinha
Conselheiro do Império

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

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 123 n.os 04/06
abr./jun. 2003

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

Com a colaboração de seus leitores, a *RMB* será uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

Publicidade e Assinatura

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário s/nº
Ilha das Cobras — Centro
20091-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 3870-6852 e 2524-9460
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm1412@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm1412@svcdoc

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

BRASIL	EXTERIOR
R$ 8,00	US$ 9.00
R$ 30,00	US$ 36.00

COMANDANTE DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Roberto de Guimarães Carvalho*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Mauro Magalhães de Souza Pinto*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA
Diretor
Contra-Almirante *Max Justo Guedes*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
Diretor
Capitão-de-Mar-e-Guerra *Luiz Henrique de Azevedo Braga*

Consultores Especiais da RMB
Vice-Almirante (Ref[2]) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[2]) *Milton Sergio Silva Corrêa*

Superintendência de Documentação
Capitão-de-Corveta (T) *Jorge Luiz Ribeiro Pastura*

Departamento de Publicações e Divulgação
Capitão-de-Corveta (T) *Jorge Luiz Ribeiro Pastura*
Capitão-Tenente *Alberto da Rocha Rebello Júnior*
Primeiro-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*

Equipe Editorial
Deolinda Oliveira Monteiro
Luciana Lima Gomes (Estagiária)
Manuel Carlos Corgo Ferreira
Tatiane de Araújo Santana (Estagiária)

Diagramação
Celso França Antunes
Edilson José Alves

Apoio Administrativo e Expedição
Primeiro-Sargento (MR-SN) *Jorge José Camberlin de Mattos*
Segundo-Sargento (MT-SN) *João Humberto de Oliveira*
Cabo (TI) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*
MN-QS *Marcus Vinícius Lemos Cabral*
MN-QS *Ricardo Tenório Pessoa da Silva*
Ilda Lopes Martins
Renée Pimentel Reis

Impressão
Base de Hidrografia da Marinha

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA *RMB*

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

☐ 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$ 30,00.

☐ anexo (se for do exterior), cheque em reais, em favor do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, convertido para o valor correspondente a US$ 36 (36 dólares americanos), segundo o câmbio oficial.

☐ para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R$ 2,50, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro
20.091-000 – Rio de Janeiro — RJ
Tels.: (21) 3870-6852 e 2524-9460
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm1412@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm1412@svcdoc

NOME: ..... POSTO: .....

ENDEREÇO: .....

CEP ..... CIDADE: ..... ESTADO: .....

DATA: .....Nº DE CORPO (MB): .....

NOME DO AMIGO:.....

ENDEREÇO: .....

CEP ..... CIDADE: ..... ESTADO: .....

.....
ASSINATURA

SUMÁRIO

9 **NOSSA CAPA:**
DIRETORIA DE OBRAS CIVIS

17 **O JAPÃO. PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL**
Parte I
Mário Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Refº)

55 **RELACIONAMENTO DA INSTITUIÇÃO COM A IMPRENSA**
Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Refº)

61 **A NATUREZA DA ORDEM MILITAR**
Como saber ordenar
Ruy Capetti – Vice-Almirante (RRm)

73 **POLÍTICA, ESTRATÉGIA, DEFESA E SEGURANÇA: USOS E ABUSOS**
Luiz Sérgio Silveira Costa – Vice-Almirante (RRm)

81 **AMAZÔNIA PARA QUEM NÃO A CONHECE**
USUFRUIR SEM DEPREDAR
Roberto Gama e Silva – Contra-Almirante (Refº)

95 **"OS QUATORZE PONTOS" DE WILSON**
Haroldo B. Cordeiro Jr. – Contra-Almirante (Refº)

115 **SUBMARINOS NUCLEARES – SONHO OU SOLUÇÃO?**
Wilson Jorge Montalvão – Contra-Almirante (RRm)

121 **FORÇAS ARMADAS, ESTADO E SOCIEDADE (Prêmio *RMB*)**
Eduardo Italo Pesce – Professor

141 **O BLOQUEIO BRASILEIRO NO RIO DA PRATA EM 1826-8: PRESAS, POLÍTICA E PROTESTOS INTERNACIONAIS**
Brian Vale

159 **PIRATARIA, ROUBO ARMADO EM ÁGUAS TERRITORIAIS E A BANDIDAGEM NOS PORTOS**
Roberto Ferreira da Costa – Capitão-de-Mar-e-Guerra

189 **INCIDENTES NA AMAZÔNIA EM 1949**
Aécio Pereira de Souza – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

199 **A ATUAÇÃO DA MARINHA NAS OPERAÇÕES RESULTANTES DO MOVIMENTO CONSTITUCIONALISTA, NO ANO DE 1932**
Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

207 **UM NOVO CONCEITO DE DOCAGEM**
Munir Nagib Hanna Alzuguir – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[o])

211 **O PLANEJAMENTO NO GOVERNO BRASILEIRO**
Amaury Dabul – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[o])

215 **PROJETO BALEIA-MINKE**
De avistagem de grandes cetáceos no litoral do Brasil
Luiz Gonzaga Campos – Capitão-de-Fragata

223 **INTEGRAÇÃO NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS**
O conceito de *jointness* é adequado à Marinha brasileira?
Carlos Chagas Vianna Braga – Capitão-de-Corveta (FN)

231 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

235 **DOAÇÕES AO SDM**

239 **A MARINHA DE OUTRORA**

245 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

249 **NECROLÓGIO**

259 **CARTA DOS LEITORES**

261 **ERRATA**

262 **REVISTA DE REVISTAS**

271 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA



O novo Centro de Munição da Marinha

A DIRETORIA DE OBRAS CIVIS DA MARINHA*

Ao longo das últimas décadas, as Forças Armadas têm procurado dominar, elas próprias, a capacidade de gerenciar a execução, a reforma e a manutenção de suas instalações. Nesse sentido, a Diretoria de Obras Civis da Marinha (DOCM), com sede na cidade do Rio de Janeiro, vem obtendo bons resultados, compondo um histórico de importantes e significativas obras.

A transição de um modelo em que o projeto e a construção de instalações marítimas e terrestres da Marinha eram inteiramente dependentes da iniciativa privada especializada para o modelo atual, em que a Marinha tem todas as suas requisições planejadas e atendidas pela DOCM, ocorreu de forma gradual.

O primeiro passo rumo a essa nova concepção administrativa foi dado na década de 40, quando se estruturou a Diretoria de Engenharia da Marinha (DEM), com suas duas subdiretorias: Subdiretoria de Engenharia Naval (SUDEN) e Subdiretoria de Engenharia Civil (SUDEC).

Já havia engenheiros nos quadros de servidores civis e de oficiais do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais.

Para a execução de obras de grande envergadura eram criados organismos temporários, os Escritórios Técnicos Administrativos (ETAs), cujas existências eram encerradas com a conclusão da obra. Foram criados ETAs em Natal, Recife, Maceió, Aratu e São Pedro da Aldeia, extintos, em sua maioria, ainda nos anos 60.

Na década seguinte, cujo início foi marcado pelo desenvolvimento tecnológico decorrente da bem realizada ação política e econômica do Estado, fazia-se mister maior infra-estrutura operacional. Destarte, originária da Subdiretoria de Engenharia Civil, a DOCM foi criada pelo Decreto Presidencial nº 77.784, assinado pelo Presidente Ernesto Geisel em 8 de junho de 1976, sendo ativada em 9 de julho do mesmo ano.

Em poucas palavras, pode-se dizer que seu propósito, como diretoria especializada, é assessorar tecnicamente as organizações

*N.R.: Artigo elaborado pela Diretoria de Obras Civis da Marinha a pedido da *RMB*.

militares, projetar as obras, licitá-las, contratá-las, avaliá-las, gerenciá-las e entregá-las concluídas. Para tanto, projeta e supervisiona a execução das obras civis de grande complexidade, emite laudos e pareceres, mantém o conhecimento técnico de seu pessoal, administra os recursos humanos e incentiva a nacionalização de materiais dentro de sua esfera de jurisdição.

Do ponto de vista de sua capacitação, a DOCM empenha-se na formação de um corpo técnico com alto nível de conhecimento, buscando adquirir tecnologia própria para o desenvolvimento de estruturas civis que estejam ao nível do estado da arte. Espera, com isso, que em futuro próximo seja referência nacional para obras costeiras.

Em abril de 2000, foi implementada a Gecon (Gestão Contemporânea), acelerando consideravelmente a evolução da Diretoria. Cada projeto, desde então, passou a ser analisado com a participação do cliente, que, como usuário final, contribui também para o melhor resultado das obras e serviços executados.

A Diretoria de Obras Civis da Marinha possui uma estrutura organizacional composta por vice-diretor e quatro departamentos.

É vantajoso o fato de a DOCM contar com uma estrutura funcional que se adapta às mudanças no organograma, fator que lhe garante imprescindível maleabilidade.



A mão-de-obra utilizada na DOCM é integrada por militares dos diversos Corpos e Quadros da Marinha e por servidores civis, nos níveis superior, intermediário e auxiliar, de acordo com a Tabela de Lotação aprovada. O ingresso de engenheiros e arquitetos militares ocorre via concurso público, de acordo com o Plano de Carreira de Oficiais da Marinha em vigor.

O programa de capacitação do corpo técnico inclui a realização de cursos extra-Marinha de pós-graduação, no País ou no exterior, em instituições de reconhecida capacidade técnica. Almeja-se conseguir, desta forma, um grupo com pelo menos 50% de pós-graduados em nível de mestrado e 10% de doutorado.

Os clientes regulares da DOCM são as Organizações da Marinha do Brasil. Todavia, devido à política de intercâmbio com nações amigas, podem ser prestados serviços a Marinhas estrangeiras.

Recentemente, após visita técnica feita por oficiais da DOCM à Namíbia, a Marinha firmou um convênio com aquele país para a construção de uma base naval em Walvis Bay.

Também não são descartadas, como clientes potenciais, as empresas públicas e privadas, além das demais forças armadas. A expectativa é de crescimento e expansão para ambientes externos à Marinha.

As mais recentes obras portuárias – categoria que costumava ser executada por especialistas contratados – foram projeta-das e/ou fiscalizadas pela DOCM. É o caso da ampliação do cais da Base Fluvial de Ladário, da construção da ponte de acesso ao cais

flutuante da Estação Naval do Rio Negro, da ponte de acesso e do píer de atracação do Depósito de Combustíveis da Marinha no Rio de Janeiro, do píer da Capitania dos Portos do Paraná, do píer da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, do píer do CIAW no Comando do 1º DN, da recuperação e da ampliação do cais da garagem de barcos da Escola Naval e da construção do píer da DHN, ainda em andamento.

Destacam-se, ainda, outros tipos de projetos de engenharia, tais como: a adequação das instalações elétricas da Base Naval do Rio de Janeiro e do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro para apoio às fragatas Classe *Greenhalgh*; ampliação da pista de pouso e a construção do hangar para aeronaves de asa fixa da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, a reconstrução do Centro de Munição da Marinha, a construção da sede da Capitania dos Portos do Espírito Santo, a restauração da Ilha Fiscal, a adaptação da doca do antigo Lloyd para a implantação do Espaço Cultural da Marinha e da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, e a modernização da Escola Naval, que propiciará mais facilidades para os aspirantes.

Projetos de menor vulto ou complexidade podem ser desenvolvidos pelas organizações militares que possuem técnicos qualificados ou contratados no mercado. No entanto, devem ser, posteriormente, submetidos à aprovação da DOCM.

A Diretoria é a designada como relatora do Plano Básico (PB)-Echo, responsável, primordialmente, pelo desenvolvimento de bases aéreas e navais. Esse PB concorre com os demais planos básicos à distribuição de recursos do orçamento da União. Logo, torna-se visível uma relação direta entre recurso/volume de projetos de engenharia e obras a serem realizadas com o valor destinado ao PB-Echo.

Os investimentos na área de Informática foram acentuados, mormente no período de 2000 a 2002. A preocupação com o treinamento tem sido, desde então, uma constante em todos os setores, em especial entre os projetistas. A Diretoria tem procurado colocar à disposição de seus clientes *softwares* atualizados, principalmente nas áreas de elaboração de projetos, levantamento de custos, orçamentos, tramitação e controle de expedientes eletrônicos.

Considera-se, para um futuro próximo, a implantação de *softwares* de engenharia para cálculos de movimentação de sedimentos marinhos, cálculos de esforços estruturais em obras marítimas por efeito do meio ambiente e para efetuar projeções de impacto ambiental causado por derramamento de substâncias tóxicas ou poluentes no ambiente marinho.

Principais obras gerenciadas pela DOCM nos 26 anos de existência:

1985 – Construção do píer para fragatas e contratorpedeiros na Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ);

1988 – Construção do píer para atracação de navios na Base Naval Val-de-Cães (BNVC);

1996 – Reforma da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e do Espaço Cultural da Marinha;

1997 – Reforma do Edifício Almirante Tamandaré (ex-Ministério da Marinha);

1998 – Reconstrução do Centro de Munição da Marinha (CMM);

1998 – Reforma do Edifício Almirante Gastão Mota (antigo Depósito Naval e Depósito de Material Comum);

1999 – Construção da biblioteca da Escola de Guerra Naval;

1999 – Restauração da Ilha Fiscal;

1999 – Construção da biblioteca da Escola Naval;

2000 – Reforma da ponte de atracação do Depósito de Combustíveis da Marinha do Rio de Janeiro (DepCMRJ);

2000 – Construção de residências de submarinistas em Niterói;

2000 – Construção do Bloco de Alojamento na Casa do Marinheiro;

2002 – Reforma e ampliação da Escola Naval; e

2002 – Reforma do parque aquático e complexo de lazer social da Casa do Marinheiro.

A DOCM também é responsável pela aprovação dos Planos Pilotos e das dotações de material de combate a incêndio de todas as organizações militares de terra da Marinha, bem como pela realização de vistorias, perícias, pareceres técnicos e avaliações imobiliárias de instalações terrestres da Marinha, em todo o território nacional.

É extremamente válido e procedente afirmar que a Diretoria de Obras Civis da Marinha detém hoje uma infra-estrutura operacional completa e um elevado grau de tecnologia que lhe permitem ser comparada aos mais renomados escritórios congêneres do País. Seu corpo técnico está devidamente adequado às necessidades atuais da Marinha e os projetos desenvolvidos aliam qualidade comprovada à estratégia de redução de custos. Preparando-se conscientemente para atuar em um mercado no qual ocorrem alterações radicais a ritmo acelerado, a DOCM tem a seu favor a chance de sobressair-se por meio de estratégias bem elaboradas e resultados positivos, marcando um novo e almejável patamar para as suas atividades.

ANEXO A

DETALHAMENTO DAS OBRAS MENCIONADAS

CONSTRUÇÃO DO PÍER PARA FRAGATAS E CONTRATORPEDEIROS NA BNRJ

Essa obra, executada entre 1983 e 1985, destinou-se à construção de 945 metros de píeres para fragatas e contratorpedeiros, com 15 metros de largura e suas instalações de apoio.

Nos prédios de subestações, na casa de geradores, em compressores e demais equipamentos, foram feitas impermeabilizações, pavimentações e troca de esquadrias metálicas e de madeiras, vidros, portas e revestimentos.

Foram efetuadas instalações elétricas para fornecimento de energia a navios, iluminação dos píeres e acessos, e alimentação de emergência, bem como as instalações de água potável, vapor, ar comprimido, telefônica, esgoto, incêndio e alarme, e ainda a dragagem da bacia de manobras dos píeres.

CONSTRUÇÃO DO PÍER PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS NA BNVC

Construído entre1987 e 1988, constituiu-se em um terminal onde os navios da Marinha se apóiam quando em operação no Norte do Brasil e na Região Amazônica.

O píer da BNVC, com plataforma de 142,70m x 13,35m, tem sua superestrutura em concreto armado e está dotado de facilidades necessárias ao atendimento das embarcações nele atracadas, e ponte de acesso com possibilidade para atracação de pequenas embarcações.

Na BNVC estão apoiados permanentemente 12 navios: navio de patrulha costeira, corveta de socorro, navio de assistência hospitalar, navio hidrográfico, avisos hidrográficos e navios balizadores.

Para apoio eventual, estão previstos no máximo dois navios, sendo eles: navio-patrulha fluvial, fragata e/ou contratorpedeiro e/ou corveta.

Essa obra previu também a construção de um parqueamento para carros dos tripulantes dos navios atracados, ilhas para abrigo de pedestres, arborização para sombreamento e posteação para iluminação.

REFORMA DA CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E DO ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

A reforma foi feita para adaptar o antigo torreão e o armazém do Lloyd Brasileiro ao funcionamento da atual Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro, e do Espaço Cultural da Marinha, este inaugurado em 1996. A obra foi executada entre 1994 e 1997, sendo efetuadas na ocasião instalações elétricas, de água potável e combate a incêndio e a colocação de cabeços para atender à atracação de navios até o porte de fragatas.

O preço total desta obra foi de US$ 3.187.425,69.*

REFORMA DO EDIFÍCIO ALMIRANTE TAMANDARÉ

Compreendeu a modernização das instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, de gás, águas pluviais, rede de combate a incêndio e modernização dos elevadores do Edifício Almirante Tamandaré (ex-Ministério da Marinha) que tem sete pavimentos e cobertura.

A fim de melhorar a climatização do prédio, foi instalado sistema de ar condicionado central. Sua fachada sofreu pintura e todas as esquadrias foram trocadas.

O preço global desta obra, executada entre 1994 e 1998, foi de US$ 3.941.055,80.

RECONSTRUÇÃO DO CENTRO DE MUNIÇÃO

As obras, executadas entre 1995 e 1999, compreenderam a construção de 31 paióis de 15m x 15m em concreto armado com rede de incêndio para proteção dos paióis; recuperação da ponte de atracação do cais sul; construção de prédio administrativo com todas as instalações; implantação do sistema de tratamento de esgoto sanitário e sistema de drenagem para águas pluviais da ilha.

Foi executada também a recuperação da cisterna e do castelo d'água, bem como a construção de arruamento com instalação elétrica e pavimentação em asfalto e concreto para acesso aos paióis e ao setor administrativo.

O custo da obra foi de US$19.728.486,25.

REFORMA DO EDIFÍCIO GASTÃO MOTTA

O Edifício Gastão Motta, que anteriormente abrigava o Depósito de Material Comum, sofreu reforma total no seu interior, pintura na fachada e nas esquadrias entre 1996 e 1997, a fim de ali instalar as diretorias da área de Intendência da Marinha.

A reforma do interior compreendeu a modernização das instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, de gás, de águas pluviais, da rede de combate a incêndio e de elevadores, bem como a instalação de sistema de ar condicionado central e a construção de uma estação de tratamento de esgoto.

Seu custo foi de US$ 4.569.816,50.

CONSTRUÇÃO DA BIBLIOTECA DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Entre 1998 e 1999, foi construído, para abrigar a biblioteca, um prédio de três pavimentos dotado de auditório, alojamento para os alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas (CPEM), estacionamento, espaço para guarda de livros e documentos, salas de leitura, sala de estar e bar. Foi instalado sistema de ar condicionado central.

O preço total desta obra foi de US$ 2.754.975,13.

---

* N.R.: Os preços das obras, a pedido da *RMB*, foram dados em dólares americanos devido à estabilidade daquela moeda.

RESTAURAÇÃO DA ILHA FISCAL

As obras objeto deste projeto, que custaram US$ 3.187.425,69, compreenderam a restauração das edificações, dos vitrais e das esquadrias da Ilha Fiscal (tarefas que foram feitas sob a orientação do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – Inepac), bem como a implantação do museu. Foi também, nessa ocasião, reformado o subsolo das edificações e demolido o prédio da subestação.

O processo teve início em 1994 e em 1998 foi concluída a restauração completa do conjunto, mantendo a Marinha sua tradição de zelar pelo patrimônio histórico nacional das edificações sob sua administração, preservando e valorizando a memória nacional.

CONSTRUÇÃO DA BIBLIOTECA DA ESCOLA NAVAL

A construção da Biblioteca da Escola Naval, executada entre 1998 e 1999, compreendeu a reforma geral dos prédios 7 e 8 (antigos cinema e ginásio) com áreas aproximadas de 2.000 m², tendo sido executados os serviços de reforma em paredes, painéis, cobertura, revestimento, elementos decorativos, pisos e pavimentações, como também a reforma nas instalações elétricas, de telefone e de dados, no sistema de ar condicionado, instalações hidráulicas, sanitárias e mecânicas.

Na ocasião foi construída uma subestação para atender à nova demanda de energia.

A obra custou US$ 1.393.949,13.

REFORMA DA ESCOLA NAVAL

As obras deste projeto, iniciadas em julho de 2001, compreendem a reforma total dos 2º ao 5º pavimentos, que abrigarão as salas de aula, laboratórios e dependências dos professores, e reforma parcial do pavimento térreo, com a criação da nova subestação e sala de vídeo.

Para a execução desta obra, estão sendo demolidas as paredes internas nos pavimentos e está sendo retirado o contrapiso existente, renovado o revestimento de paredes externas e modificada as redes de infra-estrutura existentes.

O preço total desta obra ficará em US$ 2.026.870,14.

REFORMA DA PONTE DE ATRACAÇÃO DO DepCMRJ

Entre 1997 e 1998, com preço total de US$ 4.244.718,97, foi feita a reforma da ponte de acesso ao píer de atracação e suas redes para atender à transferência de óleo díesel, *Navy Special*, e JP5. A ponte tem 205m de comprimento, uma plataforma de trabalho de 15m de comprimento por 13m de largura, e o píer tem 113m de comprimento e 7m de largura. Dispõe ainda de dois dolfins de amarração que permitem a atracação de navios-tanque do porte do *Marajó* e do *Gastão Motta*.

Foram feitas novas instalações da rede de hidrantes com interligação das redes de terra, foram instaladas novas bombas para bombeamento de combustíveis, foi construído um cais secundário para atracação de batelão e lanchas.

CONSTRUÇÃO DE RESIDÊNCIAS PARA SUBMARINISTAS, EM NITERÓI

Este projeto, executado entre 1997 e 2000, compreendeu a construção de um bloco de apartamentos para oficiais com 12 unidades, um bloco de apartamentos para suboficiais e sargentos com 24 unidades e dois blocos de apartamentos para cabos e marinheiros com 24 unidades cada.

Foi feita a urbanização da área e o arruamento pavimentado para acesso aos blocos de apartamentos.

O custo da desta obra foi de US$ 3.615.390,50.

CONSTRUÇÃO DE BLOCO DE ALOJAMENTOS NA CASA DO MARINHEIRO

Em 1999 e 2000 foram construídos um bloco de alojamentos composto de pavimento térreo abrigando salas de apoio e de serviço e três pavimentos de alojamentos. Esse prédio foi dotado de sistema de ar condicionado central.

Na ocasião foi feita ainda uma edificação térrea para comportar três lojas, bem como a remodelação do prédio existente para abrigar a prefeitura deste complexo; também foi concluída a guarita de controle de segurança. Foram remodelados também a urbanização e o arruamento da área.

A fim de atender à nova demanda, foram construídas uma nova subestação para energia e força, uma torre para o castelo d'água e a cisterna correspondente, a casa de bombas e central de gás liqüefeito de petróleo (GLP), sendo que o preço global desta obra foi de US$ 605.036,67.

REFORMA DO PARQUE AQUÁTICO E COMPLEXO DE LAZER SOCIAL DA CASA DO MARINHEIRO

A reforma do parque aquático foi executada entre março e dezembro de 2000, e compreendeu a demolição do prédio de vestiários e do bar, construção do prédio de apoio ao parque aquático, e de piscina para recreação e hidroginástica e urbanização da área junto às piscinas, com custo de US$391.733,23.

A reforma do complexo de lazer social da Casa do Marinheiro, executada entre julho e novembro de 2000, incluiu a demolição parcial do prédio da sede social existente (com reaproveitamento de parte da estrutura) e a construção do novo prédio que engloba o salão social, o bar, a cozinha e a administração, bem como o pavilhão anexo destinado à terceira idade. Ambos os prédios possuem varandas com pergolados que promovem a interligação dos prédios e a integração do bar à área do parque aquático, tendo sido criada uma área de estar ajardinada, cercada por muro em elementos vazados, para utilização exclusiva dos usuários do salão social. Seu custo global foi de US$ 589.726,49.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História da DOCM /; Nossa Capa;

AOS NOSSOS LEITORES

Com a permanente preocupação de ser útil aos seus leitores do presente e do futuro, a *Revista Marítima Brasileira* se propõe a divulgar idéias novas, registros históricos e opiniões que, futuramente, possam servir de excelentes fontes de consulta.

Tendo em mente este propósito, a diagramação dos artigos publicados é feita de modo a facilitar o trabalho dos nossos futuros pesquisadores. Assim sendo, procuramos adotar o seguinte sistema de trabalho:

(a) classificação por assuntos dos artigos, das notícias e de outros textos, inclusive dos tópicos que compõem essas colaborações;

(b) registro em CD-Rom da classificação por assunto de tudo o que é publicado (já existe desde o nº 1 da *RMB*);

(c) inclusão de sumários nos vários artigos e seções da revista; e

(d) utilização farta de negritos e do recurso da divisão do texto em maior número de parágrafos. Nesse sentido, contamos com a compreensão dos colaboradores, como até agora tem acontecido.

A *Revista Marítima Brasileira* gostaria de conhecer a opinião de seus leitores sobre o assunto.

Escreva-nos, telefone para nós, passe-nos um fax ou utilize o correio eletrônico para dizer-nos como vê nossa maneira de dispor e valorizar as informações que levamos ao nosso público.

Seu pronunciamento é valioso.

Muito obrigado.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O JAPÃO. PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte I

MÁRIO JORGE DA FONSECA **HERMES**
Almirante-de-Esquadra (Ref^{o})

SUMÁRIO DA PARTE I

Uma explicação à guisa de prefácio

O JAPÃO
Do início à chegada do Almirante Perry
O início da nação japonesa
As religiões (o xintoísmo e o budismo) e a estrutura estatal
O Príncipe Shotoko
A turbulenta sucessão de Shotoko Tenno
A abertura consciente à cultura chinesa
O bushido. Os samurais
A queda dos Fujiwara
Taira x Minamoto
Minamoto e Yorimoto x Yoshitune
Os mongóis
As tentativas de invasão do Japão
Primeira tentativa (1274)
Segunda tentativa (1281)
Um século e meio de guerras feudais
A renovação do Império
Oda Nobunaga
Hideyoshi e Togupawa
A chegada da Igreja Católica no Japão
Francisco Xavier
A Europa continua suas conquistas na Ásia
Do isolamento à chegada do Almirante Perry em 1853

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

UM AUXÍLIO AO LEITOR DO ARTIGO

(elaborado pela *RMB* com assistência do autor)

Achikaga – grande família (± 1281)

Açoka – imperador da Índia – séc. III a.C. Torna o budismo uma religião

Acordo dos desiguais – acordo imposto pelos russos aos chineses em 1697-99 na fronteira manchu

Ainos – raça primitiva que se deslocou para o norte

Amaterasu-Omikami – deusa do sol

Angiro – samurai que embarcou numa caravela portuguesa em meados do século XVI

Antoku – filho da imperatriz Taira que se suicidou

Atlassov – russo conquistador de Kamtchatca em 1697-99

Benkei – legendário mestre de armas dos minamotos

Bill Adams – inglês, comandante de brigue holandês *Da Leeuw* encalhado em Funai, que se tornou confidente de Tokugawa, transmitindo conhecimentos científicos do ocidente

Batsu-to – o caminho do Buda iluminado

Buke – defensores armados da fronteira contra os ainos

Bungo – cidade onde trabalhavam os agostinianos

Bushi – cavaleiro saído dos buke (samurai)

Bushido – caminho da vida dos samurais

Chatagay – filho mais velho de G. Khan

562 – expulsão do último japonês da Coréia, após a invasão da Imperatriz Jingo

Daimio – chefe, príncipe

Edo – local da nova capital (início do séc. XVII), mais tarde Tóquio

Engelbert Kämpter – médico alemão da feitoria holandesa de Dejima, em 1694

Enryaku – templo em Quioto que recebeu gigantesca estátua de Buda

Eta – classe inferior – "não homens"

Fujiwara – grande família, derrubada em ± 1150

Fukuwara – novo palácio imperial onde Takatura foi mantido sob vigilância

Gautama Buda – fundador do hinduismo; morreu em 480 a.C.

Heian – a nova capital do Japão, geralmente chamada de Quioto

Hieisan – monte na área de Quioto onde nasceu a cidade de Heisan

Hideryori – filho menor de Hideyoshi, tutelado por Tokugawa

Hideyoshi – vassalo de Oda Nobunaga e seu sucessor

Hinin – classe inferior – "não homens"

Hojo – família que foi a principal responsável pela derrota dos mongóis (± 1281)

Horynji – templo japonês de madeira construído nos anos 600. Existe até hoje

Ikebana – arte de arranjo de flores

Iruka – ambicioso nobre da família Omi

Itsanagui e Itsanami – casal de deuses que criaram o arquipélago japonês

Iyeyasu Tokugawa – senhor feudal poderoso. Foi responsável pela morte de Oda Nobunaga. Herói do renascimento do Japão

Jimmu (tenno) – primeiro imperador – veio para as ilhas com os conquistadores no ano 660 a.C.

Jingo (imperatriz) – empreendedora da 11ª campanha historicamente comprovada contra o continente, a Coréia, em ± 100 d.C.

Jinoshotoki – a grande epopéia da cavalaria (contra os mongóis). Veja Kogiki

Junshi – antigo costume que ordena que os seguidores de um chefe o sigam em seus atos, inclusive o harakiri

Kamakura – cidade sede do governo japonês à época da invasão mongol

Kamatari – sacerdote xintoísta, chefe da conspiração contra Iruka (o usurpador do trono) e futuro primeiro-ministro após a vitória

Kamikase – deus dos ventos (tufão)

Khan ou Kan – rei mongol. Veja Gengis Khan

Katakana – escrita abreviada e simplificada, derivada da escrita chinesa

Kinnei – imperatriz do Japão que se converteu ao budismo

Kiyomori Taira – sua filha casa-se com Takotura

Ko – classe dos artífices (início do séc. XVIII)

Kobo-dacshi – escrita fonética

Kogiki – coleção de "assuntos antigos". Veja Jinoshotoki

Kogoshima – porto, onde, em 1549, Francisco Xavier chegou ao Japão

Koju – imperador menino deposto, substituído por Masa

Kogyoku – imperatriz que abdicou ao trono acompanhada por Iruka

Kotoku – imperador, irmão de Iruka e seu sucessor

Kublai – neto de Gengis-Khan, filho do filho caçula de G. Khan, Tuli

Kuge – nobreza cortesã

Manjoshu – antologia de versos

Masa – a mãe heróica que assume no lugar de Koju

Minamoto – família que disputa o poder com os Tairas. Linhagem de príncipe

Nambanji – igreja católica monumental de Quioto, doada por Nobunaga

Nikko – cidade dos mortos dos marechais imperiais onde Tokugawa mandou construir seu túmulo

No – teatro japonês. Classe dos camponeses (início do séc. XVIII)

Oda Nobunaga – descendente de nobreza feudal – pacificador e unificador do Japão

Ogotay-Khan – designado por G. Khan para seu sucessor embora não sendo o mais velho

Omi – poderosa e nobre família japonesa do século VII

Organtino – Jesuíta, sucessor de Francisco Xavier, ativo no Japão

Portulanos – espécie de roteiro em que os navegadores da Antiguidade descreviam os pormenores das costas marítimas que descobriam ou freqüentavam. Mapa adaptado às necessidades da navegação marítima, no qual os pontos do litoral eram localizados por meio dos rumos magnéticos e das distâncias que se estimavam

percorridas (donde a imprecisão dos contornos litorâneos neles representados), e que não levava graduações de latitude nem de longitude, mas apresentava linhas de rumo que irradiavam de vários pontos distribuídos pela superfície do mapa. (Novo Aurélio. Contribuição do Almirante Herick Marques Caminha, responsável pelos verbetes de Marinha, Marinharia, Construção Naval e Náutica)

Rojin – russos

Seimu – tenno no séc. IV

Samurai – gente de armas – séquito dos grandes senhores de terra (=bushi)

Satsuma – cidade onde trabalhavam os dominicanos

Shikken – capitães que governavam graças ao seu séquito de cavalheiros

Shimatsu Takahisa – príncipe visitado por Francisco Xavier

Shimbara – feitoria portuguesa bombardeada pelos holandeses e ocupada pelos japoneses

Sho – classe dos comerciantes (início do séc. XVIII)

Shotoko-Taishi (príncipe regente do Japão) – impulsionador do budismo e que se orientou pela estrutura estatal chinesa

Soga – poderosa família japonesa no séc. VII

Susanoo – deus do mar e da tempestade

Taika – a grande renovação

Taira – família que disputou o poder com os Minamotos

Takatura – tenno, ainda criança, casado com a filha de Kiyomori Taira

Tam-Chi – sábio chinês enviado à China chefiando uma embaixada japonesa para conhecer a filosofia de governo daquele país

Tchang-ngan – capital chinesa que inspirou Quioto

Temugin – nome original de Gengis-Khan

Tenno – imperador que é encarnação da divindade

Tokimune – sétimo shikken no poder por ocasião da invasão dos mongóis

Tokugawa – príncipe de Tokugawa, que promulgou ato de proscrição de convertidos ao cristianismo em 1614

T'Sai Yin – sábio chinês que em ± 100 d.C. leva o budismo da Índia para a China

Tuli – filho caçula de G. Khan

Xógum – general da coroa

Yamashiro – filho de Shotoko e seu sucessor pela "lei". Peregrino do Batsu-to – o caminho do Buda iluminado

Yamato – império de Yamato – Terra dos antepassados

Yamato Dake (príncipe) – conquistador de Osaka, Nara, Quioto e as planícies de Hondo. ± 320 a 330

Yoritonio (do clã dos Minamotos) – chefe da luta pelo poder

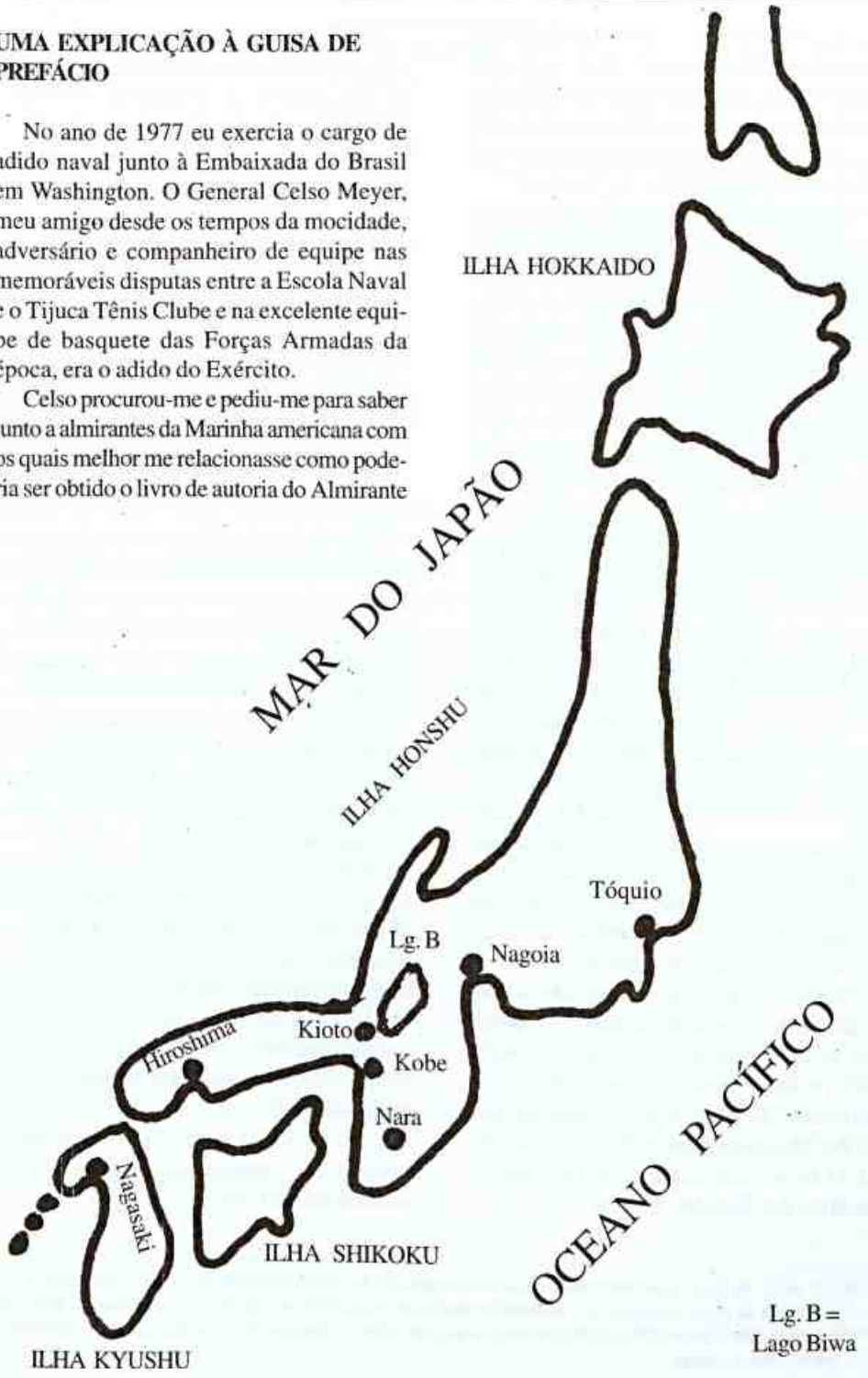
Yoshinobu Keiki – xogum fraco (1854); assinou o tratado de Kanagawa com os Estados Unidos

Yoshitune (do clã dos Minamotos) – irmão de Yoritomo

UMA EXPLICAÇÃO À GUISA DE PREFÁCIO

No ano de 1977 eu exercia o cargo de adido naval junto à Embaixada do Brasil em Washington. O General Celso Meyer, meu amigo desde os tempos da mocidade, adversário e companheiro de equipe nas memoráveis disputas entre a Escola Naval e o Tijuca Tênis Clube e na excelente equipe de basquete das Forças Armadas da época, era o adido do Exército.

Celso procurou-me e pediu-me para saber junto a almirantes da Marinha americana com os quais melhor me relacionasse como poderia ser obtido o livro de autoria do Almirante



Husband E. Kimmel onde o comandante da Esquadra do Pacífico em 7 de dezembro de 1941 relatava sua versão sobre Pearl Harbour. Recebi, dos três ou quatro almirantes por mim consultados, a resposta peremptória de que não existia tal livro.

Celso afirmou que tinha certeza da existência do livro, pois a Biblioteca do Exército, no tempo em que ele servia na Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos, pedira-lhe que o traduzisse. Esclareceu-me que se dirigiu ao general americano que chefiava a comissão, e a quem acompanhava em suas viagens pelo Brasil, e perguntou-lhe sobre a possibilidade de obter permissão para traduzi-lo para a Bibliex. Recebeu a resposta de que não deveria insistir nesse assunto.

Incumbiu sua secretária de pesquisar junto às livrarias da cidade. Tudo em vão. Recorreu, então, aos préstimos de uma funcionária da Embaixada, que, com sua experiência, solucionou rapidamente a questão: obteve o livro na biblioteca do Congresso e tirou cópias. Celso cedeu-me uma.

Com minhas idas e vindas decorrentes da carreira, acabei por perder o referido documento. Recentemente, resolvi recorrer novamente ao amigo General Celso Meyer. Felizmente, ele tivera mais cuidado do que eu. Almoçamos no Clube Naval, quando me ofereceu outra cópia do tão almejado e importante livro *Admiral Kimmel's Story*.

Desta vez, não perdi tempo. Li-o e reli-o, com todo o cuidado de quem, à medida que se aprofundava no assunto, começava a pensar em escrever sobre tema tão intrincado. Entendi o porquê das respostas dos almirantes aos quais havia recorrido. O livro constituíra-se em tabu para o governo dos Estados Unidos.

Emocionei-me, pois de um lado encontravam-se as ditas razões de Estado, alicerçadas na alta política do Presidente Franklin Roosevelt, que desejava que os Estados Unidos entrassem, o mais rapidamente possível, na guerra contra Hitler. Do outro, o sacrifício, ao meu ver desnecessário, das carreiras e dos nomes honrados de dois chefes militares: o Almirante Husband E. Kimmel e o General Walter C. Short. Resolvi escrever.

Recorri ao Almirante Celso Guimarães Lapa, adido naval em Washington, a quem desde já registro meus sinceros agradecimentos, que me forneceu outros subsídios, além de obsequiar-me com o livro *Day of Deceit*,* escrito por Robert B. Stinnet, recém-publicado.

Veio-me a idéia de escrever sobre o Japão, sua história, para que se pudesse entender melhor como e por que os japoneses chegaram a Pearl Harbour. Escolhi, então, para título "O Japão. Pearl Harbour e a saga do Almirante Husband E. Kimmel".

Interrompi, em conseqüência, a série de artigos que, descobri, há mais de dez anos escrevo para a *Revista Marítima Brasileira*, contando com a paciência dos leitores e da direção da Revista.

A *Revista Marítima* havia tratado do tema em excelente artigo do saudoso Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Roberto Luiz Fontenelle Lima, com o título "Lembrem-se de Pearl Harbour", em 1991.

Agradeço ao meu amigo e colega de turma Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt pelo incentivo recebido após esclarecer-lhe sobre o trabalho e dizer-lhe que sua primeira parte, ora apresentada, poderia ser considerada enfadonha pela maioria dos leitores.

N.R.: O autor do livro reservou todos os direitos, incluindo os de reprodução no todo ou em parte. Pela qualidade da obra, o exaustivo e profundo trabalho de pesquisa e as conclusões a que chegou julgo de interesse que o livro "Day of Deceit" seja adquirido pelas bibliotecas da Marinha, da EGN, do Clube Naval, entre outras.

O JAPÃO

O INÍCIO DE SUA HISTÓRIA

O início da nação japonesa – entre lendas, conjuntos de mitos que formam no seu todo uma mitologia – constitui-se, talvez, em caso único no que tange aos grandes povos da atualidade.

Tudo começou, segundo a mitologia, com um casal de deuses, Itsanagui e Itsanami, "que, estando na ponte do arco-íris, deixaram escorrer de sua lança virada para baixo gotas claras que caíram no mar escuro. As gotas caídas do dardo divino transformaram-se nas inúmeras ilhas do Japão"[1].

"E a saga da origem do povo conta que Ise, um neto da deusa do Sol, após uma viagem venturosa navegando para o norte, atingiu o mar interior do Japão, fundando, a **11 de fevereiro do ano de 660 a.C.**, o Império de Yamato, perto de Osaka. O primeiro imperador, Jimma *tenno**, descendente direto dos deuses, entrou em cena e a história do Japão começou."[2] Porém, a história documentada data do **século VI**.

O processo geológico formador do Japão é responsável pelo "enxame de 4.068 ilhas, que se dispõe em forma decrescente como uma duna gigantesca frente ao Oceano Pacífico, e tornou-se o refúgio da história quase única de um povo (...) onde raças e tribos primitivas puderam fundir-se numa nova raça"[3].

Os japoneses, quando se definiram em uma raça, dividiram-se em dois grupos principais: os protojaponeses e os ainos de pele branca, possivelmente caucasianos. Ocupando o arquipélago do sul para o norte, chegaram a Hokkaido, a mais setentrional das ilhas, onde os ainos predominaram.

Na região de Hondo, Hynshu e das ilhas dispostas em volta do Mar Interior, surgiu uma nova mistura, mas a camada formadora da futura nobreza dirigente, orgulhosa dos seus antepassados, pouco se miscigenou.

Todavia, o culto dos antepassados, a lembrança do matriarcado da deusa do Sol, Amaterasu-Omikami, ficou arraigado na alma de todos.

"Ainda hoje, são guardados no bosque de Xintó, em Ise**, a espada de Susanoo – deus do mar e da tempestade, chamado 'condutor das nuvens' ou 'ceifeiro' –, o espelho sagrado de Amaterasu e as três pedras preciosas do príncipe Yamato Dake[4]***."

O Império fundado por Jimmu *tenno* **(660 a.C.)** permanecerá em seu cerne imutável – com pequenas modificações determinadas pelo tempo ou pela influência exterior – até a derrota japonesa na Segunda Guerra Mundial (agosto, 1945), quando o imperador deixa de ser uma divindade e se transforma num monarca constitucional. "Isso resume o transcurso coerente e homogêneo de uma história de 2.600 anos,

---

* N.R.: *Tenno* – imperador que é a encarnação da divindade.
Tennoísmo – obediência formal dos japoneses ao seu imperador.

** N.R.: Ise – cidade sagrada, na Baía de Ise, próximo a Nagoia.

*** N.R.: Yamato Dake – navegando pelo Mar Interior, conquistou o que viria a ser Osaka, Nara, Quioto e as planícies de Hondo.

que a justo título pode celebrar em 1940 esse aniversário de sua unidade."[5]

Em torno dos anos **100 da era cristã**, "a Imperatriz Jingo empreende a primeira campanha historicamente comprovável contra o continente",[6] a Coréia.

"O milenar Império do Meio*, com seu notável progresso cultural, científico e filosófico-religioso, atraía, na busca do saber, todas as nações do Oriente, consideradas bárbaras pelos chineses. O Japão não fugiu a esta regra. Durante os **séculos I ao IV d.C.**, o bambu, o arroz, a cultura do chá, a laranja e a cereja são introduzidos, nessa ordem, na terra do Sol Nascente**; a criação de cavalos é referida pela primeira vez em 363 d.C.; a produção de papel somente por volta de 610 passa da China para o Japão. Os japoneses, então, constroem o seu templo, Horyuji, uma das mais antigas construções de madeira da humanidade, também segundo o modelo chinês."[7]

Entre 552 e 623, o budismo, com intensidade crescente, espalha-se pelo Japão e, com ele, a admiração por tudo que era da China

No século IV, época do *Tenno* Saimu, "as zonas centrais em torno do Lago Biwa*** e de Yamato****, juntamente com as ilhas submetidas de Shikoku e Kyushu*****, e até as ilhas Ryukin, formam um domínio imperial relativamente coeso".[8] O Japão, fruto da influência cultural chinesa, evolui de um estado tribal para um império feudal.

Todavia, enquanto o império se estruturava, são expulsos da Coréia os "ladrões japoneses".

Em 562 os nipônicos nada mais possuíam naquele país.

As religiões (o xintoísmo e o budismo) e a estrutura estatal

"É logo nos primórdios da história dos japoneses que o xintoísmo se destaca como pano de fundo mítico-religioso. O panteão japonês acolhe também, além dos velhos deuses, como Amaterasu e Susanoo, os espíritos dos antepassados de grandes personalidades, encontrando-se lado a lado, pacificamente, as maiores incompatibilidades".[9]

"A ponte cultural construída pela Imperatriz Suiko para Tchang-ngan (capital da China, corte da dinastia chinesa Tang), após a derrota na Coréia, põe o império insular em contato com um novo movimento espiritual, com uma religião universal (budismo), que se estenderá ao Japão e se imprimirá em sua alma".[10]

Guatama Buda, que, no final de sua vida, percorre o vale do Ganges até a sagrada Benares, pregando o seu caminho "da paz interior e da libertação da roda da existência", morre em 480 a.C.

Somente no **século III a.C.**, o imperador da Índia, Açoka, torna o budismo uma religião e uma missão budista universal consciente.

Por volta do **ano 100 d.C.**, o sábio chinês T'Sai Yon leva o budismo da Índia para

* N.R.: Império do Meio – basicamente a China de hoje.
** N.R.: Terra (ou império) do Sol Nascente – basicamente o Japão de hoje.
*** N.R.: Grande lago na região de Kioto e Kobe.
**** N.R.: Yamato – próximo a Osaka, considerado o local onde teve início o povo japonês.
***** N.R.: Das principais, as duas ilhas mais ao sul.

a China, e aí funda as primeiras comunidades de monges.

No século V, os monges budistas chegam à Coréia, procedentes da China, onde divulgam a nova doutrina.

"Um sábio coreano torna-se educador do príncipe herdeiro do Japão. É, sobretudo, na corte do *tenno* que o budismo ganha simpatizantes, embora os adeptos da religião xintoísta tradicional se oponham ao corpo estranho."[11] Porém, com a conversão da Imperatriz Kinnei, o espírito do budismo penetra definitivamente na fechada e atrasada cultura japonesa.

Entre 552 e 623, o budismo, com intensidade crescente, espalha-se pelo Japão e, com ele, a admiração por tudo que era da China.

O Príncipe Shotoko

"Na segunda metade do século VI e início do século VII, **o Príncipe Shotoko-Taishi** debruça-se minuciosamente sobre a cultura e a política do império chinês, comparando-o com o Estado japonês ainda primitivo, que persiste na Antiguidade."[12] "Pretende que a literatura, a filosofia e as artes que florescem na China há um milênio sejam implantadas no Japão. (...). Verifica que o tradicional culto dos deuses, dos espíritos e dos antepassados não suporta qualquer comparação com os altos valores éticos do confucionismo ou mesmo do budismo."[13]

O Príncipe Shotoko é um impulsionador do budismo, cujo espírito considerava muito rico. Começa, também, por orientar-se pelo modelo da estrutura estatal chinesa. Resolve virar pelo avesso a forma pela qual o Japão era administrado, o que significa tirar poder da nobreza feudal tradicional. As grandes famílias, com seus laços de parentesco, tornaram-se os centros de poder de uma sociedade rigidamente estratificada, espalhadas pelos diversos cantões.

"As grandes famílias estavam acima da escala social. No tope desta encontravam-se os proprietários cavaleiros que serviam aos príncipes de armas na mão, como vassalos. Essa corporação de cavaleiros considerava-se descendente dos guerreiros de Jimmu *tenno*, que vieram para as ilhas como conquistadores. Os príncipes, tal como o *tenno*, afirmam ser descendentes diretos de heróis e deuses."[14] Agora o *tenno* era o chefe da família mais poderosa*, com alguns privilégios religiosos e políticos.

O Príncipe Shotoko começa, também, por orientar-se pelo modelo da estrutura estatal chinesa. Resolve virar pelo avesso a forma pela qual o Japão era administrado, o que significa tirar poder da nobreza feudal tradicional

O Príncipe Shotoko, ao tentar implantar suas reformas radicais, lastreia-se em Confúcio, que estabelecera na China, como filosofia de governo, a meritocracia. Na busca de seus propósitos, contrariando os conservadores da corte, decide "enviar à China grande embaixada sob a chefia do sábio Tam-Chi. Quando a missão regressa, o Príncipe Shotoko examina atentamente as inovações que o Japão poderia adotar".[15] Não desejava, simplesmente, trazer a cultura chinesa para o Japão, como se estivesse contida em um carimbo. Queria o saber da maior cultura do mundo

* N.R.: Quando morria o *tenno*, seu sucessor era o chefe da família mais poderosa e, uma vez escolhido, encarnava o imperador divino.

de sua época, mas desejava, mais do que tudo, adequá-la ao espírito japonês.

Enfim, uma abertura consciente relativa à globalização existente no Oriente.

Shotoko toma providências amplas, desde a produção de papel, tinta, fogos de artifício, com tecnologia chinesa, passando por "escolas de caligrafia e de catálogos, mas também conhecimentos chineses sobre astronomia, medicina e outras ciências. Publica disposições sobre a melhor forma de plantar o arroz e o chá. As ordens do príncipe visam igualmente à ampliação considerável da rede de estradas rurais, à construção de pontes e canais; constrói orfanatos, asilo para velhos e hospitais".

Porém, para obter a mudança desejada que determinasse a *taika*, que significa a grande renovação, teria que efetuar a reforma do Estado. Percebe que, para iniciá-la, necessita instruir os futuros funcionários, pois por meio deles o governo será exercido. Inaugura, então, as primeiras escolas públicas e de nível superior para funcionários.

Confúcio estabelecera na China, como filosofia de governo, a meritocracia

As disposições sobre o ensino e o exame para os diferentes graus do funcionalismo são copiados do governo chinês, onde predominam os ensinamentos de Confúcio, nos quais consta a obediência a determinadas regras. "Assim, nasce, a exemplo dos imperadores chineses Tang, uma hierarquia e uma ordenação determinadas pelo mérito e pela capacidade."[17]

Em 604 publica num édito de dezenas de decretos sua maneira de ver a organização do Estado e as relações sociais. Com grande insistência recomenda a observação da doutrina budista. Entre as leis morais sobre a convivência das pessoas, encontra-se a que diz que "a confiança jaz em todas as coisas... Existindo a confiança entre o senhor e o súdito, o que não se torna possível fazer? Se o senhor e o súdito não tiverem confiança , tudo acaba mal".[18]

O príncipe, a seguir, mexe num vespeiro ao investir contra os privilégios das famílias e ordena: "Os governadores e administradores dos domínios não devem arruinar o povo com tributos. O povo não pode ser explorado em benefício de algumas famílias de senhores. Todo o povo das ilhas tem um único senhor: o *tenno*! São seus ajudantes os que ele investe com títulos de funcionários".[19]

A reação entre os chefes dos clãs familiares à perda de seus poderes e privilégios é ameaçadora e imediata.

Shotoko evita o confronto direto, pois não tinha força para impor sua reforma do Estado. Contenta-se "em sacudir e minar gradualmente o velho sistema feudal e nobiliárquico pelo recurso a funcionários instruídos e pela promoção do budismo".[20]

Shotoko *tenno* morre no primeiro quarto do século VII, após 610. Xintoísmo e budismo estão de certo modo integrados. As religiões choram a morte do grande príncipe que sempre buscou a aproximação e a harmonia entre elas. "Ele ensinou aos homens que há múltiplas possibilidades de chegar à salvação: o caminho dos deuses, o xintó e o caminho do Buda iluminado."[21]

A turbulenta sucessão de Shotoko tenno

Pela regra vigente, que não havia sido alterada por Shotoko, cabia às grandes famílias a escolha do novo príncipe. Inicia-se a luta pelo poder, de tal modo que, um quarto de século após a morte do *tenno*, todos seus esforços para a mudança do Estado foram em vão, com exceção da di-

vulgação do budismo supranacional e da influência chinesa. Talvez não fosse muito, mas foi o suficiente para atenuar a rigidez da velha ordem feudal.

O poder do Estado passa a ser exercido pelo "chefe da poderosa família da nobreza Omi e pelo seu **ambicioso filho Iruka**. (...). Os esforços das grandes famílias Omia e Soga conseguiram a exclusão do filho de Shotoko, o príncipe Yamashiro, da sucessão do trono. Mas isso não basta ao príncipe Iruka. Ele pretende neutralizar definitivamente o grupo dos reformadores".[22] Seria necessário eliminá-lo.

"O príncipe Yamashiro é um peregrino ao *Batsu-to*, o caminho do Buda iluminado. Ele quer dar o exemplo daquilo de que faz profissão de fé. O poder e a violência só significam o princípio de novas desgraças. (...). Travar a batalha contra seus inimigos implicaria em guerra civil e em decadência, morte e miséria para muitos. Acha preferível que morram alguns poucos a mergulhar o império em chamas. (...). Retira-se para a solidão, após despedir-se dignamente dos seus, e suicida-se praticando o *haraquiri*. O antiquíssimo costume do *junshi* ordena que o sigam todos os que tomam partido por ele".[23]

Não foi em vão o sacrifício do príncipe Yamashiro, amado e venerado por todos. A notícia de sua morte percorre o arquipélago. Inicia-se a oposição no seio do povo e mesmo no das grandes famílias.

O chefe da conspiração contra Iruka é o **sacerdote xintoísta Kamatari**.

A insurreição ocorre em pleno palácio de Nara, quando a imperatriz recebia uma missão coreana. Iruka é morto. A Imperatriz Kogyoku abdica. Sobe ao trono Kotoku, irmão da imperatriz. Katamari torna-se primeiro-ministro, porém, houve lutas, com a morte dos seguidores de Iruka.

"Sob os restos fumegantes do palácio dos Soga, o que ficou enterrado foi mais do que uma velha família dominante. Os velhos tempos morreram nessas ruínas flamejantes: das cinzas ergue-se agora a *taika*, a grande renovação. O Japão inaugura, com uma nova época, o caminho do futuro."[24]

"A confiança jaz em todas as coisas... Existindo a confiança entre o senhor e o súdito, o que não se torna possível fazer? Se o senhor e o súdito não tiverem confiança, tudo acaba mal"

Príncipe Shotoko (Séc. VII)

A abertura consciente à cultura chinesa

Sob forte influência chinesa, "na corte de Nara são registrados enormes avanços. Monges budistas criam tesouros artísticos; é escrito o *Kogiki* – coleção de 'assuntos antigos'; no *Manjoshu* amplia-se a antologia de poemas escritos por poetas da corte, monges e membros instruídos da camada superior. Da abreviação e simplificação da escrita chinesa nasce a chamada escrita *katakana* e a escrita fonética de *kobo-daishi*. Mas os cortesãos conhecem, na sua maior parte, a língua e a escrita chinesas".[25]

O refinamento nos costumes e atitudes na corte de Nara, em suas cerimônias e na própria vida dos nobres e dos áulicos, modifica-se rápida e intensamente. No entanto, esse progresso cultural fica a ela limitado.

Fugiwara, o agora primeiro-ministro*, é o comandante do barco. A figura do *tenno* é pouco mais que decorativa. "Mesmo assim, ele permanece sendo o centro santificado do povo japonês. O imperador Kotoku, ainda que politicamente impotente, sempre é o grande sacerdote dos antepassados de todo o povo: o *tenno* é o Japão e o Japão é o *tenno*".[26]

A capital é mudada para "Quioto". "Nara era uma cidade de templos, mosteiros e palácios. A nova capital, chamada Heian, mas geralmente conhecida por Quioto, é edificada a exemplo da capital chinesa Tchangngan. O bairro imperial é construído com ruas perpendiculares e decorado com esplêndidos palácios de madeira."[27]

Entretanto, nem tudo eram cerejeiras na terra de Yamato. O desnível social, com suas contradições, acentua-se em relação ao exuberante florescimento cultural na corte.

O *tenno* é o Japão e o Japão é o *tenno*

No monte de Hieisan, na área de Quioto, nasce a cidade templo de Heisan, onde "o budismo é traduzido em japonês, e o templo Enryaku de Quioto recebe uma gigantesca estátua de Buda. (...). "Outros monges" – além dos que se concentram no templo do monte Hieisan, transformando-o num mosteiro – "e também nobres percorrem o país, seguindo o exemplo de Guatama Buda. A nova religião imbrica-se profundamente na alma japonesa."[28]

A sociedade cortesã prossegue em sua evolução erudita; são escritas obras filosóficas, históricas e literárias.

O bushido. Os samurais

A corte ignorava o mundo a sua volta, afastou-se do povo; desconhecia sua vida miserável. Na terra de Yamato – a terra dos antepassados –, onde as tradições do velho Japão são cultuadas, e nas fortalezas da fronteira, cresce e consolida-se a consciência nacional. Vai-se formando uma oposição à nobreza cortesã dos ***kuge***. Ela procede dos cavaleiros em armas da nobreza das grandes famílias.

"O ***bushi*** é o cavaleiro saído dos *buke*, os **defensores** armados da fronteira contra os **ainos**"**. Dos homens em armas que tinham formado uma espécie de cavalaria hereditária e uma corporação própria, enquanto tropa de manutenção da ordem nos cantões, constituiu-se o séquito dos grandes senhores da terra, dos príncipes. Também são chamados, como grupos, ***samurais*** ou gente de armas.

Este grupo dos *bushi* ou *samurais****, desenvolve, a partir do dever de vassalagem inicial, uma nova forma de vida e uma consciência corporativa própria.

O bushido – o caminho da vida dos cavaleiros – baseia-se na fidelidade absoluta em relação ao senhor feudal, que exige inclusive o sacrifício da vida. 'Já que serve que seja a grandes senhores!', diz uma das regras da cavalaria. Os *samurais* dotam-se de um severo código de honra e de costumes, de regras de duelo, da nobre forma de combate, do uso das armas e de uma atitude moral. Os senhores dos cantões baseiam seu poder militar nos *bushi* ou *samurais*."[29]

A história japonesa tem suas regras, porém, elas não podem durar para sempre.

---

* N.R.: Entre 645 e 652 é fundado o clã dos Fugiwara e entre 784 e 805 dos chanceleres Fugiwara.

** N.R.: Ainos – primitivos habitantes do Japão. Brancos de origem caucasiana (provável). Foram empurrados para a Ilha de Haikado, onde, após a paz, fundiram-se com os "japoneses".

*** N.R.: Bushi ou samurais – homens em armas; Bushido – doutrina dos samurais.

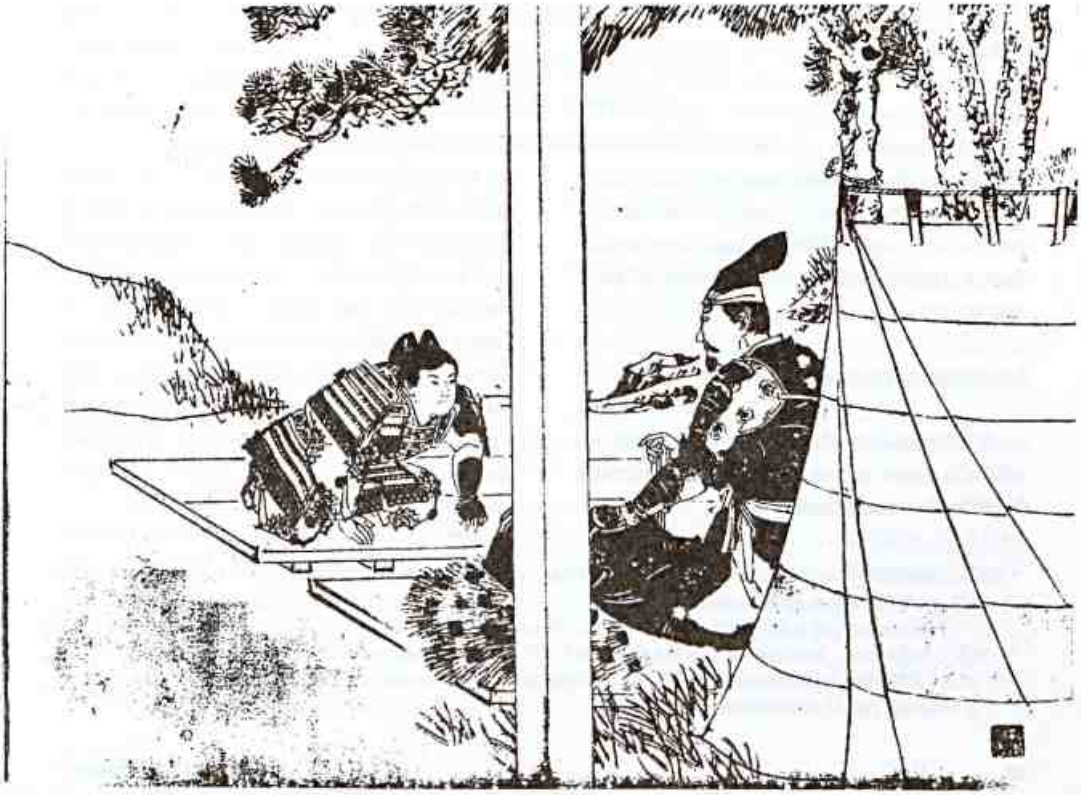


Sociedade em recreio com músicas (gueixas) junto ao mar (gravura c. 1800)

O JAPÃO FEUDAL

(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, págs. 84 e 30)

Um vassalo principal executa o kotau diante do seu senhor, que se senta à frente de uma tenda e parece conceder audiência aos súditos



Uma delas é a submissão desses guerreiros ao "poder de senescais' dos **tradicionais chanceleres Fujiwara**" e a outra a primazia dos *kuge*, da nobreza cortesã debilitada e afundada na boa vida de Quioto".[30]

A queda dos Fujiwara

Por volta de 1150, os grandes senhores feudais atacam a corte e derrubam os Fujiwara. Segue-se, então, a disputa pelo poder entre duas grandes famílias, os Taira e os Minamoto.

Os guerreiros Taira, derrotados, cravam as espadas uns nos outros e atiram-se no mar, onde encontram a morte. Também a imperatriz escolhe, com seu filho Antoku, o suicídio. Leva para as profundezas o tesouro do trono

Taira x Minamoto

No primeiro embate, Taira x Minamoto, os Minamoto são derrotados.

O novo *tenno*, **Takotura**, ainda criança, é casado com a filha de Kiyomori Taira. Os Taira procuram reforçar sua hegemonia por meio dos laços do matrimônio. Mas, no recém-construído palácio imperial de **Fukuwara**, o imperador Tokotura é mantido sob vigilância pelo "rude Taira".

Minamoto: Yoritomo e Yoshitune

Vinte anos após, o clã dos Minamoto volta à luta sob a chefia dos **irmãos Yoritomo e Yoshitune**.

"De todos os grandes vassalos da casa dos Minamoto, só o legendário mestre de armas Benkei havia conseguido escapar. Fiel ao *bushido*, tinha sido ele o único, nos anos mais amargos, a manter levantada a bandeira dos Minamoto, vivendo nas montanhas e juntando à sua volta os homens de armas que lhe haviam permanecido fiéis. Agora que os filhos do seu senhor – os jovens tigres – fogem do seu mosteiro, ele leva até eles seus exércitos. Recomeça a luta entre brancos e vermelhos. (...). O exército dos Minamoto avança até Kobe, liberta o imperador Tokotura e reinveste-o nos seus direitos.

Mas os Taira não abandonam o combate. Refugiam-se no mar com seus partidários e conseguem juntar, investindo sua enorme fortuna, uma frota de guerra de 500 juncos no estreito de Shimonoseki".[31]***

O irmão Yoshitune reune em todas as ilhas 700 juncos. Precipita-se sobre o inimigo. No estreito de Shimonoseki, trava-se a batalha. "A decisão resulta da traição de um senhor feudal que se passa com 300 juncos para os Minamoto. Quando as bandeiras vermelhas são substituídas nos mastros, eleva-se um enorme clamor de regozijo na frota. Dos navios inimigos dos Taira, ressoam cânticos fúnebres."[32]

---

* N.R.: Senescais – antigo mordomo-mor em certas casas reais. Magistrado judicial ou governador-geral em certos estados (Dicionário Aurélio).
Palacianos que orbitavam em torno dos chanceleres e, desse modo, desfrutavam de poder.

** N.R.: Fujiwara – tradicional família desde 645. Foram chanceleres de 805 a 1150.

*** N.A.: Estreito de Shimonoseki – entre as ilhas de Kyushu (onde se encontra a cidade de Nagasaki) e Honshu (onde se encontra Hiroshima).

Os guerreiros Taira, derrotados, cravam as espadas uns nos outros e atiram-se no mar, onde encontram a morte. "Também a imperatriz escolhe, com seu filho Antoku, o suicídio. Leva para as profundezas o tesouro do trono.

Quando a esquadra vitoriosa dos Minamoto regressa da batalha, uma terrível punição se abate sobre todos os parentes, vassalos e amigos dos Taira, praticada, de modo geral, pelos Minamoto."[33]

Yoshitune, cavalheiresco e magnânimo, torna-se o favorito entre o povo e a cavalaria. "Cantores e poetas levam a fama do herói Yoshitune de castelo em castelo."

Inicia-se a disputa pelo poder entre os irmãos, incentivada pelo mais velho, **Yoritomo**, cuja vida "despertou nele todas as qualidades de crueldade e astúcia. (...). Corresponde ao modelo político do homem que ambiciona friamente o poder. Quando a popularidade do seu irmão, o vencedor dos Taira, lhe parece estar demasiado perigosa, encarrega assassinos de afastar Yoshitune do caminho".[34]

Com a força em suas mãos, Yoritomo obriga o *tenno* a transferir para ele o poder, "como general da coroa ou xógum (1192). (...). Seu xogunato apóia-se na nobreza armada da cavalaria: os *bushi* ou *samurais*. Entrega a esses cavaleiros as terras apropriadas dos Taira e os liga solidamente à casa Minamoto".[35] Contudo, o destino interpõe-se no caminho de Yoritomo, que morre num acidente.

A mãe heróica Masa

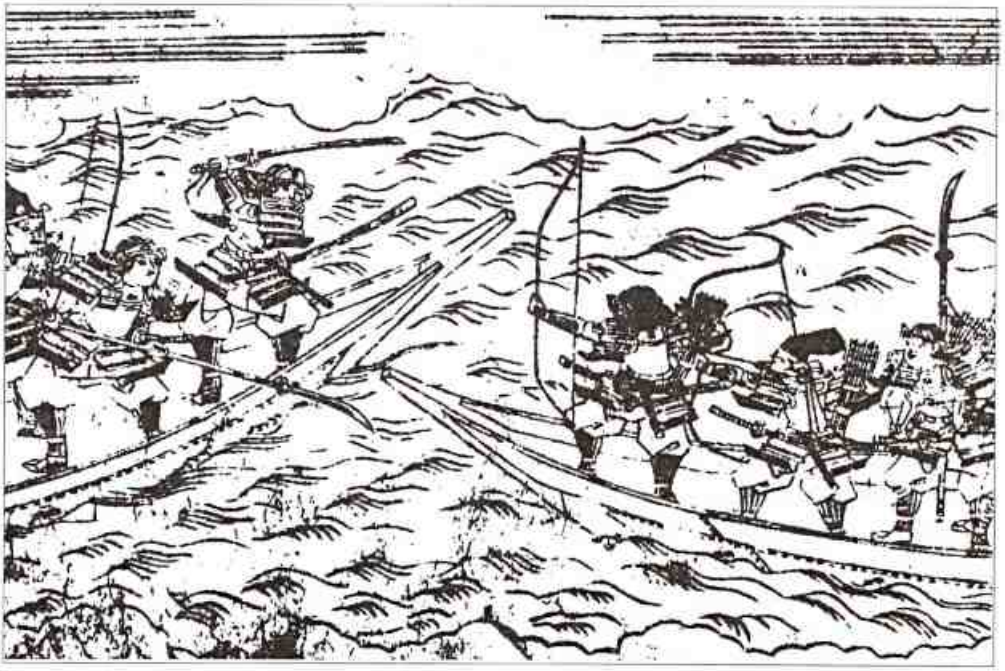
"O poder (após 1219) cai nas mãos de uma mulher ambiciosa, a 'mãe heróica' Masa, a temida ama *xógum*. O *tenno* é totalmente desprovido de poderes. (...). O **imperador menino Koju*** é deposto, os príncipes imperiais são banidos para ilhas desérticas. Após a morte da ama *xógum*, os senhores investem representantes da dignidade *xógum*, os chamados *shikken* – novamente capitães que governam graças ao seu séquito de cavaleiros. Sob o sétimo *shikken***, chamado Tokimune, o arquipélago é abalado pelo assalto mongol."[36]

Os mongóis[37]

Mongóis, um nome que lembrava ecos terríveis para toda a Ásia e para uma vasta porção da Europa. Ainda hoje, em algumas remotas regiões da Ásia e da Rússia, a palavra mongóis é usada para indicar as piores calamidades que podem atingir um povo. Constituíam-se em tribos nômades que lutavam constantemente entre si, mas que, em dado momento de sua história, encontraram um jovem caudilho, nascido Temugin, que congregou seu povo e, já com o título de *khan*, conduziu-o para além do árido e inóspito deserto de Gobi – um lugar maldito – na busca de terras férteis, seguras, de onde pudesse obter o sustento. Temugin adotou o nome de Gengis Khan, guerreiro inigualável, verdadeiro gênio no campo de batalha, e foi o condutor de sua gente. Contudo, não se fixava na terra conquistada, por mais amena e fértil que fosse. Buscava sempre a conquista de outras regiões, outros horizontes. Para o grande *khan* inexistiam obstáculos; eliminava sem qualquer escrúpulo aqueles que a ele se opunham.

Ao morrer, em **agosto de 1227**, "a maré mongol não chega somente até Bagdá, Budapeste, Dalmácia, Lituânia, Polônia e Silésia; inunda também o Império do Meio. Não divide seu império entre os filhos – designou *khan* a Ogotay, embora o mais

* N.R.: Houve dois imperadores meninos: Tokotura, cerca de 1150, e Koju, cerca de 1219.
** N.R.: Shikken – chefes generais.

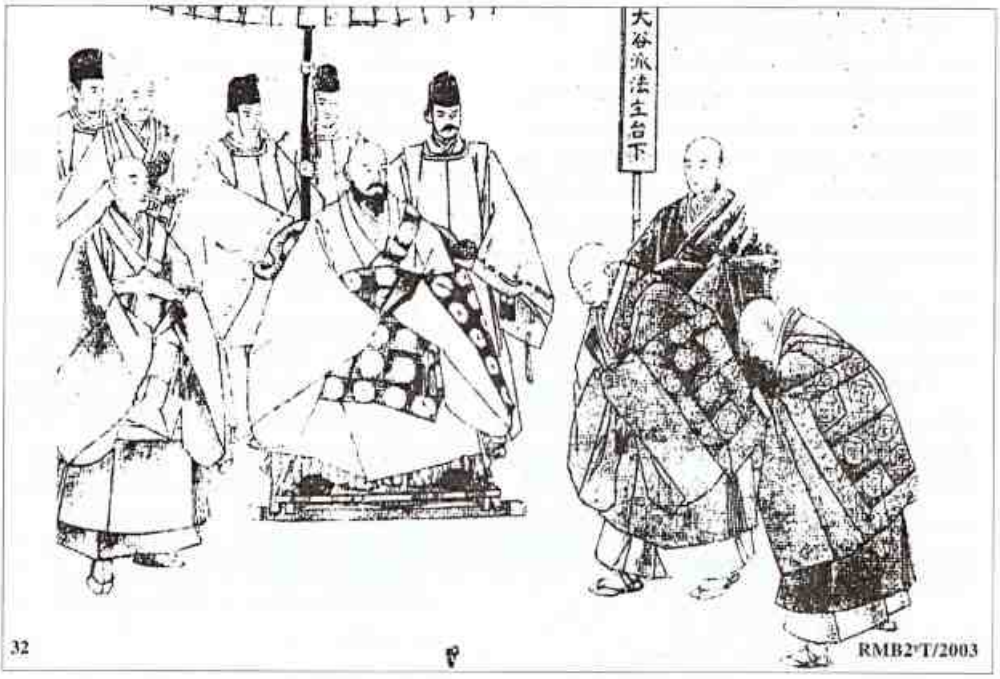


Uma batalha entre senhores feudais

O JAPÃO FEUDAL

(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 34)

Um xógum (kozui) é homenageado por sacerdotes



RMB2ºT/2003

velho fosse Chatagay. Conhecia-os profundamente. Todos eram guerreiros valentes, mas Ogotay possuía outras qualidades para manter suas conquistas. Com a morte de Ogotay, o império foi dividido. Coube a Kublai, neto de Gengis Khan, filho do caçula Tuli, a China do Norte.

Kublai Khan iniciou a conquista da China, que durou alguns anos.

Durante a luta contra os chineses, Kublai já pensava no arquipélago japonês.

As tentativas de invasão do Japão

Primeira tentativa (1274)

Em 1274, Kublai Khan, *khan* da Mongólia e imperador da China, armou uma frota com cerca de mil juncos de guerra chineses que transportaram um exército de 10 mil guerreiros para conquistar o Japão. Ocupam a Ilha de Tshusima, a primeira das ilhas japonesas próxima da Coréia; em seguida tomam a pequena Ilha de Iki e a Ilha de Irado. Concentram seus juncos na baía onde hoje se encontra a cidade de Nagasaki e iniciam o ataque à Ilha de Kiushu. Conquistam a parte costeira e, quando penetravam em seu interior, foram surpreendidos por forte tufão e pelos samurais do *shikken* Tokimune, conhecedores do terreno e habituados às intempéries comuns às terras do Sol Nascente.

Os mongóis são repelidos e conseguem refugiar-se nas bases coreanas de onde partiram, com grandes perdas. Apenas um terço regressou

Os mongóis são repelidos e conseguem refugiar-se nas bases coreanas de onde partiram, com grandes perdas. Apenas um terço regressou.

Kublai Khan não poderia aceitar a derrota, embora, em parte, tenha sido fruto das forças da natureza. Antes de tentar nova invasão, envia, em **1275 e 1279**, embaixadores a Kamakura, para que o Japão reconhecesse a condição de vassalo e tributário do poderoso império. Os embaixadores mongóis são recambiados humilhantemente. Foi uma afronta que não poderia ocorrer ao senhor do "trono do céu".

Segunda tentativa (1281)

Kublai Khan preparou, então, **no verão de 1281**, uma frota com mais de 5 mil juncos, concentrados em portos chineses e coreanos, e mobilizou em torno de 150 mil homens, entre mongóis, coreanos e chineses, estes recrutados entre os marinheiros do Mar Amarelo.

A defesa japonesa na Ilha de Kiushu (a mais ao sul) foi desesperada. Lutaram até a morte. Mesmo pescadores sem qualquer possibilidade de sucesso buscaram enfrentar os juncos chineses. Contudo, a desproporção entre as forças era enorme.

A derrota japonesa parecia estar escrita, apesar do valor inquestionável de seus *samurais*.

"Em todos os templos do país, monges, sacerdotes xintoístas e veneradores dos antepassados rezam pela salvação perante o perigo incalculável. Os deuses intervêm enviando *kamikase*, o 'deus dos ventos', tufão".[38]

Um ciclone atinge e destrói quase toda a frota. Os mongóis que desembarcaram são atacados pelos guerreiros do *shikken* Tokimune que se colocaram em terra na costa norte de Kiushu. "Os mongóis evitam o combate e capturam a frota japonesa desprotegida e nela rumam para a ilha principal – Honshu – e para a terra dos ante-

passados Yamato. Tomam o porto e a cidade-templo de Ise e preparam novas conquistas."[39] Uma vez mais, depois de dois meses de luta, outro ciclone atinge os navios e os mongóis que lutavam em terra. Os japoneses, habituados a conviver com os tufões, conheciam-nos bem e assim os *samurais* puderam, com vantagem, atacar os invasores, mormente as fracas tropas chinesas, que não conseguiram, sequer, enfrentar a violência do tempo. Menos de 30 mil invasores regressaram à China.

Kublai Khan entendeu que o mar não era o caminho indicado para prosseguir em suas conquistas.

"Desde então *kamikase* é para o Japão sinônimo de última esperança e de salvação pela mão dos deuses. Todas essas lendas heróicas são registradas, pouco depois do ataque dos mongóis, no Jinoshotoki, a grande epopéia da época da cavalaria."[40]

"A vitória contra o invasor mongol serviu para unificar o país e fazer surgir um certo sentimento nacional, pois participaram da luta defensores oriundos dos pontos mais diversos do Império."[41]

E o Japão segue com a sua história...

Um século e meio de guerras feudais

Após a vitória contra os mongóis, obra da família Hojo, o Japão entra num longo período de lutas entre as grandes famílias. Os Hojo, Fujiwara, Achikaga, daimios e xóguns travam, ao longo dos anos, a luta pelo poder. As grandes cidades, a exemplo de Quioto e Kamakura **(1358 a 1408)**, foram destruídas. A miséria se abate sobre a terra de Yamato. A segurança existia apenas nos mosteiros-fortalezas, verdadeiras ilhas defendidas pelos monges e cavaleiros em armas, protegidos por muralhas, trincheiras e fossos. Esses monges, também guerreiros, com freqüências intervinham nas contendas políticas.

Todavia, o que é impressionante, "esses mosteiros-fortalezas e cidades-mosteiros constituem também – graças a sua capacidade de defesa – os refúgios da arte, da literatura e da ciência. (...). Sábios célebres encontram-se na Academia de Achikaga e colecionadores trazem da Coréia e da China bibliotecas inteiras".[42] É notável essa preocupação com o saber e as artes, em época tão conturbada, ao "conservar-se tesouros suficientes para dar à posteridade uma imagem da riqueza cultural da época".[43]

O impressionante é que "esses mosteiros-fortalezas e cidades-mosteiros constituem também – graças a sua capacidade de defesa – os refúgios da arte, da literatura e da ciência

Enquanto prosseguia a guerra civil, quando fica a imagem de que todos lutavam entre si, "nas províncias fronteiriças do norte da Ilha de Honshu, os cavaleiros da fronteira submetiam as últimas levas da população primitiva e dos *ainos*. Nessa altura iniciou-se definitivamente o processo de fusão das raças yamato* e *aino*".[44]

O tempo passava. De imutável só a guerra.

Uma crônica da época relata: "Ai! Em que mundo me encontro! Guerra aqui, guerra acolá; nenhuma vida está segura, ninguém pode chamar sua a propriedade! Isso não é um presente para fazer orações ou

* N.R.: Yamato – origem da raça e da terra japonesa.

meditar sobre mortos sagrados. Dias como esses exigem guerreiros e não religiosos, atos e não orações."[45] (De 1358 a 1508).

A guerra interna terminou pela exaustão, após século e meio.

A mais terrível miséria atingiu todos: os artífices, camponeses e habitantes das cidades, estes, naturalmente, os mais atingidos, mas também a nobreza cortesã dos *kuge* e os castelos dos *buke*, e, por fim, as poderosas cidades fortificadas dos daimios.

"Por volta de 1500, o Japão está desmembrado em cerca de 300 territórios feudais. (...). Na realidade, o império japonês, no limiar do século XVI, é uma colcha de retalhos de daimios, de príncipes, mosteiros e cavaleiros."[46]

A renovação do Império

Acontece na história, na vida dos grandes povos, em momentos de profundas crises que parecem sem qualquer perspectiva de solução, o aparecimento de "homens movidos parcialmente por ambição pessoal de poder e bravura, mas também pela idéia da unidade nacional"[47] e de tornar grande e respeitada a sua nação.

No Japão, "para combater uma Igreja, que se tornou arrogante, comunidades monásticas secularizadas e clãs feudais desprovidos de escrúpulos",[48] surgiram homens como Oda Nobunaga, Iyeyasu Tokugawa e Hideyoshi.

Oda Nobunaga

No início do século XVII, Oda Nobunaga, descendente da nobreza feudal, foi expulso do Mosteiro de Hieisan por haver destruído uma estátua de Buda. Para sobreviver, tornou-se um *samurai* de aluguel. Serviu a 38 senhores. Por seu valor de guerreiro e qualidades de chefia, forma um exército de *samurais* mercenários e fugitivos da guerra civil. Torna-se um grande comandante*. "Primeiro domina as tropas da corte imperial, demite as chancelarias da corte, depois entra em luta contra o xogunato dos Achikaga e estabelece, em nome do imperador, uma espécie de paz nacional numa parte considerável do país."[49]

"É no seu tempo que se dá o encontro com os primeiros missionários cristãos, que só tolera porque procura um equilíbrio religioso contra as comunidades monásticas do próprio país, secularizadas e altivas, com suas tropas e fortalezas".[50]

A guerra interna terminou pela exaustão, após século e meio

Hideyoshi e Tokugawa

A sua luta contra os senhores feudais leva-o ao confronto direto com Iyeyasu Tokugawa, de quem passara a ser inimigo mortal e que seria o responsável por sua morte. Oda Nobunaga morre, mas deixa um sucessor que comungava de suas idéias, entre elas a de, mediante o emprego da força, voltar a impor ao país um imperador e sobretudo a paz. Tratava-se de seu talentoso vassalo Hideyoshi, que, após uma série de campanhas vitoriosas, volta a impor a ordem imperial.

São dois chefes agora na luta contra os *daimios* e os senhores feudais: os, entre si, inimigos Hideyoshi e Iyeyasu Tokugawa.

Tokugawa, o mais forte e inteligente dos senhores feudais, busca tornar-se o senhor de todos os senhores. Começa por enfrentar Hideyoshi, mas, depois, compõe-se com seu inimigo e juntos voltam-se contra sua própria classe, os clãs dos *daimios* que

* N.R.: Foi grande comandante de 1534 a 1582.



De um biombo pintado: Chegada de um navio português a um porto japonês.
Os estrangeiros são solenemente recebidos (Séc. XVI)
(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, págs. 56 e 57)

ensangüentavam o país. Conquistam e pacificam a região central do Japão.

"**Em 1600** Tokugawa trava em Sekigahara a última e decisiva batalha contra os *daimios* e seus cavaleiros."[51] A arte militar de Tokugawa decide a famosa batalha, embora contasse com a metade da força do adversário.

"Daí em diante, o Japão, sob a ordem imperial dominada por um detentor central do poder, o *xógum* da família Tokugawa (1603), determina ao país uma paz de 250 anos."[52]

"Esse herói do 'Renascimento do Japão' é um grande homem, em cuja mente vive a enorme amplitude da alma da Ásia Oriental. Para poder pacificar o país, reconciliou-se com seu antigo inimigo mortal Hideyoshi – o vassalo de Oda –, assumindo mesmo, após a morte de Hideyoshi, **em 1592**, a tutela do seu filho menor Hideyori, que viria a casar com sua filha." (...). Mas Tokugawa "sabia que a família Hideyoshi nunca renunciaria às suas aspirações à primazia; que voltaria a reivindicá-la no momento oportuno, e que, dessa maneira, o caos da guerra civil voltaria a se abater sobre o Japão. Assim, mandou atacar e exterminar pela espada e pelo fogo a família de seu pupilo e seus próprios netos".[53]

Tokugawa, para seus últimos dias, construiu um castelo que lhe inspiraria a tranqüilidade que almejara para o final de sua vida. "Aí lê livros eruditos, discute com artistas e sacerdotes."[54]

"No bosque xintoísta de Nikko constrói um túmulo sobre o qual manda colocar sua árvore anã favorita, de dois palmos de altura, que ele, como japonês culto, ama tanto como seus pequineses anões. Hoje, essa árvore anã transformou-se numa criptomária gigante, diante da qual vão rezar os peregrinos, em Nikko."[55]

Um poema por ele escrito na enorme escada de pedra do Cabo Shizuka (aproximadamente a 250 km a SW de Tóquio), que se estende em direção ao oceano, é testemunha de sabedoria de vida. São dele alguns dos versos abaixo:

"A vida é como uma longa viagem,
de cabeça vergada por pesada carga:
dirige os teus passos devagar, com constância e sabedoria,
assim tropeçarás menos quando ela te pesar. (...)
"Aprende a conhecer a paz da alma, as raízes,

na tolerância, como mandamento supremo.
Do rancor e da ira a alma deves livrar! (...)
A culpa, procura-a mais em ti mesmo do que nos outros –
E quanto mais andares, mais seguro andarás."[56*]

Esse foi Iyeyasu Tokugawa, o guerreiro que legou ao Japão nova ordem imperial, uma paz de 250 anos, e que, em seu julgamento, para tal, não exitou em eliminar seu pupilo e netos. Esse foi um guerreiro que, ao final da vida, em recolhimento espiritual, cercado de artistas, sábios e sacerdotes, mostrou a outra faceta do seu caráter: uma enorme sensibilidade.

A chegada da Igreja Católica ao Japão

Vasco da Gama, **em 1498**, chegava às Índias Orientais. Feito notável daquele almirante que sintetizava a ousadia, o espírito de aventura, a necessidade de uma pequena grande Nação de, navegando mares ignotos, encontrar terras desconhecidas em busca de riquezas, que só o arrojo português e o vasto conhecimento que os lusitanos possuíam da arte e da ciência da navegação podiam-lhes conceder.

Em 1511 a feitoria de Málaca, posto avançado do comércio colonial português, havia sido fundada. Continuaram a navegar, costeando, até Cantão. Em breve fundaram a base de Macau.

"**Em 1542**, navegantes portugueses foram arrastados por uma tempestade para a Ilha de Kyushu. Levaram para o Japão as primeiras armas de fogo, o que os senhores dos principados japoneses acolheram gratamente. Com os primeiros e tímidos negócios iniciou-se um intercâmbio comercial entre portugueses e japoneses."[57]

À Europa chegara a lendária Cipango de que falara Marco Polo.

Acontece na história, na vida dos grandes povos, em momentos de profundas crises que parecem sem qualquer perspectiva de solução, o aparecimento de homens movidos pela idéia de tornar grande e respeitada a sua nação

Francisco Xavier

Numa dessas caravelas que passaram a conhecer a derrota para o Japão, embarcou o *samurai* Angiro, no porto de Kogoshima,** um fugitivo perseguido que matara o adversário num duelo de cavaleiros. A caravela retornou à Málaca. Durante a viagem tomou conhecimento da religião cristã, que concede o perdão das almas, "o que despertou nele o desejo de ser libertado de toda a culpa pela força do 'sacerdote mágico cristão'. No porto de Málaca é informado de que outra caravela acabara de chegar e que trouxera um missionário cristão altamente colocado, um homem da Companhia de Jesus, vindo da Goa portuguesa.

Esse sacerdote chamava-se Francisco Xavier. Nascido nobre num castelo perto de Pamplona, estudara em Paris e aí se associara ao fundador da Companhia de Jesus, Inácio de Loyola (em 1534).

Agora, com 40 anos, trabalha nas missões indianas como enviado do Papa e do rei de Portugal".[58]

* N.A.: Da tradução alemã de K. Hanshoter.
** N.A.: Na Baía de Kagoshima, ao sul da Ilha de Kyushu.

O destino torna-se responsável pelo encontro do sacerdote Francisco Xavier com o *samurai* Angiro. O japonês aprendera um pouco da língua portuguesa, o que facilitou o entendimento, que era realizado pelos comerciantes em Kagoshima apenas por gestos.

"Com Angiro, Francisco Xavier e seus acompanhantes aprendem a falar japonês. Francisco Xavier ouve com simpatia a confissão do *samurai*, absolve-o e batiza-o com o nome de Paulo. Com ele informa-se da situação do Japão.

"De acordo com as informações que Paulo (Angiro) me deu, a China, o Japão e a Mongólia seguem uma lei religiosa comum... O próprio Paulo não entende a língua em que essas doutrinas estão escritas." (...).

E, continua o apóstolo, quando escreve para a Companhia na Europa: "Quando perguntei a Angiro se os japoneses se converteriam ao cristianismo se eu fosse para lá, ele respondeu que isso dificilmente aconteceria. Seus companheiros começariam por fazer perguntas e verificar atentamente se minha vida coincide com minha doutrina. Só nessa altura haveria a perspectiva de que o imperador, os príncipes e também o povo se deixassem batizar..."[59]

Francisco Xavier nota a existência de muitas semelhanças entre o cristianismo e as crenças cultuadas pelos japoneses. "Assim, decide partir com alguns acompanhantes religiosos para o fechado Cipango e, acompanhado por Angiro, atinge o porto de Kagoshima no Dia da Assunção, **em 1549**.

Cheio de alegria, Francisco Xavier escreve para Roma: Deus conduziu-nos à terra por que ansiávamos!"[60]

Foi o encontro de duas civilizações em tudo diferentes, dos tipos humanos à língua, da maneira de pensar e das religiões aos costumes. Os europeus surpreenderam-se e o mesmo aconteceu com os japoneses ao observarem esses "bárbaros do mar do sul, avermelhados e de nariz comprido". Porém, algo diferenciava os jesuítas "dos rudes marinheiros e dos inescrupulosos comerciantes": o seu comportamento e o relativo domínio da língua japonesa. Perceberam logo os nipônicos que "esses religiosos pareciam pertencer a outro gênero de europeus: suas maneiras e seu comportamento impressionam".[61]

Mas Tokugawa sabia que a família Hideyoshi nunca renunciaria às suas aspirações à primazia; que voltaria a reivindicá-la no momento oportuno, e por isso mandou atacar e exterminar pela espada e pelo fogo a família de seu pupilo e seus próprios netos

Francisco Xavier, pouco depois de sua chegada, recebe convite para visitar o castelo do *daimio* Shimatsu Takahisa. "O príncipe Shimatsu assemelha-se a uma borboleta dos trópicos na vastidão de seu quimono de seda branca bordada em cores. Usa na cabeça uma touca negra de forma bizarra. Em volta, há um frufru de roupagem de seda, um tilintar de estranhas armaduras de samurais. Nesse ambiente exótico travam os missionários europeus conhecimento com a cerimônia do chá, com o teatro *nô* e com a forma de discutir japonesa, marcada pela cortesia e pela impenetrabilidade."[62]

O *daimio** interessa-se em saber sobre canhões, navios de guerra, soldados, que formavam o poder militar dos reis ocidentais, e da possibilidade de negócios envolvendo mosquetes, pólvora e chumbo. Todavia, Francisco Xavier, missionário experiente, insiste e diz de sua missão e enfatiza não ser um comerciante de armas. O *daimio* Shimatsu, que julgava sua civilização superior à européia, logo se desinteressa do encontro.

O missionário é convidado por outras famílias, mas "antes de poder falar em religião, os jesuítas têm primeiro de dar provas de superioridade técnica e científica geral de seu mundo. Assim, Francisco Xavier começa a dar lições de astronomia, matemática, geografia e física – afinal ele é mestre da Sorbone de Paris. Só depois de maravilhar os japoneses com seus conhecimentos consegue as primeiras conversões: alguns nobres e samurais aceitam ser batizados".[63]



São Francisco Xavier, o missionário jesuíta (1506-1552) aportou em 1549 pela primeira vez em Kagoshima (Ilha de Kyushu)
(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 58)

Contudo, demorou pouco a permanência dos missionários em Kyushu. O *daimio*, inesperadamente, proíbe novas conversões. Como que para livrar-se desses estrangeiros, autoriza-os a seguirem para o norte, pelo Mar Interior, ao encontro da corte dos imperadores.

A viagem mostra os dias caóticos em que vivia o Japão, fruto das intermináveis guerras. A destruição e as cinzas marcam a paisagem. "Mas é também a época em que Oda Nobunaga e o seu vassalo Hideyoshi começavam a levantar-se contra os exércitos dos senhores feudais e o *tenno* permanecia impotente no seu palácio decadente de Quioto."[64]

Afinal, com muito custo, os missionários encontram a residência do *tenno*. O imponente palácio da Rua Muromachi – no passado um centro de cultura – mostra os estragos causados pelas guerras. "Os telhados de porcelanas esmaltados revelam buracos por onde a chuva penetra, e nos pátios interiores os criados têm que colocar biombos para proteger a vida privada do *tenno* de olhares curiosos."[65]

Francisco Xavier, homem culto e perspicaz, percebe de imediato o esforço do *tenno* empobrecido em manter os custosos rituais. "Mas nas travessas não há mais que arroz e um pouco de carne."[66] O missionário conclui que o poder não está com o *tenno*. Encontra-se com os senhores da guerra. "E ele sabe que só se pode converter um povo se seus governantes forem convertidos."[67]

* N.R.: Daimio – príncipes, com autoridade em seus cantões.

Francisco Xavier deixa Quioto e percorre o Japão, onde visitou diversas cortes de príncipes. "Discute com monges budistas, sacerdotes xintoístas, professores e magos. Ao mesmo tempo, esforça-se por ganhar o prestígio de que necessita entre os japoneses."[68]

Oferece aos *daimios* e seus conselheiros presentes que os navios traziam da Europa. Porém, diferentemente dos mercadores, que, ávidos de lucro fácil, barganhavam com quinquilharias, preocupava-se em fazer chegar às mãos dos príncipes objetos sofisticados, "como um belo relógio que bate as horas exatamente 12 vezes de dia e 12 vezes de noite; uma caixa de música que produz sons estranhos sem ninguém lhe tocar e vidros com os quais um velho consegue ver tão bem quanto um jovem".[69]

Contudo, apesar de seus esforços, é obstaculizado pelo muro intransponível da cultura japonesa, que o missionário logo identifica como de origem chinesa.

"O gigantesco 'Império do Meio' é o sol central que domina a Ásia oriental, e nenhum dos seus satélites – nem o Japão – fará qualquer coisa sem a chancela chinesa. Perguntam-lhe constantemente por que os chineses não são cristãos, por que os sábios chineses não aprenderam a ciência européia. Francisco Xavier convence-se de que só será possível difundir sua religião no Japão depois de penetrar na China."

"Creio, escreve o missionário, que terei de partir para a residência do imperador da China ainda este ano. (...). Só quando a China estiver ganha é que todos os povos do Oriente se voltarão para a cruz..."[70]

Em 1550, Francisco Xavier e seus frades deixam o Japão. Embarcam para Málaca, daí para Goa, de onde "partem, esgotados e doentes, para a embocadura do 'rio das pérolas', diante de Cantão. Aportam a uma pequena ilha e esperam a autorização para entrar. Mas essa nunca chegará. O 'Império do Meio' não deseja quaisquer contatos com os 'bárbaros do mar do sul' e evita o encontro com o mundo exterior. Francisco Xavier estava destinado a morrer à vista da costa chinesa, sem ter podido levar a doutrina de Cristo para o Continente".[71]

Francisco Xavier convence-se de que só será possível difundir sua religião no Japão depois de penetrar na China. Entretanto Francisco Xavier estava destinado a morrer à vista da costa chinesa, sem ter podido levar a doutrina de Cristo para o Continente

Entrementes, no Japão, tudo indicava o êxito do apostolado católico.

A Europa continua suas conquistas na Ásia

A princípio, só os portugueses possuíam os portulanos* que os conduziam, contornando o Cabo da Boa Esperança, à Índia, à China e ao Japão.

Foi um segredo de Estado que não pôde ser guardado. Afinal, para alguns, o dinhei-

* N.R.: Portulanos – Espécie de roteiro, criado pelos portugueses para navegar. Mapa adaptado às necessidades da navegação marítima nos quais os portos eram localizados por meio de rumos magnéticos e das distâncias. Daí a imprecisão dos contornos litorâneos. Não levavam referência a latitude nem a longitude.

ro é o mais devotado dos deuses, e por ele esses alguns são capazes de tudo. Em breve os espanhóis os haviam conseguido e, por fim, holandeses, ingleses e franceses.

"**Desde 1518** há negociantes portugueses no Ceilão; **em 1542** estão em Kagoshima, em Kyushu; **em 1557** é fundada a colônia de Macau; **em 1572** desembarcam em Java.

Desde 1521 a bandeira espanhola paneja nas Ilhas Marianas; o arquipélago situado entre o Mar da China Oriental e o Mar das Celebes recebe o nome de Filipinas, em honra do herdeiro do trono espanhol; **em 1569** o arquipélago torna-se colônia da Espanha.

Os holandeses e ingleses transportam para a Ásia Oriental a luta entre Reforma e Contra-Reforma, que continua presente nos campos de batalha da Europa. **Em 1594**, os holandeses aparecem em Java, e **em 1610** instalam-se em Jacarta, a que chamam Batávia.

Os ingleses e franceses fundam feitorias em território indiano."[72]

Um legado e visitador-geral papal dirige, a partir de Quioto, a Igreja japonesa em rápido crescimento

Os europeus chegam a essas terras, para eles estranhas, com o espírito da cobiça embutido no comércio colonialista imperial. É verdade que os missionários de Roma, que, normalmente, antecedem os conquistadores, são possuídos, ao propagarem o cristianismo, "de uma forma de vida mais clemente, mais humana, marcada pelo humanismo da doutrina cristã e pela fé na salvação".[73]

Com a chegada dos defensores da Reforma, estabelece-se no Japão a disputa entre os propagandistas da Igreja de Roma e os que fazem oposição aos 'papistas'. Contudo, o trabalho de Francisco Xavier deixou firmes raízes entre os japoneses. Sua passagem por Kyushu foi de grande valia para o cristianismo, que ali realizou rápido progresso. Seus sucessores "estão bem preparados para suas tarefas, pois familiarizaram-se nas universidades jesuíticas com a língua, os costumes e a mentalidade dos japoneses; levam uma vida exemplar; constroem hospitais e escolas e atraem a população pelo fausto dos serviços divinos e das procissões".[74]

Os sacerdotes jesuítas exultam com o progresso de sua obra missionária. "**Em 1570**, o padre jesuíta Organtino comunica orgulhosamente a Roma que, na cidade portuária de Kyushu oriental – Nagasaki – e nas imediações já vivem 20.000 cristãos. Na cidade da Ilha de Honshu, Hiroshima, há, igualmente, 5.000 cristãos.* O padre Organtino crê animadamente poder prognosticar que, no espaço de uma geração, todo o Japão se terá convertido à fé cristã".[75]

A porta parecia estar definitivamente aberta quando o poderoso *xógum* Oda Nobunaga manda chamar os jesuítas a Quioto. Porém, os propósitos de Nobunaga não se prendiam à religião. Eram políticos. Sua intenção era a de utilizar os missionários cristãos como contrapeso aos militares budistas.

Nobunaga dá todas as facilidades à conversão ao cristianismo. Pouco tempo foi suficiente para que os jesuítas de Quioto informassem a Roma "que há no território central japonês 150.000 batizados, 59 pregadores jesuítas percor-

* N.A.: Por ironia do destino, foram estas as cidades japonesas escolhidas pelos Estados Unidos para serem sacrificadas em holocaustos nucleares.

rendo a terra de Yamato e cerca de 200 igrejas construídas. A mais monumental, Nambanji, em Quioto, foi doada por Nobunaga. Um legado e visitador-geral papal dirige, a partir de Quioto, a Igreja japonesa em rápido crescimento".[77]

Os missionários jesuítas entrosam-se completamente com a camada culta da sociedade japonesa, tornando-se partícipes de seus costumes.

Com a morte de Nobunaga, seu sucessor, Hideyoshi, com pulso firme, vai recobrando a estabilidade do país, destruída pelas guerras. Os missionários católicos continuam obtendo progresso em seu trabalho de conversão.

Hideyoshi realiza grandes reformas, inclusive "uma reformulação da propriedade fundiária sujeita a imposto, em todas as ilhas permite a concretização de uma 'reforma social da terra' e do estabelecimento de um sistema de taxação razoável. Os cofres do Estado enchem-se agora com as moedas de ouro recém-cunhadas".[78]

Mas, em suas reformas – entre elas a criação, **em 1588**, de cinco ministérios –, resolve, para seu deleite, arranjar um harém de 300 mulheres por ele escolhidas. Os padres jesuítas fazem sentir sua desaprovação, embora de forma cuidadosa.

Hideyoshi resolve atacar a Coréia. "Os europeus – e para o *xógum* isso é um sinônimo de cristãos – têm que lhe fornecer canhões, mosquetes e pólvora, para grande alegria dos comerciantes e para grande preocupação dos missionários. Começam a aparecer as primeiras gotas amargas no cálice da auspiciosa ligação do Japão com o cristianismo."[77]

O exército chinês o derrota na Coréia do Norte e o *xógum* começa a duvidar da eficácia das armas européias, ao mesmo tempo em que desconfia de que os europeus tenham-nas fornecido, também, aos chineses. Hideyoshi não aceita as observações e a atitude dos jesuítas ao seu novo estilo de vida.

A imprevisibilidade, às vezes, conduz a história.

Um galeão espanhol oriundo de Manila arriba, com avarias, ao porto de Osaka e é confiscado com seu carregamento pelos japoneses. O capitão do barco vai até Quioto, obtém audiência com Hideyoshi e, com arrogância, diz-lhe sobre o poder do império espanhol. "Desenha-lhe um mapa do mundo em que mostra como o domínio da Espanha se estende do Peru até Nápoles, das Filipinas aos Países Baixos.

Em 1597, o caudilho nipônico ordena "deter todos os cristãos em Nagasaki e a crucificação de nove sacerdotes e 16 batizados ..."

Aparentando ingenuidade, Hideyoshi pergunta como a Espanha conseguiu apoderar-se de tantas possessões. O orgulhoso espanhol explica que é muito simples: primeiro mandam seus missionários pregarem o cristianismo; em seguida, semeada a discórdia entre os selvagens, estes ficam intimamente dispostos à submissão. Mais tarde, aparecem então as esquadras espanholas, que ocupam o que as raças locais, cansadas da guerra, já não querem defender.

Essa informação leva Hideyoshi a uma grande meditação."[80]

Em 1597, os jesuítas, sem qualquer desconfiança, sentem a lógica (ou, para eles, a falta de) do caudilho nipônico, que ordena "deter todos os cristãos em Nagasaki e a crucificação de nove sacerdotes e 16 batizados.

Hideyoshi morre pouco depois. Sobe ao poder o terceiro dos príncipes reformadores, o *xógum* Tokugawa. Os jesuítas renovam suas esperanças.

A capital é transferida de Quioto para leste, para um local chamado Edo, onde é construída a "capital oriental", ou Tóquio.

Tokugawa consegue tirar a força dos senhores feudais com o artifício de ligar pelo matrimônio a família do xogunato a todas as famílias de *daimios* do país. Usa os poderes de um estado policial para conter as aspirações de autonomia dos cantões. "É proibido aos *daimios* penetrar na velha Quioto, onde o *tenno* continua a reinar num isolamento sagrado. O imperador continua, é certo, a ser o filho do Sol e o senhor nominal do arquipélago. Mas é em Tóquio que está o verdadeiro governo do Príncipe Tokugawa."[81]

A sociedade japonesa, do topo à base, é dividida e subdividida em camadas perfeitamente estratificadas. "As comunidades monacais dos budistas e xintoístas são destituídas do poder, seus exércitos particulares dissolvidos."

"Nessa época (**em torno de 1585**) os jesuítas podem anunciar a Roma que 123 membros de sua ordem desenvolvem suas atividades em dois colégios, duas casas principais, uma noviciária e 21 delegações. O número de batizados é estimado em 1 milhão. Em Tóquio trabalham franciscanos, em Bungo, agostinianos e em Satsuma, dominicanos."[82]

O acaso parece comandar a roda da vida.

"**Em 1598**, o brigue holandês *De Leeuw* encalha em Funai.

Os influentes portugueses e espanhóis desconfiam que os tripulantes – membros do 'calvinismo, inimigo de Roma' – se dedicam à pirataria. Assim, a tripulação é levada ao *xógum* em Tóquio."



Como os católicos europeus viram o martírio dos franciscanos e cristãos em Nagasaki em 5 de fevereiro de 1597 segundo gravura do francês Callot.
(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 67)

O capitão do *De Leeuw*, **o inglês Bill Adams**, homem honesto de caráter e corajoso, cai nas boas graças de Tokugawa. Transmite seus conhecimentos de astronomia náutica e matemática; torna-se professor de capitães japoneses e dono de estaleiros. "Passa a ser um dos confidentes de Tokugawa. O que lhe conta sobre a ação das missões católicas modifica a atitude do xógum em relação aos jesuítas."[83]

Novamente o acaso conspira contra os enviados de Roma.

"**Em 1608**, o governador espanhol de Manila naufraga na costa japonesa e é levado para Tóquio, onde se gaba perante o *xógum* dos enormes lucros do comércio ultramatrino."[84] Tokugawa vai fazendo seu próprio juízo sobre os europeus. Os japoneses não conseguem entender as desavenças entre as ordens da Igreja Católica e a franca hostilidade entre portugueses, espanhóis, ingleses e holandeses. Verificam, com o passar do tempo, como são enganados e explorados pelos comerciantes brancos que chegam a seus portos. Tokugawa firmara opinião sobre as verdadeiras intenções dos europeus.



O Príncipe Iyeyasu Tokugawa, neto de Iyeyasu. (Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 71)

"Considerando a expansão do cristianismo como uma ameaça ao poder central, o príncipe Tokugawa promulga um édito de proscrição **em 1614**, exilando numerosos nobres que haviam se convertido."[85]

Tokugawa retira-se da vida pública, embora ainda mantenha poder nos bastidores. "Aos filhos e netos que lhe sucedem faltam sua grandeza e superioridade. Por medo fecham o mundo insular ao estrangeiro e renunciam ao comércio marítimo, que o príncipe se preocupara tanto em estimular.

O Japão isola-se."[86]

A xenofobia e a auto-suficiência passam a predominar e, com elas, acentua-se a perseguição à fé cristã. São afixados cartazes, por todo o Japão, com determinações específicas sobre os cristãos e sua fé:

"A fé cristã está proibida para sempre!

Quem descobrir um suspeito deve denunciá-lo ao governo.

Receberá como recompensa: por um padre, 200 peças de prata; por um frade, 100 peças de prata; por um crente, 50 peças (...).

Torna-se público que, onde quer que seja escondido um cristão, não será só ele severamente punido, mas também o chefe da comunidade."[87]

Nagasaki, que estava quase completamente cristianizada, é tratada com rigor ainda maior. A pena é a morte na cruz.

"As feitorias comerciais européias são eliminadas da mesma maneira que a sede das missões. Os holandeses, com os canhões de seus navios, bombardeiam a feitoria portuguesa de Shimbara, deixando-a em condições de ser ocupada pelas tropas japonesas. A recompensa é bem mesquinha. Os holandeses são encerrados

na minúscula ilhota de Dejima, no porto de Nagasaki, onde são autorizados a vegetar como parte da missão comercial chinesa."[87]

Foram apagados todos os vestígios dos "bárbaros vermelhos e narigudos do mar do sul". As ilhas são fechadas para todos os estrangeiros, senão para sempre, por um quarto de milênio.

Do isolamento à chegada do Almirante Perry em 1853

É uma nova época do Império do Sol Nascente, onde predomina a paz interna e externa sob o xogunato dos Tokugawa. O Japão fecha-se conscientemente ao mundo exterior. Desiste de qualquer ato de guerra contra seus vizinhos coreanos e chineses.

"**Entre 1603 a 1868**, sobressai o brasão dos *xóguns* Tokugawa, as três folhas de avelaria com as pontas viradas para dentro", que simbolizava o isolamento do Japão.

A paz interna é conseguida com alianças às mais tradicionais famílias, com a "obrigação dos *daimios* – antigos semeadores de revoltas nos inúmeros cantões e ilhas – de construírem um palácio em Edo e viver aí, nas proximidades do *xógum*". Mas, acima de tudo, "o poder do império agora pacificado assenta na infra-estrutura das cerca de 400.000 famílias de *samurais* que, espalhadas por todo o império insular, mantêm sua forma de combate através de constantes exercícios de cavalaria".[88]

Os *xóguns* Tokugawa reintroduzem em seus guerreiros os valores tradicionais do *bushido*: "A simplicidade, a fidelidade incondicional aos deveres de vassalagem e a honra voltam a ser consideradas virtudes supremas dos *samurais*.

Engelbert Kämpter, o médico alemão da feitoria holandesa de Dejima, descreve, **em 1694**, o caráter dos japoneses: 'são corajosos, heróicos e vingativos, ambicionam a honra e a fama, estão habituados à dureza contra si próprios, mas são grandes veneradores da cortesia e dos bons costumes, de um porte impecável e do autocontrole, e procuram manter-se limpos a si e às suas habitações. Ultrapassam de longe os cristãos quanto a virtudes práticas, à pureza da vida que levam e a manifestações de religiosidade'. (...)."[89]

O Japão isola-se. A xenofobia e a auto-suficiência passam a predominar e, com elas, acentua-se a perseguição à fé cristã. A fé cristã está proibida para sempre! Quem descobrir um suspeito deve denunciá-lo ao governo. Em Nagasaki, a pena é a morte na cruz. As feitorias comerciais européias são eliminadas da mesma maneira que a sede das missões

"O jesuíta Almeida informa Roma sobre os japoneses dessa época: a sua maior paixão é a honra, como homens que pretendem ganhar prestígio e destacar-se pelo mérito. Dedicam-se principalmente a exercícios guerreiros, usam armas a partir dos 12 anos e não as largam nem ao ir para a cama, para mostrar que até dormindo são guerreiros."[90]

O médico alemão e o jesuíta não descreveram o povo japonês em sua média naquela sociedade rigorosamente estratificada em camadas. Falaram dos *samurais*, que se "atribuíam preponderância moral, de caráter, de vontade em relação ao povo inferior. Essa primazia não era só exigida, mas

reconhecida. No testamento de Iyeyasu Tokugawa* lê-se a frase: 'Os samurais são os senhores entre as quatro classes! Eles podem esmagar quem não se comportar como é devido'..."[91]

"As outras classes são os *no* ou camponeses, os *ko* ou artífices e os *sho* ou comerciantes, precisamente nesta hierarquia. Abaixo deles só se situam os *eta* e os *hinin* – que significa algo como 'não homens'."

Na falta de guerras externas, a corporação dos samurais torna-se uma poderosa força policial responsável pela paz interna, "da manutenção da ordem, que garantia o respeito de uma atitude espiritual rigorosamente nacional japonesa e de uma atitude cultural que impregnava o povo".[93]

"Um inglês escreveu **por volta de 1700** sobre essa estranha cultura: 'Ouvir falar sobre ela, um paraíso; viver nela, um inferno!'."[94]

O cristianismo foi sendo eliminado até ser quase que totalmente extinto.

O xintoísmo e o zenbudismo, soberanos, voltaram a determinar "o espírito da cultura e da consciência do Japão. (...) A doutrina zen, que procura a harmonia perfeita do céu, da terra, das plantas, dos animais e da existência humana, marca igualmente os gêneros artísticos japoneses, como a aquarela, o *ikebana* – arte do arranjo de flores –, a cerimônia do chá e a preferência generalizada dos japoneses pela simplicidade e pela contenção".[95]

"Os japoneses são corajosos, heróicos e vingativos, ambicionam a honra e a fama, estão habituados à dureza contra si próprios, mas são grandes veneradores da cortesia e dos bons costumes, de um porte impecável e do autocontrole, e procuram manter-se limpos a si e às suas habitações. Ultrapassam de longe os cristãos quanto a virtudes práticas, à pureza da vida que levam e a manifestações de religiosidade."

Engelbert Kämpter
médico alemão

"O caráter do Japão, um país pequeno, com uma reduzida extensão de solo fértil, país das mil ilhas e baías, exprime-se pela predileção pelo jardim pequeno, pelas árvores anãs artisticamente cultivadas e pelas dimensões bem delimitadas dos seus parques."[96]

O Japão, ao longo de 250 anos de paz e isolamento do mundo, torna-se uma nação auto-suficiente, com costumes próprios e o que poder-se-ia chamar de um caráter estritamente japonês.

O mundo a sua volta, diferentemente do Japão, não permanece estático. Pelo contrário, experimenta, nesses longos anos, progresso considerável, sobretudo material, o que determina avanços no campo militar e na arte da guerra, conseqüência das novas armas, sobretudo no Ocidente. Surgem no cenário mundial novas potências: a Inglaterra, a França, a Alemanha e a Rússia czarista.

* N.R.: Iyeyasu Tokugawa – grande xógum da linhagem dos Minamotos.

"Na Filadélfia, no dia 4 de julho de 1776, foi assinada a Declaração de Independência dos Estados Unidos da América, redigida por Thomas Jefferson. Este fato, que representa a primeira formulação dos direitos do homem, marca o nascimento como nação das 13 colônias britânicas na América do Norte".[97] Os americanos, desde as lutas por sua independência contra os ingleses, mostraram vigor extraordinário, e, à semelhança das nações européias e da Rússia, a vontade de expandir-se e de conquistar novos mercados. Era o imperialismo colonialista que se lançava, uma vez mais, sobre o Oriente.

"Por volta de 1700, uma outra espécie de 'bárbaro', de modos rudes e comportamento mais brutal, aproxima-se vindo do norte. São os *rojin* ou russos."[98] Desde os tempos de Ivan, o Terrível, e Pedro, o Grande, os russos atravessaram a inexplorada Sibéria e a anexaram ao Império da Rússia. "**Em 1697-99**, o russo Atlassov conquista a península de Kamtchatca e a força russa impõe aos chineses os 'acordos dos desiguais', ao longo da fronteira manchu."[99] O império dos czares busca acesso às águas quentes, sua grande ambição geopolítica. No extremo oriente esbarram na cadeia insular japonesa.

Os nipônicos observam os intrusos que se aproximavam de "sua terra de conto de fadas, agora também a partir do norte". Até então, somente a bandeira holandesa tremulava em seu território, na pequena ilha em Dejima. Agora são pretensos "barcos hidrográficos" e "explorações científicas de pesquisa" que cruzam ao norte, entre a península de Kamtchatca e a Ilha de Sacalina, das Ilhas de Ryukiu ao Canal de Tsushima. "Os russos, segundo Hanshofer, chegaram a passar o inverno com sua esquadra em Nagasaki..., apoderando-se, assim, da cabeça-de-ponte do império insular..."[100]

O Japão não estava mais isolado, nem seguro. Em breve teria que compartilhar seu pequeno mundo com os "narigudos de pele vermelha". Sabiam disso. A tudo assistiam inermes.

A aproximação estrangeira mexe com a ordem e a cultura nacionais cristalizadas ao longo de dois séculos e meio de paz interna e isolamento. O xogunato começa a ser questionado. Inicia-se um movimento entre a intelectualidade com reflexos na juventude, no sentido de libertar a terra de Yamato da coerção dos *xóguns*. Propugnava, esse movimento, pela volta dos poderes do imperador e apelava para a renovação contra o marasmo.

O Japão, ao longo de 250 anos de paz e isolamento do mundo, torna-se uma nação auto-suficiente, com costumes próprios e o que poder-se-ia chamar de um caráter estritamente japonês

As notícias do mundo de fora, "dos enormes progressos do mundo ocidental, da Europa e da nova América surgida no Pacífico",[101] infiltravam-se pela feitoria de Dejima. Eram estímulos para os reformadores japoneses lutarem para a abertura de seu império, a fim de poderem participar do progresso ocidental.

Havia os que discordavam. Um sábio conservador, **em 1850**, advertia: "A política dos bárbaros é começar por entrar num país por causa do comércio, depois da religião e, finalmente, provocar a subversão e a desordem. Lembremo-nos da experiência dos nossos pais há 200 anos. Não

desprezeis os ensinamentos da Guerra do Ópio na China."[102*]

"**No ano de 1852**, russos e americanos eram aqueles que mais esperavam a abertura do mercado japonês. Os primeiros, proprietários definitivos da província de Amur, buscavam os mares quentes, e a América procurava portos de escala favoráveis para seu comércio mundial em direção à Ásia oriental."[103]

Os adeptos da abertura, entre os que percebiam que o Império não poderia continuar na época medieval, cresciam, junto aos que a viam como a única maneira de modernizar o Japão.

No início de 1853, Franklin Pierce – o presidente de uma nação que se tornara independente em 1776, há menos de 100 anos, e que o destino colocara em torno de uma mesa, entre os seus maiores, talvez, como nunca na história, homens sábios e patriotas, com a clarividência de que iniciavam os desígnios de um grande povo, para redigirem na Filadélfia, em 1787, a Constituição dos Estados Unidos – determina que navios de guerra americanos, sob o comando do Almirante Matthew C. Perry, cruzassem o Pacífico rumo ao Japão, a fim de apresentar suas exigências para que os nipônicos abrissem seus portos aos americanos.

---

* N.A.: A Guerra do Ópio (ou melhor, as Guerras do Ópio) foi um dos atos mais ignóbeis perpetrados contra um povo. Seu móvel, a busca de divisas a qualquer pretexto, a fim de compensar a declinante economia britânica, decorrente da concorrência motivada pela industrialização da Europa Continental.

A Coroa britânica, sob o reinado de Jorge III, iniciou um comércio extremamente lucrativo e em contínua expansão com a China, com a venda de pélas de ópio, oriundas da papoula cultivada em Bengala, Índia. O povo chinês, preso ao vício da droga, perdia suas forças físicas e mentais. A China esvaía-se como nação.

Em 1839 o Imperador da China designou Lin Tse-hsu, comissário de Cantão, homem enérgico e incorruptível, para enfrentar, com carta branca, essa questão de vida e morte para seus súditos: o ópio deveria ser erradicado do território chinês.

Lin Tse-hsu cumpriu a missão. As pélas de ópio, procuradas com afinco, foram jogadas no mar e nos rios. Os prejuízos para a Coroa britânica, imediatos e vultosos, tiveram repercussão entre os que negociavam com o ópio e no Parlamento, em Londres.

Não foi difícil para o governo de Sua Majestade, agora sob o reinado de Vitória, criar um motivo para que o Primeiro-Ministro Palmerstorn, ouvidos os parlamentares, obtivesse votação favorável para enviar, da Índia, uma força naval para subjugar os chineses, que, abatidos pelo uso continuado de dez anos de ópio, não puderam resistir. Seus soldados estavam de antemão derrotados pelo uso da droga.

A tomada de Nanquim obrigou o Imperador a aceitar a paz que lhe foi imposta, com a assinatura do Tratado de Nanquim, que entre seus termos estabelecia que fosse criada uma lei que permitisse o comércio do ópio, além do pagamento de fabulosa indenização, o acesso a vários portos chineses e o controle extraterritorial do "porto livre" de Hong Kong, de onde os ingleses passaram a dirigir o tráfico da droga.

Em 1860, Lord Palmerstron voltara o ocupar o cargo de primeiro-ministro. Agora, aliado à França, concluiu o que para ele estava inacabado e iniciou a segunda guerra do ópio, com o propósito de colocar toda a China na obrigação de enquadrar-se ao livre comércio e à igualdade internacional, pilares do conceito imperialista dos britânicos.

Pequim foi destruída, queimada e saqueada pelas tropas inglesas, a despeito dos protestos franceses.

"Nos próximos 20 anos o total da exportação de ópio para a China, na maior parte, cresce de 56.681 caixas em 1860 para 105.508, em 1880."

O ópio começava a espalhar-se pelo mundo. Não seria exagero ou temerário dizer-se que a situação calamitosa em que hoje se vive em relação às drogas teve sua origem na cobiça inglesa de obter divisas a qualquer custo, mesmo que fosse o do aniquilamento de um povo.[102A]

Os navios estrangeiros só tinham permissão de fundear em Nagasaki, próximos à feitoria de Dejima. O Almirante Perry, no entanto, tinha uma missão a cumprir, e esta não se coadunava a obedecer regras estabelecidas pelo xogunato Tokugawa. Assim, "o comodoro faz ancorar suas canhoneiras no Golfo de Edo, dirige seus canhões contra a capital japonesa e entrega ao governo do *xógum* uma carta do seu presidente".[103]

No encontro prevaleceu a cordialidade entre as partes: os japoneses, por saberem que não poderiam enfrentar os modernos canhões dos navios dessa nova potência que surgiu, e os americanos, por darem um prazo longo para que o *xógum* refletisse sobre as exigências.

Depois do breve encontro, os navios americanos retornaram aos Estados Unidos.

Os japoneses entram em discussões apaixonadas. O retorno inquestionável à concepção divina do imperador é propugnado, em geral, pelos mais velhos. Os moços, principalmente, desejam mudanças para que Yamato pudesse igualar-se em poder aos ocidentais. O xogunato não resiste às fissuras abertas na sociedade que governaram durante 250 anos. A oposição cresce, "os *daimios* destituídos de poderes voltam a agitar-se, a camada enriquecida dos burgueses e comerciantes sonha com grandes lucros nos negócios ultramarinos, e até os camponeses explorados dirigem suas esperanças para o palácio imperial de Quioto".[104]

No início de 1853, Franklin Pierce determina que navios de guerra americanos, sob o comando do Almirante Matthew C. Perry, cruzassem o Pacífico rumo ao Japão, a fim de apresentar suas exigências para que os nipônicos abrissem seus portos aos americanos

★

"O comodoro faz ancorar suas canhoneiras no Golfo de Edo, dirige seus canhões contra a capital japonesa e entrega ao governo do *xógun* uma carta do seu presidente"

Em fevereiro de 1854, retorna a esquadra de Perry.

O *xógum*, por antecipação, já havia capitulado às exigências comerciais do Presidente Pierce. O almirante recebe autorização para desembarcar. "Trocam-se presentes; os mais seletos objetos envernizados e os mais belos brocados, contra um conjunto de instrumentos telegráficos, uma locomotiva em miniatura e uma seleção de máquinas agrícolas, armas e alguns caixotes de uísque. É este o primeiro antegosto que o Japão experimentava da civilização ocidental. (Morrison – Cammager)."[105]

Em 31 de março de 1854 é assinado entre o Japão e os Estados Unidos da América o Tratado de Kanagawa, que permitia aos americanos instalar consulados e utilizar determinados portos para reabastecimento.

O Japão não poderia resistir ao poder nascente dos Estados Unidos. Seus valentes guerreiros medievais seriam incapazes de qualquer resistência. Internamente, estava por acabar a era do xogunato. Ao fra-

co *xógum* Yoshinobu Keiki faltavam as energias necessárias para enfrentar a onda das mudanças.

O Japão abria-se para o mundo, e, mais uma vez, surgia nova página de sua fascinante história.

NO PRÓXIMO NÚMERO

A queda do xogunato
A era Meiji
Vitórias militares sobre a China e a Rússia
O Japão entra para o clube das "potências"
Hiroito
Primeira Guerra Mundial

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História do Japão /; Kimmel, Husband E. (Alte. USN) /; Pearl Harbour /; Segunda Guerra Mundial;

BIBLIOGRAFIA

1. ZICRER, Otto. *Pequena história das grandes nações. Japão*. Círculo do Livro S.A. Caixa Postal 7413. 01051. São Paulo, Brasil. Publicado sob licença de Minerva S.A., Genebra, Suíça. Tradução: Adriano Zilhão. 1976, p. 7.
2. Ib.
3. Ib.
4. Op. cit., p. 9.
5. Ib., p. 10.
6. Ib., p. 12.
7. Ib., p. 14.
8. Ib., p. 15.
9. Ib., p. 11.
10. Ib., p. 14.
11. Ib., p. 16.
12. Ib.
13. Ib., p. 18.
14. Ib., p. 19.
15. Ib., p. 21.
16. Ib., p. 22.
17. Ib.
18. Ib.
19. Ib., p. 23.

20. Ib.
21. Ib.
22. Ib., p. 24.
23. Ib., p. 26.
24. Ib., p. 28.
25. Ib., p. 30.
26. Ib.
27. Ib., p. 32.
28. Ib.
29. Ib., p. 35.
30. Ib.
31. Ib., p. 38.
32. Ib.
33. Ib.
34. Ib.
35. Ib.
36. Ib. p. 40.
37. MARTINELLI, Franco. *História da China*. Tomo I. Desde los inicios hasta la dinastia Ching. Editorial da Vecchi, Barcelona, 1975, p. 513.
38. ZICRER, Otto – *Pequena história das grandes nações. O Japão*, p. 41.
39. Ib.
40. Ib.
41. Enciclopédia Britânica do Mérito. Vol. II, Editora Mérito. São Paulo, Rio, Porto Alegre.
42. ZICRER, Otto – op. cit., p. 44.
43. Ib.
44. Ib., p. 42.
45. Ib., p. 43.
46. Ib., p. 45.
47. Ib., p. 46.
48. Ib.
49. Ib., p. 49.
50. Ib.
51. Ib., p. 50.
52. Ib., p. 51.
53. Ib.
54. Ib.
55. Ib.
56. Ib.
57. Ib., p. 54.
58. Ib.
59. Ib., 55.
60. Ib.
61. Ib., p. 56.
62. Ib., p. 57.
63. Ib., p. 58.
64. Ib.
65. Ib., p. 59.
66. Ib.
67. Ib.
68. Ib., p. 60.

69. Ib.
70. Ib., p. 61.
71. Ib.
72. Ib., p. 63.
73. Ib.
74. Ib., p. 64.
75. Ib.
76. Ib.
77. Ib., p. 66.
78. Ib.
79. Ib.
80. Ib., p. 68.
81. Ib., p. 70.
82. Ib.
83. Ib.
84. Ib.
85. Ib.
86. Ib.
87. Ib., p. 73.
88. Ib., p. 75.
89. Ib.
90. Ib.
91. Ib., p. 76.
92. Ib.
93. Ib.
94. Ib.
95. Ib.
96. Ib., p. 78.
97. *O Globo – Atlas História Universal – The Times*. Centro Cultural Banco do Brasil. 1992-1995, p. 227.
98. ZICRER, Otto. op. cit., p. 81.
99. Ib.
100. Ib., p. 82.
101. Ib., 85.
102. Ib.
102^. KALIMTGIS, Konstandinos; Goldman, David; Steimberg, Jettrey. DOPE, INC. *The New Benjamin Franklin House*. Publinng Company Inc., New York, New York. 1978, pp 12 a 20.
103. ZICRER, Otto. op. cit., p. 85.
104. Ib.
105. Ib., p. 86.

AOS NOSSOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores, mais uma vez, que, ao nos enviarem seus trabalhos para publicação, incluam um resumo (*abstract*) de 10 a 20 linhas, descrevendo o propósito do artigo e indicando as áreas que foram abordadas na discussão de seu posicionamento, o qual deverá estar claramente subentendido no título do trabalho.

Este procedimento tem o propósito de facilitar a pesquisa dos nossos historiadores do futuro ao procurarem dados para seus trabalhos nos artigos da *Revista Marítima Brasileira*.

Atenciosamente,

REVISTA MARÍTMA BRASILEIRA

RELACIONAMENTO DA INSTITUIÇÃO COM A IMPRENSA

Arranjo por: LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref[0])

Nos dias 19 e 20 de agosto de 2002, a Escola de Guerra Naval organizou o simpósio "O Relacionamento da Instituição com a Imprensa", com os seguintes objetivos:

- Mostrar como o bom desempenho em entrevistas:
  pode afastar ameaças de crise ou minimizar os seus efeitos e
  produzir oportunidades para reforçar a imagem da Instituição;
- Mostrar como funcionam os veículos de comunicação, como trabalham os jornalistas e como a Instituição pode tirar o máximo proveito desse conhecimento, seja qual for a circunstância;
- Oferecer "dicas" para as entrevistas à Imprensa (mídia impressa e eletrônica).

Tomaram parte do evento os seguintes colaboradores (acompanhados dos títulos dos textos apresentados):

Jornalista Mônica Medina (A Instituição e a Empresa), Jornalista Almir Tojal (Regras básicas para relacionamento com a Imprensa) e Jornalista Adré Luiz Azevedo (Regras básicas para entrevistas para a TV)

A *Revista Marítima Brasileira* apresenta a seguir sob a forma de lembretes (no seu julgamento) os mais importantes pontos considerados no simpósio com respeito ao relacionamento de instituições com a Imprensa, agrupados em: A Instituição e a Imprensa; Premissas para o bom relacionamento com a Imprensa; Dicas para um bom relacionamento com a Imprensa no dia-a-dia; Idem, na crise; Dicas para entrevista na TV: a roupa; para onde

olhar; combinar a entrevista; tempo; linguagem; números; equipamentos; revisão; entendimento; temas polêmicos ou negativos.

A INSTITUIÇÃO E A IMPRENSA

- A Imprensa é um negócio. O objetivo da empresa jornalística é o lucro.
- Para o jornalista, os representantes da Instituição são fontes de informação. Para a Instituição são porta-vozes. A importância do "personagem" e da ousadia para divulgar a Instituição.
- O jornalista tem as mesmas aspirações de qualquer profissional.
- É, em geral, mais apressado e estressado.
- Tem a obrigação de perguntar, desconfiar.
- Consideramos jornalistas: repórteres, redatores, editores, colunistas, pauteiros.
- O jornalista está sempre "ligado" na notícia, mesmo quando não está trabalhando.

PREMISSAS PARA O BOM RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA

- A exposição positiva da Instituição pela Imprensa potencializa seu investimento publicitário e valoriza sua mensagem institucional.
- Mais que uma obrigação, o contato com a Imprensa é uma chance de promover a Instituição.
- A Instituição é notícia, querendo ou não. A opinião pública não pode ser desprezada.
- Uma política rotineira de portas abertas com a Imprensa ajuda na hora da crise. O noticiário da mídia normalmente é um dos principais fatores de pressão em tempos de crise. Mas se os jornalistas já forem receptivos à Instituição, podem tornar-se aliados.
- Durante uma crise, não se deve romper o bom relacionamento com a Imprensa: o jornalista pode virar inimigo e a credibilidade da Instituição entra em xeque.

DICAS PARA UM BOM RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA

No dia-a-dia

- Não improvise. Preparação é o segredo de uma boa entrevista. Reúna informações, prepare uma pequena apresentação, responda a todas as perguntas, seja claro, use frases curtas e faça um pequeno resumo ao final. Teste o seu entendimento com a Imprensa.
- Não encare o repórter como um inimigo; ele pode ser seu melhor aliado.
- Tenha como política atender os jornalistas. Quando não puder, justifique-se.
- Instrua sua secretária sobre o encaminhamento dos jornalistas ao Serviço de Relações Públicas.
- Seja breve e preciso. Repórteres são profissionais pressionados pelo tempo.
- Apresente-se ao repórter, dê seu nome completo e sua patente e entregue-lhe seu cartão.
- Para quebrar o gelo, ofereça água e café. Seja cordial, mas evite intimidade.
- Leia os jornais do dia ou um *clipping*. Você poderá ser questionado sobre o impacto de algum fato já noticiado.
- Lembre-se de que qualquer avaliação, julgamento ou posicionamento em relação a terceiros será creditado à Instituição.
- O repórter sai da redação com um objetivo. Defina previamente os seus, ou ele conduzirá a entrevista.

- Liste as idéias positivas da Instituição e procure colocá-las no decorrer da entrevista. Os repórteres precisam de boas frases para embasar ou intercalar informações na reportagem.
- Trate todos com respeito. O *foca* do pequeno jornal, hoje, pode ser o editor do grande jornal amanhã.
- Nunca use a expressão *sem comentários*. Denota arrogância, gera antipatia.
- Nunca dê declarações *off the records*.
- Use frases curtas, seja natural e sincero, não rebusque as palavras, principalmente diante da câmara. E jamais segure o microfone.
- Procure marcar as entrevistas em horários adequados ao *fechamento* dos veículos de informação. Para os jornais diários, o melhor é o início da tarde.
- Nunca peça para ler a matéria antes da sua publicação.
- Procure ter o máximo cuidado com as suas reações e seus desmentidos a erros e provocações da Imprensa.

Na crise

- O primeiro passo é informar a Assessoria de Imprensa.
- Aja rápido: reúna as informações preliminares e escolha um porta-voz que as transmita.
- Defina com clareza que informações devem ser divulgadas a cada momento. O silêncio dá espaço a boatos e leva o jornalista a outras fontes.
- Uma rápida declaração oficial deve ser dada pela Instituição logo no primeiro momento da crise.
- Informe que a Instituição tomou conhecimento do problema e está adotando as providências necessárias.
- Dê as primeiras informações, se possível. Evite especulações. Anote as perguntas que não puder responder na hora.
- Dependendo da crise, pode ser necessário atender a Imprensa nas dependências da Instituição. Se for o caso, providencie uma sala com telefones, fax e computador.
- Nunca anuncie nomes de vítimas sem antes ter avisado as famílias.
- Não assuma responsabilidades, nem acuse ninguém.
- Procure valorizar os aspectos positivos da atuação da Instituição na crise. Ressalte seus cuidados e valores permanentes. Agradeça a colaboração dos oficiais, das autoridades, de outras instituições e dos próprios jornalistas. De modo geral, durante a crise, evite usar o nome da Instituição nas entrevistas. Diga "instituição", "entidade", "nós" etc.
- Em caso de acidentes, o acesso de jornalistas ao local só deve ser autorizado em condições de segurança e se não prejudicar os trabalhos de controle e salvamento.
- Não seja evasivo ou agressivo. O que é publicado ou vai ao ar é sua resposta, não a pergunta que a provocou.

DICAS PARA ENTREVISTAS NA TV

A roupa

- Nas gravações de gabinete, o traje é o uniforme/farda.
- Roupas escuras fotografam melhor.

Para onde olhar

- É uma conversa com o repórter, portanto olhe para ele. Esse negócio de olhar para a câmara é invenção brasileira e passa falsidade.
- Há poucas exceções: olhe para a câmara só quando não for mais a entrevista, mas uma declaração para o telespectador.
- Na dúvida, olhe para o repórter.

Combinar a entrevista

- Saber qual é exatamente a pergunta é impossível.
- Combinar os temas, porém, é sempre aconselhável.
- Prepare-se para os temas.

Tempo

- Esta questão não é importante numa entrevista para uma reportagem. Concentre-se somente no seu desempenho.
- Numa entrevista de estúdio, porém, fique atento ao tempo.
- Não dê respostas excessivamente longas. Dê oportunidade para novas perguntas.
- Não dê respostas tão curtas que pareça um bate-boca com o repórter.

Linguagem

- Lembre-se que a linguagem da TV é popular, mas não é chula ou vulgar.
- Procure frases de efeito e comparações para facilitar a compreensão e tornar mais atrativa a entrevista.

Números

- A televisão detesta números.
- Use só os muito importantes.
- Os números devem ser arredondados.
- Faça comparações para que as pessoas entendam o significado e a importância dos números.

Equipamentos

- Não se preocupe com a luz, o microfone, as câmaras, em resumo, com a parte técnica. Deixe isso para quem entende.
- Preocupe-se somente com a sua entrevista e isso já é muito.

Revisão

- Não tente ver como ficou a entrevista.

- Se achar que a entrevista não está boa, peça para fazer de novo, mas não abuse.
- Não desista da entrevista só por um gaguejar ou um pigarro.

Atendimento

- Seja educado e cortês com o repórter e a equipe, porém sem exagero.
- Cuidado ao oferecer agrados e brindes. Repórteres podem interpretar como tentativa de suborno o que seria uma simples lembrança.

TEMAS POLÊMICOS OU NEGATIVOS

- Representam efetivamente ameaças para as instituições.
- Uma operação de Imprensa bem planejada e entrevistas bem articuladas podem evitar ou minimizar a repercussão negativa destes temas ou mesmo tornar a reportagem favorável à Instituição.

RESPOSTAS SOBRE TEMAS POLÊMICOS OU NEGATIVOS PARA A IMAGEM DA INSTITUIÇÃO

- Preparar com antecedência, sempre que possível, as respostas para perguntas previsíveis (tanto os conteúdos como os formatos).
- Evitar usar o nome da sua Instituição. Substituir por "a instituição" "a entidade", "nós" etc.
- Evitar e, se possível, não usar expressões como "catástrofe", "tragédia", "crime", "fraude", "escândalo", "golpe" e outras com conotação semelhante.
- Não assumir responsabilidades nem atribuir culpa a terceiros. Assinalar que a Instituição está examinando, investigando e/ou adotando as providências cabíveis em cada caso.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> ; Imprensa /; Mídia /; Relações Públicas /; Opinião Pública ;

Do rancor e da ira a alma deves livrar!

Iyeyasu Tokugawa

Herói do renascimento do Japão que garantiu
uma paz de 250 anos (séc. XVII a XIX)
Da tradução alemã de K. Hanshoter

AOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores que incluam em os seus trabalhos os seguintes dados:

– telefone, telex e E-mail para contato;

– endereço para o qual possa ser enviado o exemplar da *Revista Marítima Brasileira* em que foi publicada a sua colaboração (de preferência, o endereço residencial e com CEP).

Revista Marítima Brasileira

A NATUREZA DA ORDEM MILITAR

— Como saber dar ordens —

"Não há dúvida de que o obedecer às ordens é um grande fator no problema da vida militar; porquanto, na subordinação à autoridade legítima, está o vínculo que liga as partes componentes de todos os exércitos, tornando-os poderosos instrumentos do bem. Mas é mister alguma coisa mais: convém haver quem ordene idoneamente; e é sobretudo para isso que se requer a instrução."[1]

WILLIAM SHERMAN
General americano, herói da Guerra de Secessão

RUY BARCELLOS **CAPETTI**
Vice-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

A ordem e o militar
A ordem
A ordem militar
Características da ordem militar
Conclusão

A ORDEM E O MILITAR

A cultura naval se forma, ao longo dos anos de serviço, pela incessante prática nos diversos assuntos de interesse do serviço, alicerçada nas mais variadas fontes de conhecimentos teóricos e na prática do cotidiano, fundamentais para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da profissão do oficial de Marinha. Esta, portanto, ainda que de natureza predominantemente administrativa, não prescinde do conhecimento dos limites e da natureza (mesmo que superficialmente) de diversos assuntos, os quais, malcuidados, acarretam que, no exercício das muitas atribuições do oficial, transbordem conseqüências para a competência judiciária.

Um desses assuntos é o estudo da natureza e das particularidades da ordem militar.

1 N.A.: Citação do General Sherman, inserida em comentários de Rui Barbosa, à Constituição Federal brasileira, coligidos e ordenados por Homero Pires – Saraiva & Cia., São Paulo, 1932.

São considerações de tal importância, que André Gavet[2], em sua obra *A Arte de comandar*, discorre, à saciedade, sobre as características dos atores no relacionamento COMANDAR e OBEDECER.

Os primeiros, os oficiais por vocação, ainda que não atores exclusivos, relacionam-se com os subordinados num ambiente em que a obediência hierárquica e a disciplina são as chaves para o entrosamento e funcionamento perfeito do organismo militar a que pertencem.

A obra de Gavet é rica em argumentação que convence, sem traumas, de como se estabelece o relacionamento natural no ambiente da instituição militar (no seu caso particular o Exército), considerando, principalmente, a caracterização dos atributos essenciais a cada um desses atores. Mas, muito embora Gavet busque definir todos os elementos que julga essenciais na arte de comandar, e desta se possa inferir como deve ser a comunicação entre os atores, imperativas sim, mas sem ferir a dignidade de quem as recebe e tenha que cumpri-las, ele não aborda, com maior profundidade, a natureza essencial da ferramenta que é o elo vital desse relacionamento, qual seja a ORDEM, em seus aspectos que didaticamente vamos procurar delinear para caracterizá-la como de NATUREZA MILITAR.

Para que a atividade militar possa ser cumprida é fundamental que haja uma acentuada confiança entre quem ordena e quem obedece

Vindo em auxílio a este propósito, um acontecimento especial chamou nossa atenção, há alguns anos, quando o filme da Columbia Pictures, gênero policial, de título em português "Questão de Honra"[3] ventilou assunto do maior relevo para a vida naval. Muito embora explorando um caso ocorrido nos Estados Unidos, as lições e ensinamentos derivados do filme são, no nosso entender, de caráter universal e, por isso, de incontestável valor para a cultura militar.

Para recordar um pouco àqueles que o assistiram, o filme, dirigido por Rob Reiner, com roteiro de Aaron Sorkin, em peça de sua autoria e produção de David Brown, teve como estrelas principais Tom Cruise, Jack Nicholson, Demi Moore, Kevin Bacon, Kiefer Sutherland, entre muitos outros. Quem iria esquecê-lo, no mínimo por tão famosos artistas?

Resumindo a história como descrita nas capas de fitas de vídeo:

"Um homem está morto. Dois são acusados de assassinato. E toda a Marinha está em julgamento."

"O filme detona o mais explosivo episódio da história militar nos Estados Unidos..."

"Aclamado universalmente, indicado para quatro Oscar, inclusive melhor película, *Questão de Honra* reúne os maiores astros de Hollywood numa forte história sobre corrupção e busca determinada pela Justiça."

Em breves linhas, dois fuzileiros navais, seguindo ordem superior e motivados por um informal Código Vermelho, aplicam tratamento corretivo em um companheiro, que, em seqüência, vem a morrer.

O filme desenvolve interessantes temas de natureza militar, em especial o da legali-

2 N.A.: *A Arte de Comandar*, tradução para a Marinha do Brasil de Zilmar Campos de Araripe Macedo, 2ª ed., 1947.

3 N.A.: "A Few Good Men", no original americano.

dade da ordem dada; aborda também o tratamento diferenciado dado à mulher, como oficial das Forças Armadas, sem que isso, no entanto, integre o fio principal do enredo; trata, igualmente, da corrupção associada às oportunidades de promoção, como no caso do subcomandante da base; mostra a estrutura da Justiça Militar nos Estados Unidos, com suas cortes marciais, entre outros temas de importância.

Aspecto interessante é o desenrolar, em clima romântico, do caráter indisciplinado do advogado, que contrasta com aquele dos oficiais cuja origem é a Academia Naval de Annapolis.

Assim, uma única película concentra temas da mais alta relevância para o conhecimento dos oficiais de Marinha do mundo inteiro, por serem de amplitude praticamente universal.

Muito embora a riqueza da trama, no presente artigo abordaremos, em particular, o fio central, aquele da natureza da ordem dada, com a finalidade de fornecer elementos para responder as questões cruciais: teria sido manifestamente ilegal a ordem dada aos dois fuzileiros? Deveria ter sido cumprida? Se cumpriam ordem militar, tinham ou não responsabilidade sobre suas conseqüências?

O filme levanta importantes questões doutrinárias, em especial referentes à obediência hierárquica militar, ao conceito de ordem de natureza militar e a ato manifestamente criminoso.

A **obediência hierárquica militar** na legislação penal brasileira é tema que tem merecido especial atenção dos juristas.

Contudo, ele não deve se constituir em exclusividade destes especialistas, mas preocupar, também, as pessoas que, diuturnamente, dele têm que se valer como elemento fundamental da profissão.

Mesmo que tal assunto seja mais fartamente discutido e analisado no campo do Direito Penal comum, ou mesmo no do Direito Administrativo, é no campo do Direito Penal Militar que o aspecto doutrinário obediência hierárquica militar se apresenta mais eloqüente, devido às peculiaridades da organização hierárquica das Forças Armadas.

Outro aspecto doutrinário ligado ao presente tema, de especial significado, é a compreensão do que seja **ato manifestamente criminoso**, uma vez que, pela redação do Art. 38 § 2º do Código Penal Militar (CPM), pode-se concluir que o fato de agir em cumprimento de ordem só favorecerá o subordinado se tal ordem não se destinar à prática de ato manifestamente criminoso, pois, ao contrário, "é punível também o inferior".

Ao mencionar tão sucintamente esses dois aspectos doutrinários, temos a intenção de valorizar, no presente artigo, a análise do sentido da ordem que qualificamos, para efeitos de clareza, como de natureza militar, pois onde ela surge desaparece a plena capacidade volitiva do subordinado, pelo grau de constrangimento jurídico que tal tipo de ordem nele imprime.

Segundo esclarece João Batista Fagundes:

"O dilema inerente à submissão à autoridade é tão antigo quanto a história de Abraão, a quem Deus ordenou sacrificar seu filho Isaac como prova de fé. A questão de saber se alguém deve ou não obedecer às ordens quando elas conflitam com a consciência foi discutida por Platão, dramatizada na "Antífona", de Sófocles, e submetida à análise filosófica em quase todas as épocas históricas. Os filósofos conservadores argumentam que a própria estrutura da sociedade é ameaçada pela desobediência, ao passo que os humanistas acentuam a primazia da consciência individual.

Militarmente, a essência da disciplina e da obediência hierárquica, reduzida a seus termos mais simples, pode ser encontrada

naquilo que o centurião disse a Cristo, tal como está registrado no Evangelho segundo São Lucas:

'Pois também eu sou homem sujeito à autoridade, e tenho soldados às minhas ordens, e digo a este: vai, e ele vai. E a outro: vem, e ele vem...'

Evidenciava-se lá, nas palavras do centurião, uma virtude fundamental ao soldado ainda hoje, e que fez das legiões romanas a força militar mais eficiente da antigüidade.

De fato, para que a atividade militar possa ser cumprida, é fundamental que haja uma acentuada confiança entre quem ordena e quem obedece. Por parte daquele, a certeza de que sua ordem será cumprida; por parte deste, a certeza de que o superior tinha ponderáveis razões para expedir a ordem." (1:285-288)

Muitos pensaram, talvez, que teriam suas responsabilidades resguardadas caso exigissem para o cumprimento da ordem que essa fosse dada por escrito

Cremos que afloram logo em nossas mentes aqueles momentos ao longo da carreira, em que vivemos dramas de consciência para o cumprimento de ordens que nos pareceram fora de propósito, inviáveis mesmo, mas que o dever nos impelia ao acatamento. Muitos pensaram, talvez, que teriam suas responsabilidades resguardadas caso exigissem para o cumprimento da ordem que essa fosse dada por escrito. Não teria feito muita diferença, à luz da natureza das atividades militares!

"Em todos os tempos, as ordens de natureza militar foram sempre precisas e concisas, à semelhança da ordem do centurião romano, já que a rapidez de execução é pressuposto fundamental ao êxito da missão. Daí porque não há qualquer diferença, para efeito de aplicação da sanção disciplinar militar, entre uma ordem verbal e uma ordem escrita, sendo mesmo admissível uma ordem através de gestos, sinais luminosos, ou apitos, sem que isso lhe desbote o respeito que evoca ou lhe diminua o teor de acatamento." (1:285-288)

Mas há aspectos a observar na natureza da ordem para que tenhamos a certeza e, daí, a confiança inquestionável no superior para atendê-la sem um piscar de olhos. Contudo, o tempo para cumpri-la é freqüentemente exíguo, e raramente sobrará algum, ao que receber uma ordem, para analisá-la. Mister, pois, para justificar a confiança, que se revista, sem exceção, das características de legalidade adequadas.

Os juristas que se detiveram no assunto constantemente se apegam ao aspecto formal da ordem, abordando a maneira como ela é formulada e a relação entre superior e subordinado.

As condições formais do dever de obediência são, notadamente, quanto à competência do superior, quanto à forma da ordem. Nesse sentido Mancini adverte sobre o direito-dever que tem o subordinado de examinar a legalidade exterior da ordem, como tal se entendendo a forma, a relação com o serviço e o vínculo de subordinação entre quem ordena e quem executa. E arremata o grande penalista italiano dizendo que o exemplo mais típico de relações dessa natureza verifica-se com as pessoas sujeitas à disciplina militar.

Essa servidão pública é, por necessidade da própria instituição, tão rígida e a obrigação do serviço tão intensa que bem pouco resta de autônomo, mesmo na vida privada do subordinado.

Advertência análoga faz-nos André Gavet quando afirma que o Exército não é outra coisa que o dever nacional organizado para a luta. As obrigações que impõe a seus membros não se incluem em nenhuma outra profissão. Traduzem-se por atos de submissão repetidos; pela obediência que, em toda a parte, é o quinhão dos subordinados pelo aniquilamento das paixões pessoais... E nós seríamos uma pobre multidão servil, uma tropa de gladiadores, se ignorássemos quem é o nosso verdadeiro senhor. Mas sabemos que somos os servidores voluntários e inteligentes do dever nacional. O estado da alma especial que desenvolve esta função será de difícil entendimento fora dos nossos quadros, pois compõe-se de sentimentos de que carece a maioria das almas.

O Exército não é outra coisa que o dever nacional organizado para a luta. As obrigações que impõe a seus membros não se incluem em nenhuma outra profissão

A doutrina penal atesta eloqüentemente que a "maioria das almas" de que nos fala Gavet realmente não entende a obediência hierárquica militar, e tanto assim é que notáveis tratadistas consideram-se absorvidos por outras causas de isenção penal, e Carrara já o havia taxado de coação hierárquica ou imprópria.

O ideal seria que todas as ordens emanadas dos diversos escalões da administração pública se acomodassem perfeitamente aos preceitos legais.

Mas se assim fosse, não teria cabimento na legislação penal a eximente da obediência hierárquica que surge, exatamente, no cumprimento de ordens ilegais.

E se na administração pública, em geral, já é difícil estabelecer-se um condicionamento para disciplinar as ordens a serem dadas pelos diversos escalões administrativos, militarmente é impossível determinar-se um escantilhão, onde se possa enquadrar um tipo-padrão de ordem militar, pois isso é ditado pelas circunstâncias do momento, isto é, pela conduta a ser adotada em face da situação surgida. Um artifício pirotécnico que se acende na escuridão, um tiro acionado inopinadamente, um braço que se agite dentro de uma corporação militar podem corporificar uma decisão do comandante, em vista de uma determinada situação. E qualquer que seja o meio empregado militarmente, a ordem terá sempre o mesmo valor, não sendo lícito ao subordinado duvidar do seu oportunismo, da sua legalidade e, sobretudo, da necessidade do seu desencadeamento.

Por isso mesmo, a lei que tutela a superioridade hierárquica, quando investe o militar do *status* de comandante, também lhe empresta uma larga faixa de poder discricionário, criando-lhe presunção legal de competência para que ele possa resolver, mediante uma decisão, todos os casos que a lei não poderia prever.

Daí porque não se estabelece, concreta e discriminadamente, em lei alguma, quais os atos que o superior hierárquico militar pode ordenar, nem quais aos que o seu subordinado deve obedecer. Se a lei pudesse prever todas as situações que o comandante decide no dia-a-dia da vida militar, não haveria razão para o complexo escalonamento hierárquico da Força Armada, já que haveria uma receita prévia para todas as soluções, numa fantasia onde as ordens seriam todas perfeitamente dispensáveis.

O dever de obediência do subordinado aparece claro quando todas as ordens ema-

nadas do escalão superior são dadas de acordo com o texto expresso da lei. Mas o problema surge quando se trata de conciliar a licitude da conduta do subordinado que obedece com a licitude do conteúdo das ordens emanadas do superior hierárquico militar:

– em que casos a lei prefere tolerar a obediência à ordem ilegal para não compactuar com a desobediência?

– é responsável o subordinado pelo cumprimento das ordens ilegais de seu superior hierárquico?

– quais os casos em que é legítima a desobediência do subordinado militar?

A ORDEM

Segundo Ciardi, ordem é a manifestação precisa da vontade do superior ou da autoridade, concretizada em um mandato ou proibição particular e dirigida a determinados inferiores ou subordinados.

Para Bettiol, é a manifestação da vontade que um sujeito impõe a um outro em virtude de um poder de supremacia reconhecido pelo ordenamento jurídico, a fim de que ele pratique ou se abstenha de praticar uma ação.

Assim também se expressa Battaglini, para quem a "ordem é a manifestação da vontade, dirigida pelo sujeito que possui de fato um poder de supremacia ao subordinado, para dele obter um determinado comportamento".

De maneira mais precisa, como sói acontecer em toda a legislação militar, o glossário de *Expressões para uso nas Forças Armadas* – FA-E-01/71 – traduz o conceito de ordem como sendo "uma comunicação escrita ou oral, que transmite determinações de um superior a subordinados".

ORDEM MILITAR

No Brasil ainda não temos definido um conceito preciso de ordens de natureza militar, e tal conceito seria sumamente importante para a fixação da responsabilidade penal do subordinado hierárquico, quando este age em cumprimento a tal tipo de ordem.

Mas, sem embargo das definições anteriormente apresentadas e à falta de expressões melhores, podemos conceituar a **ordem de natureza militar** como a imposição de uma determinada conduta que o superior hierárquico faz ao subordinado em vista de uma situação de natureza militar, por escrito, por gestos ou verbalmente, exigindo-lhe pronta obediência.

E qualquer que seja o meio empregado militarmente, a ordem terá sempre o mesmo valor, não sendo lícito ao subordinado duvidar do seu oportunismo, da sua legalidade e, sobretudo, da necessidade do seu desencadeamento

Como se vê, na definição proposta não se estabelece condição expressa quanto à legalidade manifesta da ordem, pois acreditamos firmemente que a força da ordem de natureza militar não resida, essencialmente, na sua legalidade, mas nas circunstâncias fáticas nas quais ela se estriba.

Essa é a mensagem que promana da expressão sabiamente gravada no pináculo da Academia Militar das Agulhas Negras, onde se proclama a obediência militar como primeiro passo ao futuro exercício do comando.

Outro, aliás, não foi o pensamento do legislador penal militar de 1969 ao considerar a obediência hierárquica como causa

autônoma de exclusão de culpabilidade, independente da licitude da ordem que originou a obediência. Com efeito, diz o Artigo 38, letra *b*, do vigente Código Penal Militar (CPM):

"Não é culpado quem comete o crime:

b) em estrita obediência à ordem direta de superior hierárquico em matéria de serviço;

§ 1° – Responde pelo crime o autor da coação ou da ordem.

§ 2° – Se a ordem do superior hierárquico tem por objeto a prática de ato manifestamente criminoso, ou há excessos nos atos ou na forma de execução, é punível também o inferior." (1:285-288)

Se bem compreendidas a estrutura e a natureza da ordem militar, dificilmente o superior descambará para a emissão de ordens de natureza ilegal, evitando assim o aparente dilema – a estrutura jurídica militar não permite qualquer indagação sobre a legitimidade da ordem recebida. Percebemos, então, a absoluta, plena e total responsabilidade do superior, ao emanar suas ordens, de pautá-las sempre pela legalidade.

Fica claro a imputabilidade do superior quando a ordem tem por objeto a prática de ato manifestamente criminoso, mas há também os casos de ordens diretas do superior hierárquico em matéria de serviço que não são legais. A elas, segundo já advertira Nelson Hungria desde o anterior CPM de 1940, parece-nos referir o atual CPM, em seu artigo 38, pois se é certo que o CPM exculpa o subordinado que comete um crime em estrita obediência a ordem direta do superior hierárquico em matéria de serviço (artigo 38 letra *b*)), e se o § 2° do mesmo artigo torna punível o subordinado "se a ordem superior tem por objetivo a prática de ato manifestamente criminoso...", torna-se evidente que a exculpação acima mencionada (artigo 38 letra *b*) somente beneficiará o subordinado se a ordem do superior hierárquico não tiver por objeto a prática de ato manifestamente criminoso.

A estrutura jurídica militar não permite qualquer indagação sobre a legitimidade da ordem recebida

*

Mesmo sendo aparentemente de natureza militar (matéria de serviço), ainda assim ela pode ser ilegal, mas não cabe ao subordinado a indagação da sua legalidade ou do seu acerto, cabendo-lhe apenas cumpri-la

Colocando de uma forma mais radical, ou a ordem é uma ordem de natureza militar ou não é. Sendo, ela tem que estar impregnada, entre outras características, do caráter da legalidade, sem o qual poderá cambar para o lado do ato manifestamente criminoso. Mesmo sendo aparentemente de natureza militar (matéria de serviço), ainda assim ela pode ser ilegal, mas não cabe ao subordinado a indagação da sua legalidade ou do seu acerto, cabendo-lhe apenas cumpri-la.

Justifica-se aí a ênfase na responsabilidade do superior ao ORDENAR, PARA FAZÊ-LO CORRETAMENTE.

Este é o fulcro deste escrito: É tanta a responsabilidade de quem ordena (o que na vida castrense ocorre freqüentemente), são tantas as circunstâncias que podem contribuir para desvirtuar a natureza da ordem dada, que quem ordena tem por dever

ser e estar preparado, através da instrução, do discernimento, do conhecimento da profissão e do conhecimento geral, para fazê-lo corretamente!

Os aspectos doutrinários envolvidos são tantos e tão importantes, que esperamos que se torne freqüente a disseminação de estudos, análises e considerações sobre eles (por exemplo, no caso levantado no presente artigo, a obediência hierárquica), na forma de conhecimentos que, sem sombra de dúvida, são de incontestável importância no desenrolar da profissão castrense.

Nós, por nosso turno, sem termos conhecimento especializado para abordar os aspectos tão variados que caracterizam a natureza da ordem militar, podemos apenas, timidamente, levantar questões que seguramente nos afligiram, nos afligem e afligirão ainda no dia-a-dia do serviço militar, como, por exemplo, o tão freqüente questionamento:

– mesmo sem dever contestar ordens recebidas, o subalterno que as cumprir terá também sua parcela de responsabilidade por suas conseqüências?

Muito embora o militar deva cumprir as ordens dos superiores hierárquicos sem pestanejar, é preciso atentar que essas ordens devem atender a certas características para que se enquadrem na legalidade. Em princípio, e no mínimo, emanarem do superior pertinente (cadeia de comando) e serem matéria de serviço. Esses dois requisitos fundamentais foram, em tempos passados, as principais considerações a que os juristas se referiam como a *ratione personae* e *ratione materiae*, a caracterizarem a ordem militar.[4]

Em consideração à pergunta linha acima, há que se atentar para o fato de que, no crime praticado em obediência hierárquica, "se a ordem do superior tem por objeto a prática de ato MANIFESTAMENTE CRIMINOSO (ênfase nossa), ou há excesso nos atos ou na forma de execução, é punível também o inferior" (artigo 38 – § 2º CPM).

Quem ordena tem por dever ser e estar preparado, através da instrução, do discernimento, do conhecimento da profissão e do conhecimento geral, para fazer o que ordenou corretamente!

No caso do filme, entendemos, como espectadores leigos, que os soldados foram punidos porque cumpriram ordem ilegal (muito embora uma ordem em matéria de serviço, emanada do superior hierárquico), podendo mesmo terem sido levados em consideração excessos na execução (caso este que é uma hipótese de difícil constatação, pois trata-se de uma figura do direito pátrio, e não pesquisamos para saber se há correspondência de princípios no direito saxônico).

Mas até que ponto caberia aos fuzileiros navais analisarem a ordem do comandante para concluir pela sua característica ou não de manifestamente ilegal? Pode parecer que os militares agiram por erro de direito, na presunção da legalidade da ordem e vínculo com "matéria de serviço".

4 N.R.: O item II do artigo 9º do Código Penal Militar enumera diversos casos em que o delito torna-se militar em razão do pessoal (*ratione personae*), em razão do tempo (*ratione temporis*), em razão do lugar (*ratione loci*) e em razão da matéria (*ratione materiae*). Essas não são, contudo, razões excludentes, uma vez que os tribunais têm fixados critérios que, aparentemente, conflitam com a interpretação literal do Código (1:26).

Neste ponto parece oportuno lembrar o que fixa a doutrina pátria castrense a respeito do cumprimento de ordens.

Conforme ensina Renato Astrosa Herrera, como citado em Loureiro,[5] existem várias teorias que pretendem resolver os múltiplos complexos problemas que suscitam esse dever, porém as mais importantes são:

– **"Teoria da obediência absoluta** – de origem francesa, segundo a qual o subordinado deve cumprir cegamente a ordem do superior hierárquico, tornando-se, portanto, um instrumento da vontade do superior.

– **Teoria da obediência relativa** – caso em que o subordinado pode e deve negar-se a obedecer quando a ordem de serviço for ilegal. O inferior é, pois, considerado um ser com inteligência e vontade que lhe permite apreciar a legalidade da ordem e decidir sua conseqüência.

– **Teoria da obediência reflexiva** – de origem germânica, fundamenta-se na reiteração da ordem recebida: segundo ela, o inferior que recebe uma ordem em matéria de serviço deve examiná-la e, se a considerar ilegal, não estará obrigado a cumpri-la; ao contrário, tem o dever de suspender o seu cumprimento e representar a seu superior a ilegalidade da ordem. Se o superior insistir na ordem dada, o inferior deverá cumpri-la, porém somente o superior terá responsabilidade penal pelo delito cometido." (2:67)

Muito embora sejam esses alguns diversos pontos de reflexão dos juristas, o nosso Código Penal Militar não aceita resistência do subordinado à ordem emanada do seu superior hierárquico, pois tal medida redundaria na consagração de uma doutrina subversiva. Adota, portanto, a teoria da obediência absoluta.

O nosso Código Penal Militar não aceita resistência do subordinado à ordem emanada do seu superior hierárquico, pois tal medida redundaria na consagração de uma doutrina subversiva.

*

A resistência à ordem superior, ainda que moralmente legítima, seria sempre judicialmente ilegal, já que o subordinado não pode resistir, em virtude de um ordenamento jurídico que lhe impõe o dever da obediência

Entre nós, aliás, o direito de resistência não é reconhecido nem na legislação constitucional nem na ordinária, muito embora a antiga Lei de Segurança Nacional (Lei 1.802), em seu Artigo 35, letra *b*, admitia-o de maneira implícita ao consagrar uma atenuante quando o crime decorresse de "haver o agente procedido em resistência ou protesto ao ato do Poder Público, de manifesta violação das garantias constitucionais". Nos códigos militares, ele foi consagrado apenas no artigo 29 do antigo Código Penal da Armada.

Em resumo, na atualidade, a resistência à ordem superior, ainda que moralmente legítima, seria sempre judicialmente ilegal, já que o subordinado não pode resistir, em

5 N.R.: LOUREIRO. Direito Penal Militar, p. 67, Ed. Atlas.

virtude de um ordenamento jurídico que lhe impõe o dever da obediência.

O CPM em vigor regula os efeitos da obediência hierárquica militar em seu Artigo 38, letra *b* e Artigo 41.

Num primeiro caso, a obediência hierárquica militar agirá como excludente da culpabilidade do subordinado se o crime por este praticado for em "estrita obediência à ordem direta do superior hierárquico, em matéria de serviços" (Artigo 38, letra *b*, CPM) e agirá como atenuante da pena, a critério do juiz, "se a ordem não era manifestamente ilegal". (Artigo 41 CPM)

No entanto, Nelson Hungria já advertira que a isenção penal concedida à obediência hierárquica, pelo artigo 18 do Código Penal de 1940, referia-se à ordem ilegal, pois, "se assim não fosse, não haveria razão para destacar-se a hipótese em apreço do conceito de cumprimento do dever". Cremos que o ensinamento do insigne mestre se projeta ao artigo acima mencionado do código vigente, e o inciso *b* do Artigo 38 refere-se à ordem, ainda que de natureza militar, que tem a característica de ilegal.

Para que a atividade militar possa ser cumprida, é fundamental que haja pronunciada confiança entre quem ordena e quem obedece

Visto isso, podemos concluir, pela análise da estrutura e natureza da ordem emanada pelo superior militar, que ela pode se enquadrar nos seguintes tipos:

1. ordem legal emanada do superior hierárquico;

2. ordem ilegal do superior hierárquico em matéria de serviço;

3. ordem ilegal que não se refere ao serviço.

Se a ordem emanada do superior hierárquico se enquadra em todos os requisitos de legalidade, ela não tem o caráter de antijuricidade, e portanto não é cogitada, segundo este enfoque, no CPM vigente.

Portanto, a ordem com característica de antijuricidade a que se refere a letra *b* do CPM vigente só pode ser a caracterizada no item 2 acima.

E, finalmente, a ordem de natureza manifestamente criminosa, citada no item *b* parágrafo 2º do Artigo 38 do CPM, é a caracterizada no item 3 acima.

Será que este dispositivo, ao colocar o subordinado que comete um delito por ordem de seu superior na incômoda posição de co-autor, admite, *contrario sensu*, uma análise do mérito da ordem, por parte do subordinado que irá cumpri-la?

Taxativamente, não, uma vez que, no direito penal militar pátrio, não é dado o direito de resistência ao subordinado.

Contudo, o código vigente deixa ao juiz de mérito da questão decidir sobre o *manifestamente criminoso* e prevê atenuação da pena ao subordinado que a cumpriu.

Podemos perceber de fato, para que a atividade militar possa ser cumprida, ser fundamental que haja pronunciada confiança entre quem ordena e quem obedece. A natureza das relações militares implica que a ordem dada não deva sofrer contestação.

Muitas vezes, a velocidade de execução, ou do seu cumprimento, é vital para o sucesso da ação. De tal modo isso é relevante que podemos afirmar não haver qualquer diferença, para efeito de aplicação da sanção militar, entre a ordem escrita e a oral. Isso implica obedecer e cumprir sem relutar. Mas, para isso, é preciso, como já acentuamos, que determinadas características sejam atendidas. Se ao subalterno não é

válido contestar a ordem, é porque esta deve ser de natureza fundamentalmente legal e em matéria de serviço, entre várias outras características.

Características da ordem militar

A obediência hierárquica, fundamento não exclusivo da profissão castrense, mas nela constituindo-se um dos pilares vitais, tem como uma (entre muitas outras) das mais evidentes conseqüências evitar o ilícito, seja na esfera administrativa, seja na penal. A outra face da mesma moeda é a ordem, que, no caso castrense, vemos referência como a ordem de natureza militar, à qual estão vinculadas particularidades que, faltando sequer apenas uma, pode descaracterizar sua natureza militar e, se emanada, torná-la ilegal. E quais são essas características? Vejamos: (2)

Somente pela instrução e constante aperfeiçoamento, no diuturno exercício da arte de comandar, é que poderá ser alcançado o tirocínio necessário para saber ordenar

a) **A ordem deve emanar de um superior**

O conceito de superior é aquele fixado no Artigo 24 do Código Penal Militar, *in verbis*: "O militar que, em virtude da função, exerce autoridade sobre outro de igual posto ou graduação considera-se superior para efeito de aplicação da lei penal militar".

Já o conceito de ordem pode ser aquele dado por Renato Astroso Herrera, como sendo "a expressão da vontade do superior dirigida a um ou mais subordinados para que cumpram com uma prestação ou abstenção no interesse do serviço".

b) **A ordem deve ser relativa ao serviço**

Entende-se por aquela relacionada com as funções do subordinado, dentro de suas atribuições funcionais que atendam aos interesses da organização a que pertence, não das que beneficiem interesses particulares.

c) **A ordem deve ser da competência funcional do superior**

Os regulamentos militares e normas gerais de ação dispõem a respeito das atribuições funcionais do posto e graduação de todo militar. Conseqüentemente, a ordem emanada do superior deve relacionar-se com sua função, com seu dever de ofício.

d) **A ordem deve obedecer a requisitos formais**

A ordem pode ser de natureza escrita, verbal e por sinais convencionais. Em princípio, todo ato administrativo é formal, pois só assim poderá ser aferido pela administração e também pelo Judiciário em caso de haver necessidade de constatação de sua validade. É expresso em ordens de serviço, memorandos, despachos normativos etc.

Excepcionalmente, a ordem pode ser verbal, em caso de transitoriedade da manifestação da vontade do superior, como em caso de urgência ou de instrução militar.

Por sinais convencionais entende-se determinações decorrentes de gestos, apitos, sinais, também em caso de urgência ou durante a instrução militar.

e) **A ordem deve ser cumprida dentro da "estrita obediência" à ordem do superior**

Significa que o subordinado, ao cumprir a ordem do superior, não pode ir além do que foi determinado. Caso contrário, responde pelo excesso, não havendo, portanto, excludente de responsabilidade.

f) **A ordem não pode ser manifestamente ilegal, isto é, criminosa**

Considera-se manifestamente ilegal uma ordem quando é evidente sua ilicitude ou sua

ilegitimidade, sem que haja possibilidade de dúvida. Antolisei cita o exemplo de um superior visivelmente embriagado que ordenara abrir fogo contra pacíficos cidadãos.

CONCLUSÃO

Cabe a quem tem o direito e o dever de ordenar saber como fazê-lo dentro dos limites do ordenamento jurídico. Dado que no direito pátrio não é tolerável a resistência do subordinado, para que se estabeleça uma relação de inteira confiança torna-se necessário assegurar, permanentemente, a legalidade da ordem, pelos atributos característicos que a definem como de natureza militar.

Desta responsabilidade os que ordenam não podem se livrar, sob pena de cometerem ilícito penal e arrastarem outros, que neles confiaram, para a barra dos tribunais, seja por cumplicidade ou por terem cometido excessos, ambos conscientes.

Fora deste tipo de participação, ainda fica difícil, se não impossível, ao subordinado definir a característica da ordem que recebeu para cumprir, e só escapará ao peso da justiça se, segundo na lição de Frederico Marques (2), no caso da ordem não ser manifestamente ilegal e o inferior não se exceder no seu cumprimento, inexistir a ilicitude *a parte subjecti* por ausência de vontade antijurídica. Diante de uma ordem dessa natureza, a vontade do subordinado não pode determinar-se normalmente. Se o superior dá ordem, nos limites de sua respectiva competência, revestindo-se ela, aparentemente, das formalidades legais necessárias, o subalterno ou presume a licitude da ordem (erro de direito) ou se sente impossibilitado de desobedecer ao agente de onde a ordem emanou (inexigibilidade de outra conduta); de uma forma ou de outra, é incensurável o proceder do inferior hierárquico, e, por essa razão, ele não é punível em face do ato praticado.

De todo o exposto, podemos concluir pela importância de SABER ORDENAR, em face da grande responsabilidade daquele que ordena para com a instituição castrense e para com seus subalternos. Concluímos ainda que somente pela instrução e pelo constante aperfeiçoamento, no diuturno exercício da arte de comandar, é que poderá ser alcançado o tirocínio necessário.

O filme "Questão de Honra", mencionado no início deste artigo, deveria fazer parte do acervo cultural das escolas militares de formação e, nos momentos apropriados da carreira, ser reapresentado e comentado, pois constitui-se em insubstituível acessório de ensino. Recomendamos, pois, àqueles que se interessarem pelo assunto, principalmente oficiais mais modernos, e aos que chegaram ao comando que o vejam ou revejam, à luz dos comentários sucintos ventilados no presente artigo, na esperança de que sirva de lição para os tempos modernos, nos relacionamentos normais da vida da caserna.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES> /; Chefia /; Obediência /; Princípios Militares /; Disciplina;

BIBLIOGRAFIA

1. FAGUNDES, João Batista. *A Justiça do Comandante*. Senado Federal. Centro Gráfico. Brasília, 1988.
2. LOUREIRO NETO, José da Silva. *Direito Penal Militar*. Atlas, 4º ed. 2002.

POLÍTICA, ESTRATÉGIA, DEFESA E SEGURANÇA: USOS E ABUSOS

LUIZ SÉRGIO SILVEIRA COSTA
Vice-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Política e Estratégia
Concepção Estratégica, Conceito Estratégico, Diretriz Estratégica
Conclusão do autor
Defesa e Segurança
Conclusão

INTRODUÇÃO

Nos dias de hoje, após pouco tempo da criação do Ministério da Defesa, antecedida pela elaboração de uma Política de Defesa Nacional, é fundamental que a conceituação dos termos empregados na atividade de defesa seja comum, coerente e única, para evitar modismos, excessos ou mesmo vulgarizações, o que, infelizmente, tem ocorrido.

É o caso dos termos política, estratégia, defesa e segurança, e o seu uso misturado a outros termos ou, o que é pior, acoplados entre si. No caso da política e estratégia, ouvem-se e lêem-se, freqüentemente, afirmações do tipo "o Brasil não tem uma política de fretes", "falta vontade política", "a estratégia da seleção brasileira de futebol", "a grande estratégia", "concepção estratégica", conceito estratégico", "ações estratégicas", "trajetória estratégica", "opções estratégicas"etc. Mais do que isso, observa-se o uso de termos inadequados, como "estratégia de segurança" ou "estratégia político-militar", e outros. No que tange à defesa e segurança, os nomes de órgãos de governo colaboram para isso, ora se usando um, ora outro, como nos casos do extinto Con-

selho de Segurança Nacional e do atual Conselho de Defesa Nacional, do órgão de Defesa Civil e da Secretaria de Segurança Pública, do órgão de Defesa do Consumidor e da extinta Secretaria de Assuntos Estratégicos, da importância da segurança alimentar e da defesa da cidadania.

POLÍTICA E ESTRATÉGIA

Entendida na antiguidade como a arte do general, pois restrita ao campo de batalha, a palavra estratégia foi perdendo a sua conotação puramente militar e passou a ser empregada com outros significados. Com efeito, o "*Aurélio*" define estratégia das seguintes formas:

"a arte militar de planejar e executar movimentos e operações de tropas, navios e/ou aviões, visando a alcançar ou manter posições relativas e potenciais bélicas favoráveis a futuras ações táticas sobre determinados objetivos";

"arte militar de escolher onde, quando e com o que travar um combate ou uma batalha (confrontar com tática)";

"arte de aplicar os meios disponíveis com vista à consecução de objetivos específicos (por extensão)";

"arte de explorar condições favoráveis com o fim de alcançar objetivos específicos (por extensão)";

"ardil, manha, estratagema (figurado, familiar)".

A Escola Superior de Guerra (ESG) define estratégia como:

"a arte de preparar e aplicar o poder –na paz e na guerra – para conquistar e preservar objetivos, superando obstáculos de toda ordem".

O Glossário das Forças Armadas, do extinto Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), traz duas definições sobre estratégia, uma da Marinha, outra do Exército:

"A arte de prever o emprego de meios visando à consecução ou à manutenção de objetivos fixados pela política e orientar a aplicação de tais meios durante os conflitos". (Marinha)

"Arte de preparar e aplicar o poder para alcançar e/ou manter os objetivos fixados pela política". (Exército)

Desse modo, praticamente todas as definições, inclusive as do "*Aurélio*", conduzem a uma unicidade, que permitiria estabelecer um conceito sucinto de **ESTRATÉGIA**, qual seja:

"a arte de listar as ações e de estabelecer e aplicar os meios disponíveis para alcançar e/ou manter os objetivos fixados pela política".

É importante que, para melhor se situar num contexto, a palavra estratégia seja complementada, de modo a identificar o sistema ou o ambiente em que ela se situa ou ao qual se correlacione.

Hoje, é evidente considerar-se que o termo estratégia tem, também, a conotação de algo vital, extremamente importante ou de grande significado para a estabilidade, o desenvolvimento ou mesmo a sobrevivência de um sistema. Assim, seria correto dizer que a água é estratégica para os israelenses, como o petróleo, para aos Estados Unidos; ou que o alto-forno é estratégico para uma siderúrgica, como um forno a lenha, para uma pizzaria. Por isso, era muito adequada a denominação Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) para o órgão extinto há poucos anos, que se ocupava de assuntos de elevada importância para o País. A sua extinção, sem substituto, deixou o País sem um órgão que assessore o Presidente da República em assuntos estratégicos, como energia e transportes, com visão de país como um todo, sem o viés particular e corporativista de cada ministério, de cada estado, de cada região. Se não tivesse sido extinto, sem substituto, a re-

cente crise de energia elétrica poderia não ter ocorrido e, se ocorresse, teria sido manejada pela SAE, o órgão adequado, e não pela Casa Civil, órgão inadequado.

No que tange à política, o "*Aurélio*" dá várias definições, desde "a ciência dos fenômenos referentes ao Estado" e "a arte de bem governar os povos" aos figurados, como "astúcia, ardil, artifício, esperteza".

O Glossário das Forças Armadas, do extinto EMFA a define como "a arte de estabelecer objetivos e de orientar e conduzir o processo global que visa à conquista e à manutenção desses objetivos". Já a ESG nos dá um conceito sintético, definindo política como "a arte de organizar e governar um Estado e de dirigir as suas ações, internas e externas, em busca do bem comum". Entretanto, conceitua a política nacional como "o conjunto de objetivos nacionais (permanentes, atuais e de governo), bem como a orientação para emprego do poder nacional no sentido de conquistá-los e mantê-los".

Assim, podemos conceituar a **POLÍTICA** de forma sucinta, mas com sentido amplo, ou seja, como **"a arte de estabelecer objetivos e de orientar os meios disponíveis para alcançá-los e/ou mantê-los"**.

Desse modo, os conceitos de política e estratégia ficam correlacionados, inclusive com o uso de palavras iguais, o que é absolutamente coerente, pois a estratégia decorre da política e se subordina a ela.

A política se prende aos objetivos que se pretende alcançar, responde à pergunta **"o que nós queremos?"** e orienta a aplicação dos meios de que dispomos.

A estratégia estuda e estabelece o caminho a seguir, as ações a realizar, com os meios de que se dispõe, para alcançar os objetivos fixados pela política, ou seja, responde ao **"como atingir o que nós queremos?"**.

As políticas devem ser enunciadas de modo substantivado, como "consolidação da estabilidade econômica", "promoção do desenvolvimento sustentado", "combate à pobreza", "redução das desigualdades sociais".

É "o que fazer?".

As estratégias devem ser escritas de modo imperativo. No caso, por exemplo, de uma política de "consolidação da estabilidade econômica", as estratégias poderiam ser "controlar os preços", "desestimular cartéis","reduzir os gastos do governo" etc.

É o "como fazer?".

A política é responsável por enunciar o interesse maior, principal, o objetivo-fim. A estratégia corresponde ao nível seguinte, o de estabelecer os meios e listar as ações que podem conduzir à consecução do objetivo-fim.

Imaginemos um universo menor, um restaurante, por exemplo. A sua política deverá ser "a maximização dos lucros". Suas estratégias para atingir esse objetivo deverão ser "comprar matérias-primas diretamente dos fornecedores", "evitar desperdícios", "controlar o material permanente", "reduzir os custos fixos" etc.

CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA, CONCEITO ESTRATÉGICO, DIRETRIZ ESTRATÉGICA

Consta no "*Aurélio*" que "**concepção** é o ato de ou o efeito de conceber, a geração, o ato de formar idéias, conceber ou formular uma idéia original, um projeto, um plano, modo de ver, ponto de vista etc". Assim, podemos dizer que, quando concebemos, estamos formulando idéias.

Segundo a publicação *Estratégia*, do Estado-Maior do Exército(EME), "concepção estratégica nacional é o estudo, a definição e indicação das estratégias a serem

seguidas para se alcançar o cenário adotado pela concepção política".

No Glossário das Forças Armadas, não se encontra o termo concepção estratégica. Lá está, porém, o termo concepção militar de guerra, definido como "a formulação, de alçada do Comando Supremo, que, em perfeito entrosamento com a Política de Defesa Nacional e traduzindo as políticas de guerra, define a estratégia militar para alcançar os objetivos de guerra, estabelecendo, por sua vez, o elo com a estratégia nacional pelas raízes políticas em que se fundamenta". Deixando de lado essa longa definição, vamos guardar apenas uma palavra, "**formulação**", que está em consonância com o "*Aurélio*" e com a definição do livro do EME.

Então, podemos inferir que concepção é a formulação de idéias para atingir objetivos e que, pois, "concepção estratégica é a formulação de idéias para definir estratégias para se alcançar os objetivos estabelecidos pela política".

Assim, podemos dizer que, estabelecida uma política, a estratégia decorrente é obtida pelo confronto, debate e pela formulação das idéias, que é, na verdade, uma fase do processo, a da **concepção estratégica**.

Quando essas idéias deixam de ser somente idéias, são conclusivas e formalizam-se em um documento, deixam de ser concepção estratégica e passam a ter um outro nome, **conceito estratégico**.

Com efeito, o termo conceito estratégico é encontrado no Glossário das Forças Armadas como "a orientação resultante do estudo da situação estratégica; é uma fixação do que cumpre fazer, em termos amplos e flexíveis, a fim de permitir a sua utilização na composição dos empreendimentos básicos que dela decorre".

Ora, "orientação resultante" é o mesmo que diretriz, ou seja, norma de procedimento, diretiva.

Podemos, então, resumir tudo no seguinte: a concepção estratégica é apenas uma fase, a da discussão das idéias.

Quando as idéias passam para um documento formal, transformam-se em conceito estratégico ou diretriz estratégica, sendo preferível usar diretriz estratégica, que tem sentido de orientação, mais força de determinação.

Concluindo, o documento resultante deve ser chamado de **diretriz estratégica**, que é "a orientação resultante do estudo das estratégias, de modo à aplicação dos meios disponíveis para a consecução dos objetivos fixados pela política".

Até aqui, toda essa argumentação nos permite chegar ao seguinte: começa-se com a **política** – que estabelece os objetivos; segue-se a **estratégia** – que lista as ações e a aplicação dos meios disponíveis; em seguida vêm as **diretrizes estratégicas** – que orientam a aplicação desses meios; e, finalmente, são emitidos os **planos** – que detalham as ações a serem executadas, tudo isso visando a atingir os objetivos fixados pela **política**.

Por isso, podemos descartar, e não usar, termos como concepção estratégica, conceito estratégico, opções estratégicas, trajetória estratégica etc. etc. etc., nos quais os complementos adjetivados do termo estratégia, pretensamente eruditos, são desnecessários e dispensáveis, nada alterando o texto se forem eliminados.

A própria Política de Defesa Nacional, o mais importante documento de alto nível para a defesa nacional, tem esse defeito. Aliás, dois: é econômico no texto e exagerado no uso do termo estratégia e de suas adjetivações. Com efeito, nas poucas páginas desse documento, mas em cada uma delas, estão: pensamento estratégico, poder estratégico-militar, inserção estratégica, perspectivas estratégicas, prioridades estratégicas, visões estratégicas, orienta-

ção estratégica, postura estratégica, autonomia estratégica, político-estratégico... ufa!

Conclusão do autor

Por tudo isso, o documento derivado da Política de Defesa Nacional, na fase seguinte, deve ser a Estratégia de Defesa Nacional e não – como atribuído, em 1995, à então Secretaria de Assuntos Estratégicos – a Concepção Estratégica Nacional. E esse documento, a Estratégia de Defesa Nacional, é que deve substituir o antigo Conceito Estratégico Nacional, elaborado em 1969, atualizado em 1974 e recolhido em 1990, por ordem do então Presidente da República.

DEFESA E SEGURANÇA

São termos usados comumente, inclusive para dar nome a órgãos públicos, mas que não apresentam uma padronização ou concordância de conceituação.

Como exemplo, no passado, tivemos o Conselho de Segurança Nacional, e agora temos o Ministério da Defesa. Nos estados, temos as Secretarias de Segurança Pública e as Secretarias de Defesa Civil, ou seja, ora é defesa, ora é segurança.

O Glossário da Forças Armadas não conceitua o termo segurança. A ESG assim o define:

"Segurança é um elemento indispensável à busca do bem comum, caracterizado pelo fato de a nação, a comunidade como um todo e cada um de seus integrantes sentirem-se garantidos contra ameaças de qualquer natureza, pelo emprego do poder nacional."

O Instituto de Pesquisas sobre o Desarmamento, da Organização das Nações Unidas, apresentou o seguinte conceito:

"Segurança é uma condição na qual os Estados consideram que não há perigo de ataque nuclear, pressão política e coerção econômica, de modo que possam, livremente, buscar o seu próprio desenvolvimento e progresso. A segurança dos indivíduos e das comunidades que compõem os Estados é assegurada pela garantia do exercício da liberdade e dos direitos políticos, sociais e econômicos individuais, bem como pela preservação ou restauração de um meio ambiente saudável para as gerações presentes e futuras."

Observam-se, nessa definição, as dimensões da segurança, ou seja, política, econômica, militar, social, ambiental e tecnológica, todas, evidentemente, interdependentes. Segundo a ONU, "... o estado (o grifo é nosso, para mostrar que segurança é um estado) ideal de segurança deve ser buscado de modo permanente e contínuo...", e há níveis ou patamares de segurança.

A DEFESA é o ato; a SEGURANÇA, o resultado. Ou seja, essa ação, a DEFESA, vai criar a sensação de proteção, a SEGURANÇA.

O nível básico é o de sobrevivência; a seguir vem o de estabilidade, em que o grupo ou nação garante a sua identidade própria, que é reconhecida; depois, outro nível, o do desenvolvimento, e, no mais alto patamar, a realização.

Assim, um grupo social ou uma nação aspira, em primeira instância, a sobreviver com identidade própria; depois, estabilizar-se e desenvolver-se; finalmente, alcançar o último estágio, o da realização.

Como se verifica, o conceito de segurança conduz a um estado, a uma sensação, noção de proteção ou tranqüilidade

em face das ameaças ou ações diversas às pessoas, às instituições ou aos bens essenciais, existentes ou pretendidos.

Dentro dessa visão, poderíamos definir a **SEGURANÇA** como:

"o estado de garantia da sobrevivência e estabilidade dos indivíduos, comunidades, nações e grupos de nações, em clima que permita o seu desenvolvimento e a realização de seu potencial, em um ambiente saudável para as gerações atual e futura".

Quanto ao termo defesa, o Glossário das Forças Armadas o define, muito simplesmente, como "reação contra qualquer ataque ou agressão real ou eminente".

A ESG assim o conceitua:

"É o conjunto dos atos realizados para obter ou resguardar a condição reconhecida como segurança."

Essa definição da ESG já demonstra o relacionamento entre defesa e segurança, no sentido de que a segurança é decorrente da defesa e que a segurança é uma condição.

Poderíamos, pois, estabelecer o seguinte conceito de **DEFESA:**

"É o conjunto de medidas e/ou ações empreendidas em todas as expressões do poder, de modo permanente e integrado, em face de antagonismos, pressões e óbices, manifestos ou latentes, visando a estabelecer, manter ou aperfeiçoar a segurança, em todos os níveis."

Observa-se que o conceito de segurança está associado a um estado, garantia, sensação, sentimento de proteção e que o de defesa está ligado a ações, medidas e atitudes concretas. A segurança é um estado em que a sociedade não está submetida a ameaças, sejam quais forem as origens, não havendo, então, obstáculos ao progresso e ao bem-estar.

Quando se tomam ações e atitudes para superar ameaças, isso é defesa! O resultado dessas ações, quando eliminam as ameaças, gera a sensação e o estado de proteção; isso é segurança!

A defesa é o ato; a segurança, o resultado.

Por essa linha de raciocínio, chegaríamos à conclusão de que é inadequado o termo Secretaria de Segurança Pública. Quando se coloca um policial na rua, para a manutenção da ordem pública, está se aplicando o poder de polícia e se tomando uma ação, por meio de algo concreto, o policial. Essa ação concreta vai permitir que o cidadão ande nas ruas com mais confiança, certo de que não vai ser ameaçado por um bandido.

Uma boa DEFESA nacional vai gerar SEGURANÇA nacional

Ou seja, essa ação, a **defesa**, vai criar a sensação de proteção, a **segurança**.

Se, então, a segurança é uma sensação, algo abstrato, e o que é concreto é a ação do policial, o nome correto deveria ser Secretaria de Defesa Pública, do mesmo modo que temos o Ministério da Defesa e não o Ministério da Segurança.

O Ministério da Defesa tem tropas, armamento e equipamentos, assim como as atuais Secretarias de Segurança Pública, ou seja, tomam ações concretas, e isso é defesa.

Assim, nenhum órgão com meios para ações deveria ter a palavra segurança como parte do seu nome, a menos que não tenha esses meios, como é o caso do Gabinete de Segurança Institucional, que não tem tropas e nem poder de polícia, atuando na esfera da inteligência e das políticas para garantir segurança ao Estado.

A favor desse raciocínio, podemos citar que os órgãos que atendem à população em situações emergenciais de acidentes de grande vulto, seja a nível federal, estadual

ou municipal, são chamados de órgãos de defesa civil, e não de segurança civil, pois eles tomam medidas, acionam pessoas e realizam ações.

Da mesma forma, os órgãos que atendem à população em casos de serviços mal prestados ou produtos defeituosos, propaganda enganosa etc. são chamados de órgãos de defesa do consumidor e não de segurança do consumidor, pois tomam ações e medidas concretas em favor do consumidor.

Se o governo subsidiar a agricultura e os bancos oferecerem aos agricultores créditos a juros mais baixos para adquirir máquinas e equipamentos, isso é defesa alimentar. Essas providências farão com que os agricultores plantem e haja a sensação de que não vai faltar comida. Isso é segurança alimentar.

Uma boa defesa civil vai gerar segurança civil; uma boa defesa do consumidor vai gerar segurança do consumidor; uma boa defesa alimentar vai gerar segurança alimentar.

Do mesmo modo, o planejamento de alto nível nacional deve ser chamado de planejamento de defesa nacional, pois o que se planeja é a defesa, sendo a segurança o resultado de uma defesa eficaz. Uma boa **defesa** nacional vai gerar **segurança** nacional.

CONCLUSÃO

Apesar de reconhecermos que o nome de um documento ou de um órgão não é o mais importante – o que deve importar é a sua existência, o seu conteúdo e a sua finalidade –, é imperioso estabelecermos definições e conceituações que sejam simples e comuns – e, acima de tudo, adequadas – não só ao estamento militar como ao civil, pois o planejamento governamental de alto nível é assunto de interesse e participação de todos os segmentos do Poder Nacional, e ficaria muito melhor ordenado e compreendido se fossem usados termos simples e com uniformidade de conceituação, pois, como bem diz o provérbio chinês:

"A SIMPLICIDADE É O ÚLTIMO DEGRAU DA SABEDORIA"

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> / Segurança /; Defesa /; Estratégia;

"Tudo o que foi publicado na RMB em seus mais de 150 anos de existência agora cabe na palma de sua mão"



Adquira já o CD Índice Remissivo!

Apenas R$10,00

Fácil de ser consultado, dividido por assunto e por autor, as matérias nele encontradas podem ser pesquisadas na Biblioteca da Marinha, que possui a coleção completa da Revista.

Se preferir, faça a consulta on line através dos seguintes endereços eletrônicos

Internet:
http://biblioteca.sdm.mar.mil.br/RMB/Cons_Av.asp

Intranet:
http://www.sdm.mb/RMB/Consulta_RMB.asp

AMAZÔNIA PARA QUEM NÃO A CONHECE*

USUFRUIR SEM DEPREDAR

ROBERTO **GAMA E SILVA****
Contra-Almirante (Ref[0])

SUMÁRIO

Introdução
Os limites da Amazônia
As vocações da Amazônia
Vocação florestal
Vocação biogenética
As madeiras nobres
Alimentos, medicamentos, indústria e química
Vocação aquática
As aquavias
Os alimentos protéicos

(Continua)

* N.R.: Este artigo é uma atualização do artigo publicado na *RMB* – 1º trim./2000, p. 89.
Veja também:
– "A internacionalização da Amazônia" – *RMB* – 2º trim/2002, p. 81 a 100;
– "A Amazônia, sua invasão, seu desmatamento e queimada" – *RMB* – 4º trim/2001, p. 95 a 103.
– "Conservação dos ecossistemas amazônicos" – *RMB* – 4º trim/2000, p. 199 a 207.
– "A Amazônia brasileira" – *RMB* – 1º trim/200, p. 89 a 107.
E também:
– "A República socialista Ianomani" – *RMB* – 2º trim/2000, p. 274 a 276; *RMB* – 2º trim/1997 p. 237 a 245 e *RMB* – 2º trim/1993, p. 267 a 269.

** N.R.: O autor é nascido em Manaus, Amazonas. Quando no serviço ativo, atuou por seis anos na região, sendo que quatro deles como presidente do "Grupo Executivo para a região do Baixo-Amazonas – GEBAM", órgão vinculado ao "Conselho de Segurança Nacional" e integrado, na quase totalidade, por especialistas em ciências ambientais. Hoje preside o Partido Nacionalista Democrático – PND.

A piscicultura
A energia cinética
As usinas hidroelétricas
A acidificação das águas
Danos à ictiofauna
A ampliação da navegabilidade
Vocação mineral
Vocação energética
Vocação apícola
Vocação turística
PRESERVAR x CONSERVAR
O PROCESSO SUCESSÓRIO NAS FLORESTAS

INTRODUÇÃO

Deixa-me perplexo a persistência de dúvidas elementares sobre a Amazônia brasileira, mesmo depois da divulgação de inúmeros trabalhos de reconhecimento da região, a começar por aquele, pioneiro, conduzido pelo Radambrasil. Ainda há pouco, chamou-me a atenção uma observação feita por membro do corpo docente de uma universidade federal para o fato "de não haver respostas seguras para inúmeras perguntas que pairam no ar sobre a Amazônia, inclusive sobre a vocação da região".

Como é bem patente o desconhecimento da maior região natural do País, entre outros motivos, pelo fato dos brasileiros relegarem a plano secundário o estudo das ciências naturais, julgo necessário alinhar algumas respostas às dúvidas mais freqüentes, na verdade dívidas, que passam pela cabeça dos compatriotas.

OS LIMITES DA AMAZÔNIA

Em primeiro lugar, faz-se necessário delimitá-la como região natural, eis que o Governo Federal estabeleceu uma grande confusão nesse particular, quando criou a ficção jurídica denominada Amazônia Legal, com a finalidade específica de estender os benefícios da extinta Sudam a áreas vizinhas à verdadeira Amazônia. Esta última mede apenas 4 milhões de quilômetros quadrados, em números redondos, e não os 5,3 milhões atribuídos à chamada Amazônia Legal.

A grande unidade paisagística, perfeitamente definida por padrões de relevo, clima, drenagem, solos e vegetação, abrange as áreas de Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, além de uma faixa de Mato Grosso, limitada ao sul pelo paralelo de 12° S, e mais um pequeno triângulo embutido no Tocantins, definido a oeste pelo curso do Araguaia, a leste pela linha de cumeada da Serra do Estrondo (divisor de águas dos Rios Araguaia e Tocantins) e ao sul pelo paralelo de 6° S. Para ser mais precisa tal delimitação, ainda seria necessário retirar da região natural um trecho bem ao sul de Rondônia, nas vizinhanças de Vilhena, por localizar-se no topo da Chapada dos Parecis e, como tal, estar integrada à unidade paisagística dos cerrados do Brasil Central.

AS VOCAÇÕES DA AMAZÔNIA

Considerando-se que o tamanho da Amazônia brasileira é muito avantajado, superior mesmo à superfície da Índia, sétimo país em extensão territorial, seria muito pouco provável que ostentasse ela uma única vocação natural.

Como era de se esperar, pode-se alinhar, no mínimo, sete vocações imanentes para a maior região natural do Brasil.

Vocação florestal

A primeira, e mais óbvia, é a vocação florestal, como conseqüência do fato dessa tipologia vegetal recobrir três quartas partes da região.

A floresta tropical úmida, a hiléia de Humboldt, comporta duas divisões: densa e aberta, esta última feição exibindo nos espaços entre as árvores latifoliadas cipós, palmeiras ou bambus.

Além dessa vegetação exuberante, o espaço amazônico ainda é povoado pela campinarana, arbórea ou gramíneo-lenhosa, adaptada aos solos arenosos do alto Rio Negro; por savanas (cerrados e campos gerais), resultantes de fatores edáficos ou climáticos, ou da combinação dos dois; pela floresta estacional semidecidual, restrita às elevações do Escudo Brasileiro, ao sul da área; por áreas de formações pioneiras, ou comunidades serais, que ocupam partes de acumulação aluvial, compreendendo várias fases, desde a submersa até a arbórea, e áreas de tensão ecológica, ou de contato entre tipologias distintas, espalhadas por toda a região e recobrindo cerca de 500 mil quilômetros quadrados, dos quais dois terços ainda se confundem com a feição florestal.

Considerando-se que o tamanho da Amazônia brasileira é superior à superfície da Índia, seria muito pouco provável que ostentasse ela uma única vocação natural

Vocação biogenética

A incomparável diversidade florística e faunística da região, resultante de oscilações climáticas ocorridas no passado, espelhada pelas tipologias vegetais e pelas espécies vegetais e animais presentes, define a segunda vocação amazônica, que se pode chamar de biogenética ou biotecnológica, uma vez que se está diante do maior banco genético do planeta.

A floresta tropical úmida, que recobria originalmente 3,5 milhões de km² da Amazônia brasileira, ainda hoje povoa 3,3 milhões de km², o que representa apenas 200 mil km² de desmatamento nos 502 anos de presença européia no Brasil. É, portanto, a floresta mais bem conservada do planeta, ao contrário do que propalam certas entidades alienígenas.

Por sinal, não é só a cobertura florestal que é bem conservada: dos 4 milhões de km² que compõem a verdadeira Amazônia brasileira, apenas uns 350 mil foram submetidos à ação antrópica e, ainda assim, com 150 mil km² desse total modificados para fins institucionais (cidades, vilas, aeroportos, estradas etc.).

O ambiente amazônico, assim conservado e com as numerosas tipologias vegetais que lá prosperam, abriga mais da metade das espécies vegetais e animais da Terra, incluindo, por exemplo, 75% dos artrópodes conhecidos.

É o que se pode chamar de paraíso da biodiversidade!

As madeiras nobres

No tocante ao potencial econômico das madeiras nobres da floresta, basta que se saiba que a hiléia, na parte brasileira, contém algo em torno de 40 bilhões de metros cúbicos de madeira em pé, dos quais 25 bilhões correspondem a espécies já testadas e, por esse motivo, com cotação comercial.

O valor estático desse fabuloso estoque de madeiras, com aproveitamento já definido, é estimado, com bastante aproximação, em 1 trilhão de dólares.

Observe-se, por relevante, que tal valor poderá permanecer constante, para sempre, desde que a floresta seja explorada racionalmente, com a aplicação de técnicas de manejo modernas.

Em outras palavras: a floresta tropical úmida comportar-se-á como uma polpuda caderneta de poupança, de 1 trilhão de dólares, da qual se poderá retirar rendimentos, sem alteração do valor principal.

Alimentos, medicamentos, indústria e química

Todavia, a vocação florestal da região não se esgota com a extração e o beneficiamento das madeiras nobres e com a produção de polpa e aglomerados a partir de outras espécies de madeiras.

Como a heterogeneidade florística é marca registrada da hiléia, há uma extensa lista de aplicações distintas para as espécies nativas, tanto para fins alimentícios, quanto medicinais, industriais e químicos.

Essa heterogeneidade ímpar, também verificada na fauna, é sinônimo de variedade de genes, que serão os recursos da Idade da Biotecnologia que se avizinha.

Então, é também óbvia a vocação biogenética da Amazônia, tanto assim que lá já há registros de inúmeros casos de biopirataria, uma nova modalidade de assalto aos bens da região, perpetrado por agentes dos países mais adiantados, os "Transformadores".

Com relação à cobertura vegetal da Amazônia, mormente no que se refere à tipologia florestal predominante, faz-se necessária uma observação de grande relevância: a vegetação amazônica mantém uma relação biunívoca com o clima instalado na região!

Já foram feitas medições, bem confiáveis, que indicaram a origem do vapor de água que transita no espaço aéreo regional. Chegou-se à conclusão de que cerca de três quintos desse vapor de água, que gera a precipitação, derivam da evaporação do Oceano Atlântico e penetram profundamente no interior da região sob a impulsão dos ventos do quadrante leste, resultantes da composição vetorial dos alíseos de nordeste e de leste, que sopram continuamente no sentido da Zona de Convergência Intertropical.

É a floresta mais bem conservada do planeta, ao contrário do que propalam certas entidades alienígenas

Esta última, a Zona de Convergência Intertropical, interessante esclarecer, é a faixa de baixa pressão que passeia em torno do equador, acompanhando o movimento aparente do Sol na eclíptica.

O restante do vapor de água que se precipita sobre a região, cerca de 40%, é gerado pela evapotranspiração das plantas, destacando-se nesse mister, pela participação majoritária, a floresta tropical úmida.

Ora, grande parte da área recoberta pela floresta tropical é capeada por tipos de solos hoje classificados como oxissolos e ultissolos, excepcionais do ponto de vista físico, devido à grande espessura que apresentam, todavia quimicamente pobres devido ao grau de intemperismo reinante na região.

Por conseqüência, a floresta retira a sua quota de nutrientes dos sais minerais transportados e precipitados pelas chuvas, bem como daqueles liberados pela reciclagem

rápida dos resíduos orgânicos por ela própria produzidos e, ainda, pela decomposição acelerada dos restos da fauna. A rapidez da reciclagem dos resíduos orgânicos, de origem vegetal e animal, é função, também, das chuvas que caem sobre a região.

Assim sendo, a floresta depende fundamentalmente das chuvas para sobreviver!

Como já se determinou que 40% do vapor de água em trânsito pela atmosfera regional provém da evapotranspiração das plantas, que é máxima nas partes florestadas, chega-se a uma segunda conclusão: da mesma forma que a floresta depende das chuvas, as chuvas também dependem da floresta!

Eis aí revelado o maior segredo da Amazônia: a dupla causalidade entre a floresta e as chuvas.

Essa interdependência determina a preponderância da vocação florestal, e também da vocação biogenética, sobre as demais.

Tanto quanto possível, devem ser conservados os ecossistemas florestais, até mesmo porque, no mundo de hoje, são eles capazes de oferecer melhores perspectivas econômicas que os demais.

Há, ainda, uma outra observação importante a fazer sobre os usos alternativos do espaço amazônico.

As condições ambientais que conferem à região o título de Paraíso da Biodiversidade também são responsáveis pela multiplicação dos predadores especializados e dos microorganismos patogênicos. Tais agentes, no entanto, são contidos por mecanismos de autodefesa da própria natureza. No interior da floresta, bem como nos demais tipos de vegetação, há sempre espécies que repelem as pragas, contribuindo para a higidez do conjunto. Prova disso é o aumento sensível do número de espécies, por unidade de área, nos locais onde são mais intensas a atividade dos predadores e a ação dos organismos patogênicos.

Modificada a vegetação natural, para implantação de projetos alternativos, mormente as monoculturas do setor agrícola, desaparecem tais mecanismos de autodefesa e, com isso, manifestam-se, de forma violenta, os ataques das pragas às espécies isoladas.

O valor estático desse fabuloso estoque de madeiras, com aproveitamento já definido, é estimado, com bastante aproximação, em 1 trilhão de dólares

As frustradas experiências da Fordlândia e do Projeto Jari confirmam essa realidade.

Desvenda-se, destarte, mais uma lição da Amazônia: a região não se adapta aos megaprojetos agrícolas.

Vocação aquática

A terceira vocação regional, que também salta às vistas de quem conhece realmente a Amazônia, é a vocação aquátil.

Essa vocação decorre do fato de a Amazônia brasileira armazenar 15% de todo o estoque superficial de água doce da Terra, que ocupam um volume de $16{,}36 \times 10^{15}$ litros. Como o volume de água subterrânea é, normalmente, seis vezes maior do que a de superfície, a nossa Amazônia bem merece o título de Império das Águas.

Tão marcante é a influência das águas na vida dos habitantes da região que, invariavelmente, identificam-se eles como nascidos às margens de tais ou quais cursos de água, ao invés de declinarem os nomes das cidades ou lugarejos que os viram nascer.

Também pudera, pois as águas são os caminhos por onde se deslocam e por onde lhes chegam mercadorias básicas à própria sobrevivência, como o querosene para os candeeiros e a munição para a caça; são elas, também, a fonte do alimento protéico básico, o pescado e, ainda mais, delas esperam os ribeirinhos a dádiva da eletricidade, que lhes propiciará um futuro mais promissor.

As aquavias

Desnecessário, talvez, comentar a seleção prioritária das aquavias como sistema modal de transporte regional. Entretanto, como a maioria dos que se dizem conhecedores da região só a viram do ar, é importante assinalar que o número de cursos de água que integram a Bacia Amazônica configura a região como um gigantesco arquipélago, o arquipélago amazônico, tão pontilhado de ilhas que pouco se pode avançar em terra firme sem que se faça necessário transpor um rio ou um igarapé.

Lá já há registros de inúmeros casos de biopirataria, uma nova modalidade de assalto aos bens da região, perpetrado por agentes dos países mais adiantados, os "Transformadores"

Graças aos gradientes suaves da bacia, no sentido do seu eixo principal e nos rios que drenam as áreas sedimentares, lá se formou, espontaneamente, a maior rede hidroviária do planeta, com mais de 15.000 quilômetros de vias navegáveis, com profundidades mínimas de 2 metros, em qualquer época do ano.

Os alimentos protéicos

Para satisfazer a outra face da vocação aquátil, a produção de alimentos protéicos, pode-se afirmar que a ictiofauna da Bacia Amazônica é a mais diversificada do planeta Terra, com mais de duas mil espécies de peixes. O potencial pesqueiro da Amazônia brasileira é estimado em 300 mil toneladas, enquanto a captura de peixes, nas águas interiores da bacia, não ultrapassa 150 mil toneladas anuais. Nas atuais condições, portanto, a produção pesqueira é suficiente para atender à demanda de uma população que tem o peixe como principal alimento.

A piscicultura

Todavia, uma projeção para o futuro, não muito distante, recomenda a introdução da piscicultura para suprir a demanda crescente, tanto mais que a região oferece condições excepcionais para a criação de peixes.

Há uma experiência notável, conduzida pelo Instituto de Pesquisas da Amazônia (Inpa) nas vizinhanças de Manaus, que registrou uma produção anual de pescado igual a 5 toneladas por hectare, em tanques formados pelo represamento de igarapés. Como a produção anual de carne bovina, na terra firme da Amazônia, é estimada em 30 quilogramas por hectare, a piscicultura oferece dupla vantagem: de produzir muito mais carne e de conservar, mais adequadamente, o meio ambiente, por dispensar o desmatamento para formação de pastos.

A energia cinética

Para completar as benesses da vocação aquátil, falta citar o aproveitamento da ener-

gia cinética das águas para geração de energia elétrica, o que alguns brasileiros mal informados criticam.

O enfoque geomorfológico mostra-nos a Amazônia brasileira como que formada por duas rampas, coincidentes com os Escudos das Guianas e o Brasileiro, debruçadas sobre uma área relativamente plana, como o é a faixa sedimentar.

Ao formato acima descrito juntaram-se os numerosos rios caudalosos, para proporcionar centenas de aproveitamentos para geração de eletricidade, de grande, médio e pequeno portes.

Considerando-se apenas os sítios já inventariados, que não incluem os aproveitamentos de pequeno porte e mesmo alguns de médio e grande porte, a Amazônia brasileira poderá dispor de capacidade instalada da ordem de 134 mil megawatts, superior à capacidade instalada de todas as hidrelétricas dos Estados Unidos da América (115 mil megawatts), país que já esgotou todas as possibilidades de aproveitamento da energia cinética de suas águas.

A floresta depende fundamentalmente das chuvas para sobreviver! Da mesma forma que a floresta depende das chuvas, as chuvas também dependem da floresta! Essa interdependência determina a preponderância da vocação florestal, e também da vocação biogenética, sobre as demais

As usinas hidrelétricas

Como já foi mencionado que a precedência absoluta na região é a conservação da cobertura arbórea, devido à relação biunívoca entre a floresta e as chuvas, convém tecer alguns comentários sobre a construção de usinas hidrelétricas na região.

De pronto, deve ser enfatizado que o impacto ambiental causado pela substituição da vegetação nativa, mesmo do tipo florestal, pelos reservatórios das usinas pode ser considerado nulo, por não afetar o clima, fiador do equilíbrio de todos os ecossistemas amazônicos.

Com efeito, o ciclo hidrológico local ficará livre de qualquer alteração perniciosa, devido ao fato de não se reduzir a proporção da precipitação que retornará à atmosfera para, mais adiante, gerar chuvas. Ao contrário, a evapotranspiração será compensada, com sobras, pela evaporação da superfície líquida dos reservatórios.

O outro parâmetro conformador do clima, a umidade relativa do ar, será até melhorado, pois tenderá a aumentar em decorrência da diminuição do **albedo** (razão entre a radiação refletida por uma superfície e a radiação solar que sobre ela incide), uma vez que a água tem maior capacidade de absorção da energia solar incidente do que qualquer outro tipo de superfície. Por esse motivo, os reservatórios que, no futuro, forem construídos bem ao sul da região, onde os índices pluviométricos começam a se aproximar daqueles típicos dos cerrados do Brasil Central, terão a propriedade de melhorar o microclima nas suas redondezas.

A seguir vêm as críticas à grande dimensão dos reservatórios, em função do que se observou em Tucuruí, Balbina e Samuel. Para respondê-las, basta explicar que os primei-

ros desníveis encontrados nos rios, que têm as suas cabeceiras nos escudos, ocorrem precisamente na faixa de contacto entre a bacia sedimentar e os referidos escudos. Assim sendo, as primeiras hidrelétricas, localizadas bem próximas à foz, suscitam o alagamento de áreas relativamente grandes. A montante, onde as áreas são mais encaixadas no relevo, a dimensão dos reservatórios diminui consideravelmente.

O reservatório de Tucuruí, no Tocantins, ocupa uma superfície de 2.430 km², para uma capacidade instalada de 7.960 megawatts, enquanto o reservatório de Belo Monte, no Xingu, só alagará uma área de 440 km², para uma capacidade instalada de 11.182 megawatts. Embora ambas as barragens ocupem posições nos primeiros desníveis dos dois rios, a de Tucuruí, distante 230 km da foz, localiza-se exatamente na faixa de contato, enquanto a que será construída no Xingu, distante 320 km da foz, encaixa-se mais no relevo, uma vez que se localizará a montante de Altamira, depois da chamada "grande volta" do rio.

Modificada a vegetação natural, para implantação de projetos alternativos, mormente as monoculturas do setor agrícola, desaparecem tais mecanismos de autodefesa e, com isso, manifestam-se, de forma violenta, os ataques das pragas às espécies isoladas, a região não se adapta aos megaprojetos agrícolas

A acidificação das águas

Há, ainda, uma outra crítica acerba relativa à futura acidificação das águas dos reservatórios. Essa crítica procede, no caso das hidrelétricas já concluídas, devido à displicência de não se ter providenciado, a tempo, a limpeza do terreno das áreas que seriam alagadas. Hoje, ao que tudo indica, a floresta inundada pelo lago de Tucuruí já está sendo removida por empresas especializadas, que contam com equipes de mergulhadores. Portanto, espera-se que tais serviços sejam executados antes da formação dos próximos lagos, mesmo porque a extração prévia das madeiras é altamente lucrativa e serviria mesmo para financiar o início das obras civis.

Danos à ictiofauna

Outro ponto controverso é aquele relativo aos possíveis danos à ictiofauna causados pelas barreiras interpostas nos cursos dos rios, que inibiriam a reprodução das espécies que buscam as nascentes para a desova. É um problema contornável, com relativa facilidade, mediante a introdução das "escadas de peixes" nas barragens, providência esta que se tornará automática, a partir do momento em que a competência se fizer presente em todas as etapas da construção das usinas.

Em contraponto às restrições acima, portanto a favor da construção das usinas hidrelétricas, há dois argumentos de peso, totalmente desvinculados da geração de eletricidade, por esse motivo pouco lembrados.

A ampliação da navegabilidade

O primeiro deles é tão importante que, por si só, recomendaria a construção das barragens, mesmo sem a instalação dos

turbogeradores: trata-se da ampliação da navegabilidade dos tributários do Amazonas, além dos limites da Bacia Sedimentar, mediante a instalação de eclusas, em simultaneidade com a construção de barragens.

Depois da implantação de todas as usinas inventariadas, além da abertura de alguns canais e instalação de mais umas poucas eclusas, será possível desatracar um comboio fluvial do porto de Boa Vista, à margem do Rio Branco, para demandar um terminal hidroviário no alto Tocantins, a uns poucos quilômetros de Brasília.Ou, então, alcançar o Tietê, via Araguaia, Aporé e Paraná, até chegar ao subúrbio de São Paulo. Ou, ainda, atingir o porto de Buenos Aires, depois de percorrer o Guaporé, o Paraguai e o Paraná. Tudo isso com o mínimo de consumo de energia, como ensina o Princípio de Arquimedes.

O impacto ambiental causado pela substituição da vegetação nativa, mesmo do tipo florestal, pelos reservatórios das usinas pode ser considerado nulo, por não afetar o clima, fiador do equilíbrio de todos os ecossistemas amazônicos

Vocação mineral

A quarta vocação da Amazônia brasileira não é visível a olho nu, mas é tão valiosa e tão fascinante quanto as três primeiras. Trata-se da vocação mineral, isto é, aquela ligada à extraordinária riqueza do subsolo regional, que tem como suporte o Escudo das Guianas, ao norte, o Escudo Brasileiro, ao sul, e a bacia intracratônica, de origem sedimentar, entre as duas estruturas cristalinas.

Os dois Escudos, que ocupam metade do espaço em foco, datam da Era Arqueozóica (3,7 a 2,5 bilhões de anos atrás) e são as plataformas originais que geraram o continente, ostentando, por esse motivo, as rochas mais antigas da América do Sul.

A idade e a dimensão avantajada desses dois Escudos concedem-lhes excepcionais condições metalogenéticas, razão pela qual contêm eles as maiores reservas mundiais de nióbio e titânio; provavelmente a maior reserva de ouro também, por ser ele a substância mineral típica do Arqueozóico; a quarta maior reserva de estanho; a quinta de ferro, todavia de minérios de alto teor; a sexta de cobre, além de quantidades apreciáveis de berilo, chumbo, cromo, lítio, manganês, molibdênio, prata, tântalo, terras raras, tungstênio, zinco, zircônio e minerais radioativos, tório e urânio. Os Escudos, ademais, apresentam ambientes mineralizados em apatita, barita, fluorita, diamantes e pedras preciosas.

Há um pequeno detalhe, pouco divulgado, que bem demonstra a potencialidade das duas estruturas cristalinas da Amazônia: o exame das imagens-radar revela a existência de mais de 200 chaminés vulcânicas na região, das quais apenas três foram pesquisadas até o momento.

Na primeira delas, o Complexo Carbonatítico dos Seis Lagos, os pesquisadores se depararam com o maior depósito de nióbio do planeta, que guarda mais de 85% das reservas mundiais. O Carbonatítico dos Seis Lagos localiza-se no município de São Gabriel da Cachoeira, antigo Uaupés, no estado do Amazonas.

As duas outras chaminés submetidas a pesquisa, os Complexos Alcalinos-Ultrabásicos de Maraconaí e de Maicuru, ambos localizados no Baixo-Amazonas setentrional, estado do Pará, armazenam mais

de 2 bilhões de toneladas de anatásio, minério de titânio.

Que surpresas nos estarão reservadas nas outras duas centenas de chaminés?

A Bacia Sedimentar completa, adequadamente, o leque de minerais disponíveis no subsolo amazônico, por conter a terceira reserva mundial de bauxita de grau metalúrgico, minério de onde se extrai o alumínio metálico; o quarto lugar em bauxita de grau refratário, o segundo lugar em caulim, depósitos expressivos de evaporitos (sal-gema e óxidos de potássio); hidrocarbonetos (petróleo e gás natural); linhito; turfa e diversos materiais usados na construção civil.

O carvão mineral, produto típico de ambientes de sedimentação, não se formou no subsolo amazônico, uma vez que no intervalo propício para a sua geração, o Carbonífero (350 a 300 milhões de anos atrás), a região vagava nas proximidades do Pólo Sul e estava submetida a clima árido, impróprio ao florescimento da vegetação geradora do mineral em foco.

Note-se, pela importância, que o subsolo regional mantém estoques consideráveis de todos os metais novos, isto é, daqueles mobilizados recentemente pelas tecnologias de ponta: berilo, nióbio, tântalo, terras raras, titânio e zircônio.

Observe-se, ainda, que a fartura de energia de origem hídrica, em toda a Amazônia, transforma a vocação mineral em vocação minero-industrial, pelo fato de tornar possível o beneficiamento local dos minérios. O processo de transformar o minério na substância elementar valoriza sobremodo qualquer operação comercial, além de gerar empregos.

Para se ter uma idéia precisa da importância do beneficiamento doméstico dos minérios, bastará citar que toda a produção anual das substâncias minerais, inclusive daquelas usadas para geração de energia, equivale a pouco mais de 5% do Produto Mundial Bruto. Depois do beneficiamento, os produtos finais chegam a valer metade do mesmo índice mundial.

Além dessa vantagem, em dinheiro sonante, há ainda uma outra representada pelo aproveitamento dos minerais associados ao mineral principal. O recém-aprovado projeto de mineração do cobre em Carajás, envolvendo cinco depósitos, prevê a produção do cobre metálico de duas jazidas, futuras minas, que são a de Salobo e a conhecida como 118. Nas demais, incluindo a do Sossego, o plano prevê apenas a elevação do teor de cobre contido de 1% para 30% e a venda desse "concentrado de cobre". Ocorre que, em Carajás, o minério de cobre aparece associado com ouro, prata e molibdênio, razão pela qual se o concentrado for exportado, a empresa mineradora estará cedendo, gratuitamente, o ouro, a prata e o molibdênio para os compradores...

A fartura de energia de origem hídrica, em toda a Amazônia, transforma a vocação mineral em vocação minero-industrial, pelo fato de tornar possível o beneficiamento local dos minérios

Finalmente, todavia não menos importante, a notável vocação mineral pode ser desenvolvida sem danos ambientais irreparáveis, não só pelo caráter pontual da exploração mineral, mas também pela possibilidade de restauração da paisagem, inclusive com o plantio das espécies nativas originais, quando concluídos os tra-

balhos de pesquisa e quando esgotadas as minas.

Vocação energética

A quinta vocação natural da Amazônia é a energética, já indiretamente apontada quando se declinou o extraordinário potencial hidrelétrico da região, até agora pouco aproveitado, embora decorrente de fonte renovável e "limpa".

Além disso, entretanto, a posição equatorial concede à região um tempo de exposição máximo e uniforme às radiações solares, que permite a otimização do uso dessa fonte de energia abundante, limpa e gratuita, tanto por meio da captação direta, por meio de aquecedores solares e células fotovoltaicas, quanto por via indireta, através da reação fotossintética. Essa última forma de aproveitamento, contudo, não deve ser generalizada, ficando restrita a determinadas áreas não florestadas. A superfície foliar das florestas homogêneas, implantadas para gerar energia, será sempre inferior à da floresta nativa substituída, circunstância que diminui a transpiração e, dessa maneira, torna desaconselhável a implantação de "florestas energéticas" nos domínios da hiléia.

Para tornar mais nítida a vocação energética da Amazônia, deve ser lembrado que o subsolo amazônico é rico em minerais radioativos e naqueles usados pelas tecnologias de ponta, fato que abre uma janela para o futuro, quando a demanda de energia na região ultrapassar as demais oportunidades de geração.

Vocação agrícola

A sexta vocação, a agrícola, é bem polêmica, por se chocar frontalmente com as vocações florestal e biogenética. Todavia, não deve ser descartada, uma vez que há lugar no espaço amazônico para a agricultura.

Estudos detalhados sobre o problema da produção de alimentos no mundo, promovidos pelo governo dos Estados Unidos da América (*The World Food Problem*, The White House, 1967), revelaram que o Brasil, como um todo, dispõe, aproximadamente, de 5 milhões de km² de terras potencialmente aproveitáveis para a agricultura. Desse total, destaca-se um estoque de quase 2,5 milhões de km² localizado na Amazônia brasileira, equivalente a 8% das disponibilidades mundiais.

Todavia, enquanto nas áreas localizadas em países desenvolvidos, todos em zonas de clima temperado, só é possível colher uma safra anual, na Amazônia é possível colher duas e mesmo três safras anuais de culturas de ciclo curto.

"Eles não querem o nosso bem, mas os nossos bens!"
Padre Antônio Vieira

Além do grande estoque de áreas potencialmente aproveitáveis para agricultura, a Amazônia brasileira ainda contraria a regra dos solos quimicamente pobres que, normalmente, capeiam o trópico úmido. Na região, há, pelo menos, 100 mil km² de várzeas férteis, margeando os rios que drenam áreas sedimentares (rios de água barrenta) e mais 270 mil km² de solos férteis localizados em "terra firme", com grandes núcleos de concentração no Acre e na faixa limítrofe com o Amazonas (140 mil km²), em Rondônia, nas duas margens da BR-364 (60 mil km²) e nas redondezas de São Félix do Xingu (10 mil km²). Ao total de terras férteis, todavia, devem ser adicionadas as pequenas manchas de solos eutróficos existentes em torno dos diques de diabásio, comuns em toda a Amazônia.

Esses números autorizam a inserção da agricultura como vocação amazônica, em-

bora com a séria restrição imposta pelo recobrimento florestal de grande parte das áreas potencialmente aproveitáveis e das áreas capeadas com solos férteis.

A restrição, todavia, não se aplica às áreas naturalmente férteis e povoadas pela vegetação gramíneo-lenhosa, que poderão ser aproveitadas de imediato, sem risco de alterações climáticas. Entre as áreas com esse perfil estão as várzeas que margeiam os rios de água barrenta, como o Solimões-Amazonas.

No futuro, depois de concluído o Zoneamento Ecológico-Econômico da região e caso a população do País necessite de alimentos, então poder-se-á lançar mão de parte dos solos eutróficos, localizados na "terra firme".

Vocação turística

A sétima vocação amazônica é a turística, que decorre do fato de a região ser a mais bem conservada do planeta. É uma vocação capaz de propiciar bons rendimentos para a população local e que poderá perdurar enquanto os brasileiros souberem manter a Amazônia como o derradeiro reduto natural do planeta Terra.

★

Definidas as vocações naturais da Amazônia brasileira, adredemente delimitada, resta esclarecer mais duas dúvidas, a primeira relativa a conceitos da ciência ecológica e a segunda referente à moderna interpretação do processo sucessório nas florestas tropicais úmidas.

PRESERVAR x CONSERVAR

Erradamente, talvez por influência das organizações não-governamentais estrangeiras, sempre de olho grande nos recursos naturais da Amazônia, fala-se muito em "preservar" a região.

Ora, de acordo com a ciência ecológica, "preservar" é uma das medidas usadas no afã de "conservar a natureza".

Entende-se por "conservar a natureza" a manutenção de um estado de harmonia entre o homem e o ambiente que o cerca, de modo a assegurar o aproveitamento contínuo das plantas, dos animais e materiais úteis, por meio de ciclos ajustados de extração, coleta, colheita, abate, captura e, por fim, renovação.

A conservação da natureza, pois, aceita a ação antrópica, desde que executada de modo racional, a fim de garantir a continuidade do aproveitamento dos bens naturais.

Quando, no entanto, surgir o perigo de extinção de espécies ou de danos irreparáveis a determinados ecossistemas, reconhecidamente frágeis, então se poderá aplicar o corretivo denominado "preservação", que consiste na manutenção da intocabilidade de certas áreas, normalmente pequenas, seja como refúgio de espécies em extinção, seja para concessão de tempo para recuperação de danos.

Então, é sutilmente perigosa a repetição continuada do conceito de que a Amazônia precisa ser "preservada", pois isso poderá levar as autoridades responsáveis, todavia cientificamente despreparadas, a assumir compromissos de manter intocável a Amazônia brasileira – "paraíso dos recursos naturais".

Mas qual é o interesse das organizações não governamentais estrangeiras em "preservar" a Amazônia brasileira?

Muito simples: como, na realidade, tais organizações têm ligações estreitas com os governos dos respectivos países de origem, trabalham elas para manter intactos os recursos naturais da nossa maior região natural para um eventual uso futuro, quando esses recursos se esgotarem alhures.

Nesta altura, os brasileiros precisam recordar o ensinamento do padre Antônio Vieira aos tamoios, alertando-os contra o apoio que vinham concedendo aos invasores franceses: "Eles não querem o nosso bem, mas os nossos bens!".

O PROCESSO SUCESSÓRIO NAS FLORESTAS

Com referência ao processo sucessório nas florestas tropicais úmidas, deve ser ressaltado que foge ele ao padrão imaginado pelos estudiosos acostumados a observar o que ocorria nas florestas de clima temperado: uma substituição ordenada de espécies vegetais e animais que chegava ao auge com o clímax ótimo da vegetação e da fauna associadas, de acordo com os parâmetros físicos de cada região.

Na floresta tropical, ao contrário, a sucessão é determinada pelo preenchimento de lacunas abertas em conseqüência da queda de árvores da sinusia dominante.

A derrubada das árvores na floresta tropical úmida é muito mais freqüente do que nas florestas temperadas devido aos efeitos da erosão pelas enxurradas, que vão expondo as raízes e enfraquecendo a sustentação. Além disso, as tempestades magnéticas, comuns no trópico úmido, acabam por aumentar o numero de árvores abatidas por causas naturais.

Por permitirem a entrada da luz solar, as lacunas suscitam o desencadear de um processo sucessório imprevisível, pois somente umas poucas arvoretas lá existentes em estado letárgico conseguirão crescer e incorporar-se ao dossel da floresta.As demais, menos espertas, serão impedidas de atingir a sinusia dominante devido ao sombreamento imposto pelas que se desenvolveram mais rapidamente.

Então, o clímax das florestas principais é de tal modo dinâmico que as espécies, ao invés de se sucederem ordenadamente, o fazem segundo um padrão semelhante ao de uma colcha de retalhos: uma mesma área observada ao longo do tempo poderá manter a mesma biomassa, todavia com espécies distribuídas espacialmente de forma diversa e, freqüentemente, com significativas modificações no inventário florestal.

Esse clímax dinâmico, importante assinalar, provoca uma pequena liberação positiva de oxigênio, decorrente da fixação do dióxido de carbono nas árvores em crescimento para ocupação das lacunas. Tal fenômeno, entretanto, não autoriza a suposição de que a hiléia atue como pulmão do mundo. Pulmão do mundo é o oceano global que absorve o excesso de dióxido de carbono atmosférico, transformando-o em carbonatos, que se depositam no fundo dos mares.

O conhecimento do processo sucessório na floresta amazônica é deveras importante para que a "caderneta de poupança" lá contida possa render dividendos continuamente, sem que se lhe diminua o principal.

★

Usufruir sem depredar, esse o lema que deve orientar o esforço para incorporação definitiva da região ao ecúmeno nacional, tarefa que deverá ser executada exclusivamente por brasileiros, sem qualquer interferência externa.

"Brasil acima de tudo, sob a proteção de Deus!"

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS> / Amazônia /; Ecologia /; Matérias-primas /; Recursos /; Energia;



Serviço de Documentação da Marinha

O SDM é o órgão responsável pela memória da Marinha. O Serviço de Documentação tem como atribuição estudar, pesquisar e divulgar a história marítima brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil.

Criado em 1943, o SDM reúne atualmente sete departamentos, distribuídos em cinco prédios históricos:

- *na Sede Ilha das Cobras funcionam os Departamentos de Arquivo, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;*
- *na Rua Dom Manuel (Praça XV) fica o Museu Naval;*
- *no Espaço Cultural da Marinha estão atracados o Navio-Museu* Bauru, *o Submarino-Museu* Riachuelo *e o Rebocador-Museu* Laurindo Pitta;
- *na Rua Mayrink Veiga está a Biblioteca da Marinha;*
- *o SDM abrange ainda a Ilha Fiscal – local onde foi realizado o Último Baile do Império.*

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 300 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2001.

"OS QUATORZE PONTOS" DE WILSON*
(Pag. 52 de *Pax em Pax*)

HAROLDO BASTO **CORDEIRO JUNIOR**
Contra-Almirante (Ref[s])

Nota biográfica – Woodrow Wilson foi o 28º Presidente dos Estados Unidos da América do Norte; educador, formado pela Universidade de Princeton e John Hopkins, obteve seu título de PhD com o primeiro de seus livros sobre o governo norte-americano. Foi membro do Congresso (deputado – 1885), tendo, posteriormente, retornado à carreira pedagógica; foi professor em Bryn Mawr, Wesleyan (1885-90) e Princeton, onde, entre 1902 e 1910, ocupou a função de *chancellor* (reitor). As reformas por ele implementadas durante sua reitoria em Princeton muito influenciaram o sistema universitário norte-americano. Em 1910 entrou para a política, filiando-se ao Partido Democrata, no qual suas idéias liberais lhe granjearam grande popularidade e a indicação para concorrer à Presidência da República em 1912. Sua vitória na eleição foi esmagadora, o que lhe proporcionou autoridade para promover seu programa de reformas (denominado "New Freedom") – diminuição de tarifas, instituição do imposto de renda gradual, limitação em oito horas para o trabalho diário – e de significativa legislação sobre o trabalho infantil. Sua atuação no plano internacional não foi bem sucedida, especialmente a tentativa de intervir na política interna do México. Foi reeleito em 1916, tendo, em sua campanha eleitoral, assumido formalmente o compromisso de manter os Estados Unidos fora da guerra na Europa, em que o país já estava inexoravelmente envolvido – declarou guerra à Alemanha em abril de 1917. Em 1918, propôs, formalmente, o início das negociações de paz (já houvera outras iniciativas anteriores, infrutíferas), apresentando o documento que ficou conhecido como "Os Quatorze Pontos", que correspondia às exigências norte-americanas para a paz e para o período que se lhe seguiria. Sua iniciativa foi aclamada, mas, na Conferência de Paz de Versailles, quando confrontada com os compromissos políticos dos aliados e suas exigências por reparações de danos, não foi, em sua maior parte, sequer considerada. (NT – quem, no início do século XXI, analisa o documento pode observar que muitos desses aspectos repercutiram durante o século XX e mesmo no início do século XXI). No regresso de Versailles, Wilson assistiu ao desvanecimento de seu sonho, o cerne de seu pensamento estratégico para a manutenção da Paz, a **Liga das Nações**. O Congresso norte-americano, segundo alguns pela intransigência política de Wilson, recusou autorização para a filiação dos Estados Unidos à Liga das Nações, o que, sem dúvida, em muito a enfraqueceu politicamente. Wilson abandonou a vida pública em 1921, com a saúde abalada, tendo sido, indubitavelmente, e apesar de sua inflexibilidade e intransigência em aspectos políticos, um dos mais inteligentes e de mais elevados princípios dos presidentes dos Estados Unidos.

Fonte: http://www.biography.com

---

* N.R.: Ver também "O povo norte-americano e o poder militar vistos sob uma perspectiva histórica", na *RMB* 2º trim/1999, págs. 73-88, e "As guerras do futuro na nova ordem mundial: O novo modelo e as conseqüências para as Forças Armadas nacionais", na *RMB* 4º trim/2002, págs. 109-136.

INTRODUÇÃO/CONCLUSÃO

Em janeiro de 1918, já parecia selada a derrota alemã na Primeira Guerra Mundial, ainda que se deva ressaltar que o exército alemão não havia sido derrotado e ocupava território francês e belga e que a fronteira oriental da Alemanha estava pacificada, em virtude da defecção da Rússia, o que permitia à Alemanha concentrar sobre os Aliados do Ocidente todo o seu poderio bélico terrestre. Sua Marinha de Guerra de superfície estava contida em suas bases no Báltico e seus submarinos constituíam-se na única força naval capaz de atuar contra os Aliados e Estados Associados – o propósito de contenção da força naval alemã fora atingido e, assim, os Estados Centrais se encontravam ilhados de suas colônias e fontes de matérias-primas, o que provocava dificuldades no abastecimento da população alemã, ainda mais que a força de trabalho rural fora convocada para o serviço militar. E já haviam começado a ocorrer, no interior da Alemanha, insurreições motivadas, basicamente, pelas dificuldades que vinha enfrentando para alimentar sua população, o que mais ainda prenunciava o término da guerra.

No dia 8 de janeiro de 1918, os Estados Unidos da América do Norte apresentaram a seus aliados e à comunidade internacional um documento, que ficou conhecido como "Os Quatorze Pontos de Woodrow Wilson", no qual consolidava, de forma inequívoca e, por que não dizer, autoritária suas exigências para o encaminhamento das negociações para o término da guerra e o restabelecimento da paz. Era a primeira vez que um país exógeno ao continente europeu "**se atrevia**" a formular para a comunidade internacional exigências para o término de uma conflagração, bem como a explicitar diretivas peremptórias para o comportamento, nos anos que se seguiriam, de nações soberanas. Uma análise preliminar desse documento, cuja tradução é apresentada a seguir, parece evidenciar que os Estados Unidos pareciam pretender firmar, de forma insofismável, suas hegemonia e liderança políticas sobre o mundo. Parecia, sem dúvida, o primeiro vagido de autoritarismo, soterrando o tradicional isolacionismo que, desde sua independência, em 1766, fora a tônica da política externa norte-americana. É importante, entretanto, recordar que os Estados Unidos já atuaram isoladamente na arena internacional, na promoção de seus interesses: a incursão contra os piratas bérberes, a guerra contra a Grã-Bretanha, em 1812, a guerra contra o México, a "investida" sobre o Pacífico e o Japão, a participação no "colegiado internacional" (Grã-Bretanha, Rússia, Alemanha e França) posterior à Segunda Guerra do Ópio, a guerra contra a Espanha (em que se apropriaram de Cuba, das Filipinas e de Guam), além de terem imposto sua participação, na condição de árbitro internacional, no conflito entre a Grã-Bretanha e a Venezuela (sobre a região do Essequibo), com o presidente norte-americano, Mac Kinley, na condição de árbitro e de mediador de conflagrações, como o presidente Theodore Roosevelt na guerra entre a Rússia e o Japão. E não se deve esquecer que, em 1822, o presidente Monroe havia formulado a Doutrina Monroe ("a América para os americanos", sem especificar quais), na qual alertava os países da Europa que o continente americano não aceitaria ingerência exógena em seu território – não eram, portanto, os Estados Unidos um neófito nos assuntos internacionais, que sempre pretendera conduzir de acordo com seus interesses. Mas neste documento, em particular, os Estados Unidos diziam, claramente, a todas as nações do mundo o que pretendiam que fosse feito para o término da guerra e determina-

vam o comportamento a ser seguido depois de concluída a paz – era o primeiro brandir ostensivo do *Big Stick*.

OS QUATORZE PONTOS DO PRESIDENTE WOODROW WILSON (tradução)

Serão nossos desejo e propósito que, quando se iniciarem as negociações para a paz, sejam conduzidas de forma absolutamente transparente não envolvendo, ou admitindo, entendimentos sigilosos de qualquer natureza. Os dias de conquistas e ampliações territoriais estão encerrados, como também o estão os dias dos pactos secretos, concluídos para atender aos interesses particulares de qualquer governo e passíveis de, a qualquer momento imprevisto, virem a perturbar a paz universal. Esta feliz realidade é, agora, oferecida a todos os homens públicos cujos pensamentos não continuam em época já ultrapassada e encerrada e torna possível a todas as nações cujos propósitos sejam consistentes com a Justiça e a Paz no mundo proclamar agora, ou em qualquer outra ocasião (meu o grifo, para indicar uma "porta aberta" para futuras adesões), os propósitos que tiverem em vista.

Entramos nesta guerra porque haviam ocorrido violações do Direito que afetavam o cerne (de nossas instituições?) e tornavam impossível a existência de nosso povo até que fossem corrigidas, e o mundo, de uma vez por todas, dotado de recursos contra sua repetição. O que exigimos, portanto, e que não é nada especial para nós, é que o mundo seja tornado seguro para todas as nações amantes da paz que, como a nossa, pretendam viver sua própria vida, decidirem sobre suas próprias instituições, sentirem-se garantidas pela Justiça e pelo apropriado relacionamento com os outros povos do mundo, contra o uso da força e de agressões egoístas. Todos os povos do mundo são, em realidade, parceiros nesses ideais e, de nossa parte, é perfeitamente claro que, a não ser que a Justiça seja feita para as outras, não o será para nós. O projeto de paz mundial é, portanto, nosso único propósito e consideramos que as normas abaixo constituem, como as vemos, a única forma de assegurá-la (meu o grifo, para denotar a unilateralidade e autoritarismo implícito):

I. Os Tratados de Paz deverão ser concluídos de forma transparente e, depois de sua aprovação, não haverá entendimentos internacionais, de qualquer natureza, a não ser que conduzidos pela diplomacia, de forma sempre ostensiva e com ampla divulgação à opinião mundial.

II. Absoluta liberdade de navegação, fora das águas territoriais, tanto na paz como na guerra, admitindo-se, entretanto, a proibição da navegação, em sua totalidade ou em áreas marítimas determinadas, por meio de ações internacionais realizadas para a imposição de sanções internacionalmente decididas.

III. A eliminação, até onde possível, de todas as barreiras econômicas e o estabelecimento de igualdade de condições de comércio, para todos os países que anuírem à paz e se associarem para sua manutenção.

IV. Garantias adequadas, oferecidas e adotadas, de que os armamentos nacionais serão reduzidos a um nível mínimo, condizente com a segurança interna exigida.

V. O ajuste livre, franco e absolutamente imparcial de todas as reivindicações coloniais, baseado na estrita observância do princípio de que na determinação de todas as relações de soberania deverão ser considerados os interesses da população envolvida com o mesmo valor que a pretensão do estado que queira impor sua vontade sobre outro.

VI. A evacuação de todo o território russo que se encontra sob ocupação militar e que todos os problemas que afetem a Rússia contem com a melhor e mais livre cooperação das outras nações para lhe permitir a oportunidade de, sem empecilhos ou embaraços, determinar independentemente seu desenvolvimento político e suas políticas nacionais, ao mesmo tempo em que se lhe ofereça as mais sinceras boas-vindas à sociedade das nações livres, com instituições internas de sua própria escolha; e, mais do que apenas as boas-vindas, a assistência de que precisar e desejar. O tratamento a ela concedido, pelas nações irmãs, se constituirá em duro teste de boa vontade e deverá corresponder à compreensão de suas necessidades, e não aos interesses das demais nações, e da demonstração de simpatia e altruísmo que lhe for votada.

VII. A Bélgica, o mundo todo concordará, deverá ser evacuada e restaurada, sem qualquer limitação na soberania de que gozava entre as outras nações livres. Nenhuma outra atitude pode significar tanto para a restauração da confiança entre as nações nas leis que elas próprias estabelecerem e determinarem para seu inter-relacionamento. Sem ela, este ato cicatrizante de toda a estrutura e da validade do direito internacional estará, para sempre, prejudicado.

VIII. Todo o território francês será liberado e as áreas sob ocupação restituídas a sua soberania, bem como o mal feito, à França, pela Prússia, em 1871, na questão da Alsácia-Lorena, que desequilibrou a paz no mundo por quase cinqüenta anos, corrigido, de modo que a paz possa ser considerada segura no interesse de todos.

IX. O ajustamento das fronteiras da Itália deve ser realizado, de acordo com linhas de nacionalidades claramente definidas.

X. Aos povos da Áustria-Hungria, cujos lugares entre as nações desejamos ver protegidos e garantidos, deverá ser assegurada a mais livre oportunidade de desenvolvimento autônomo.

XI. A Romênia, a Sérvia e o Montenegro deverão ser evacuados e os territórios sob ocupação a eles restituídos; livre e seguro acesso ao mar deverá ser garantido à Sérvia e as relações entre os diversos estados balcânicos deverão ser determinadas por meio de aconselhamento amistoso, segundo as linhas estabelecidas de fidelidade e da nacionalidade de cada um; e deverão ser oferecidas garantias internacionais de independência política e econômica aos diversos estados balcânicos.

XII. A parte turca do atual Império Otomano deve ter sua soberania assegurada, mas as outras nacionalidades que se encontram sob domínio turco devem receber a garantia de uma vida segura e uma oportunidade de desenvolvimento autônomo, sem interferência externa; o Dardanellos (estreito) (...será?) permanentemente aberto à livre navegação dos navios e ao comércio de todas as nações, o que será internacionalmente garantido por acordos.

XIII. Será criado um estado polonês independente, constituído pelos territórios habitados por populações de indubitável ascendência polonesa, a ele assegurado livre acesso ao mar, e sua independência, política e econômica, e integridade territorial serão protegidos por tratados internacionais.

XIV. Deverá ser criada uma associação geral de nações, fundamentada em acordos internacionais específicos, cujo propósito será proporcionar garantia de independência política e integridade territorial tanto aos grandes quanto aos pequenos estados.

Com respeito à necessária correção das injustiças cometidas e à insistência pela Justiça, sentimo-nos parceiros íntimos de todos os governos que se associaram na luta contra os imperialistas. Não podemos nos colocar separados em interesses ou divididos em propósitos. Permaneceremos unidos até o fim.

Estamos dispostos a lutar, e continuar a luta, até que sejam concluídos os acordos e pactos que consideramos necessários (meu o grifo); mas somente porque queremos que a Justiça prevaleça e desejamos que seja obtida uma paz justa e estável como a que só pode ser conseguida pela remoção da principal incitação à guerra, o que este programa pretende. Não temos inveja da grandeza da Alemanha e nada neste programa a prejudica. Não guardamos rancor contra ela por suas realizações, progressos científicos, ou empreendimentos pacíficos que fizeram seu histórico tão brilhante e invejável. Não pretendemos prejudicá-la ou, por qualquer forma, obstruir sua legítima influência e poder. Não pretendemos combatê-la, quer com armas quer com acordos comerciais, se ela estiver desejosa de se associar conosco e com as demais nações amantes da paz por meio de acordos justos e legítimos, em relacionamento leal. Pretendemos que aceite um lugar de igualdade entre os povos do mundo – o novo mundo, em que agora vivemos – em vez de um lugar de supremacia.

Fonte do texto em inglês: http://www.yale.edu/lawweb/avalon/wilson14.htm

UMA ANÁLISE DO DOCUMENTO, FEITA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

O documento consolidava, de forma subliminar, porém insofismável, uma pretendida predominância política sobre o mundo e permitia entrever o pensamento norte-americano sobre a forma pela qual deveria o mundo ser organizado, bem como o procedimento a ser obedecido, em suas relações políticas e econômicas, por todos os demais estados. É interessante observar-se sua permanência temporal, ainda que não tenha sido implementado e que alguns dos problemas que pretendia resolver se tenham estendido até os dias de hoje.

O preâmbulo do documento

O primeiro parágrafo do preâmbulo apresenta o propósito de sua elaboração, formulado como uma enumeração de princípios, absolutamente respeitáveis e pomposamente enunciados, que se poderiam considerar idealísticos e utópicos, constituindo como que um pensamento desiderativo (*wishfull thinking*) – há que considerar-se que a Primeira Guerra Mundial, a "Grande Guerra", fora aclamada, pela imprensa ocidental (em especial a norte-americana), como "a guerra para acabar com as guerras". Mas, nessa "declaração de princípios" inicial, se encontrava implícito, desde logo, o caráter autoritário (*our wish and purpose*) com que fora concebido o documento e explicita a exigência de transparência absoluta nas negociações de paz, vedando a realização de entendimentos sigilosos de qualquer natureza entre as partes conflitantes – parece, mesmo nos dias de hoje, inconcebível procedimento dessa natureza.

O segundo parágrafo do preâmbulo parece apresentar uma justificativa superficial para a entrada dos Estados Unidos na Primeira Guerra Mundial. É conveniente recordar que os Estados Unidos só entraram na guerra em 1917, e mesmo assim na qualidade de "Estado Associado" e não como aliado formal, depois de acirrada campanha eleitoral, em que o mais importante tema, adotado pelos principais concorrentes, fora o compromisso de mantê-los fora da guerra, como demonstram as declara-

ções pacifistas feitas por Woodrow Wilson em sua plataforma eleitoral e durante a campanha em que buscava a reeleição e em que, formal e publicamente, se comprometia a manter os Estados Unidos fora do conflito – parece, portanto, ser a apresentação de um *causus bellii*, uma justificativa para a entrada na guerra.

Nenhuma das alegadas violações do Direito Internacional a que se refere o documento foi formalmente explicitada, mas, sem dúvida, uma delas fora a adoção, pela Alemanha, da guerra submarina irrestrita e o conseqüente afundamento, sem aviso prévio, de alguns navios, entre eles o *Lusitânia*, no qual se encontravam embarcados muitos passageiros de nacionalidade norte-americana, e o famoso e controverso "telegrama Zimmermann", em que o chanceler alemão teria "convidado" o México a retomar o território anteriormente anexado pelos Estados Unidos – segundo algumas fontes, esse telegrama fora "plantado" pelo Serviço Secreto britânico. Parece difícil imaginar, simplisticamente, que apenas a defesa de princípios como a "liberdade dos mares", o afundamento do *Lusitânia* e uma muito discutível ameaça ao território do Novo México houvessem sido capazes de arrastar à guerra os Estados Unidos. Na verdade, os Estados Unidos já se encontravam comprometidos com os Aliados (se bem que tivessem permanecido, até o fim da guerra, na condição de "Estado Associado"), a despeito de haver o governo norte-americano, reconheça-se, tentado, inicialmente, manter estrita neutralidade.

O sistema bancário norte-americano, por exemplo, fora instruído a não conceder crédito aos beligerantes, mas os banqueiros, industriais e comerciantes logo se insurgiram contra a perda de oportunidades para a obtenção de polpudos lucros; e, não só empréstimos, como matérias-primas (cobre, algodão, trigo) e produtos manufaturados (especialmente armas e munição) continuaram a ser fornecidos – as indústrias norte-americanas passaram a atender diretamente a encomendas britânicas e francesas, o que proporcionou à economia norte-americana um significativo surto de desenvolvimento.

Ora, se os submarinos alemães provocassem a interrupção de tão importante intercâmbio, a economia norte-americana, como um todo, poderia enfrentar um processo recessivo de desaquecimento. E, se os Aliados fossem derrotados, os vultosos empréstimos a eles concedidos estariam perdidos.

Em suma, os Estados Unidos entraram na guerra, como escreveu, causticamente, A.J.P. Taylor em seu livro *A Primeira Guerra Mundial*, "para manter a sua prosperidade e para que os ricos, e politicamente influentes, comerciantes e industriais norte-americanos pudessem ficar ainda mais ricos".

*
* *

Merecem, também, mais detalhada análise as exigências consolidadas nos 14 Pontos, uma vez que marcariam, até premonitoriamente, o transcurso do século XX, por apresentarem a visão norte-americana dos problemas internacionais e a forma como viam a possibilidade de sua solução. É conveniente, aqui, antecipar que as medidas preconizadas não foram implementadas, em sua maior parte, até porque contrariavam muitos dos interesses dos Aliados.

Os Aliados europeus não aceitaram a intromissão norte-americana e, no Tratado de Versalhes, tomaram, especialmente a França, posições a ela contrárias, enquanto que a Grã-Bretanha, a própria França, a Holanda e a Bélgica, o Japão e a Austrália (parte do Império Britânico, mas com aspirações territoriais no Pacífico Sul) parecem

ter percebido uma ameaça velada a sua postura imperialista e a ela se anteposto.

E a Wilson faltou o próprio apoio norte-americano, tendo sido vetada, no Senado norte-americano, a participação norte-americana na "associação geral das nações", a "Liga das Nações", constante do Ponto XIV, talvez por temerem, os Estados Unidos, dentro da linha de isolacionismo que haviam herdado dos *Founding Fathers*, o comprometimento automático nos negócios e políticas de outros países que poderia corresponder às decisões do organismo de direção da Liga das Nações e a conseqüente perda da capacidade do Congresso norte-americano de influir diretamente nas relações internacionais dos Estados Unidos e em sua condução.

Parece, entretanto, necessário mencionar que o documento não cogitava, em nenhum de seus Pontos, de exigências, medidas ou determinações para a cessação das hostilidades em curso – a não ser a evacuação dos territórios sob ocupação estrangeira, o que seria de enorme significação para o encerramento das hostilidades e, por certo, determinaria a destinação dos territórios em disputa – nem de qualquer forma de reparação, de qualquer natureza, pelos danos provocados pela guerra.

I. Os Tratados de Paz deverão ser concluídos de forma transparente e, depois de sua aprovação, não haverá entendimentos internacionais, de qualquer natureza, a não ser que conduzidos pela diplomacia, de forma sempre ostensiva e com ampla divulgação à opinião mundial.

O **Ponto I** versava sobre os tratados que teriam que ser assinados ao término do conflito. Uma conflagração que envolvera várias alianças políticas e se alastrara a todos os continentes (à exceção do continente americano – desconsideradas as colônias britânicas –, onde apenas o Estados Unidos da América do Norte e o Brasil – com a Divisão Naval em Operações de Guerra – haviam contribuído em força) exigiria, de qualquer forma, a elaboração de vários tratados de paz entre as partes conflitantes para dirimir os diferentes interesses em choque, resolver os conflitos fronteiriços e étnicos, estabelecer novas fronteiras e minimizar possíveis causas de futuros conflitos. A exigência norte-americana, no caso, dizia respeito à transparência a ser empregada na elaboração dos tratados de paz, à proibição de que entendimentos internacionais, de qualquer natureza, fossem conduzidos não pela diplomacia, de forma ostensiva e com ampla divulgação à opinião pública.

Parece utópica, para não dizer ingênua e irrealista, essa exigência a países que, durante séculos, se haviam esmerado em conduzir sigilosamente suas relações internacionais.

Com a transparência exigida, os termos dos tratados de paz seriam, obrigatoriamente, do conhecimento de todos os estados. A ênfase neste ponto pode ser até atribuída ao Tratado de Londres (1915) entre a Grã-Bretanha e a Itália, para que esta se juntasse aos Aliados, e ao acordo *Sykes-Picot*, que havia sido assinado, sigilosamente, em 1916, por Grã-Bretanha e França, pelo qual Oriente Médio era dividido entre a França, a Grã-Bretanha e, à ocasião, a Rússia (que ainda não havia abandonado a guerra), e cuja importância, à ocasião, se pode atribuir à enorme importância do Canal de Suez para a navegação marítima para o Extremo Oriente – não parece plausível se pudesse considerar que se cogitasse, à época, da existência de jazidas de hidrocarbonetos na região do Golfo Pérsico, Península da Arábia e bacia do Mar Cáspio, nem tivesse, ou viesse a ter, a importância econômica de que desfrutam hodiernamente.

*II. **Absoluta liberdade de navegação, fora das águas territoriais, tanto na paz como na guerra, admitindo-se, entretanto, a proibição da navegação, em sua totalidade ou em áreas marítimas determinadas, por meio de ações internacionais realizadas para a imposição de sanções internacionalmente decididas** (meu o grifo).*

O **Ponto II** versava sobre a liberdade de navegação, denotando a importância, para os Estados Unidos, do tema e a prioridade que lhe atribuía no âmbito de suas exigências. O uso dos mares, quer como via de transporte quer como fonte de recursos naturais (à época somente se cogitava da pesca), sempre se constituíra em problema entre os países que, em qualquer de suas capacidades, pretendiam utilizá-lo; assim, muitas querelas e disputas entre países várias vezes levaram ao emprego da força e, em outras, a tentativas de soluções pacíficas, por meio de tratados.

Podem-se mencionar, como exemplos, a disputa pelo comércio com as Índias que suscitara as guerras comerciais do século XVI entre Holanda e Inglaterra e a exigência britânica de inspecionar navios mercantes de bandeira norte-americana, em busca de marinheiros ingleses neles embarcados (desertores, portanto, para os britânicos), que foi uma das causas da guerra entre Grã-Bretanha e Estados Unidos da América do Norte, em 1812. Ainda no século XVI, o uso dos mares como fonte de recursos (as zonas de pesca do arenque no Mar do Norte), que provocara momentoso debate sobre a liberdade dos mares, uma vez que eram disputadas por pescadores holandeses, britânicos, portugueses e espanhóis, teria conduzido à elaboração, por **Hugo Grotius** (1583-1645, jurista, humanista e teólogo holandês), de um célebre documento, intitulado "**Mare Liberum**", em que argumentava ser a liberdade dos mares fundamental para as comunicações entre os povos e nações (aí incluído o comércio) e que, assim, em virtude de sua imensidão e da impossibilidade de limitá-los, nenhum país podia se arrogar o direito de exercer controle sobre eles.

E era comum que terceiros países se beneficiassem do estado de beligerância entre dois outros para aumentar seu comércio, quer de matérias-primas quer de produtos manufaturados, com os países em guerra – eram os "neutros" que se aproveitavam da guerra entre terceiros países.

Poder-se-ia, até, com certo exagero, dizer que a liberdade dos mares dera origem ao nascimento do direito internacional, na tentativa de estabelecer, internacionalmente aceitas, a projeção da soberania dos países lindeiros sobre os mares e regras para sua utilização. Entre essas, as mais importantes questões a exigir regulamentação eram o direito dos "neutros" e a tentativa de imposição de restrições ao uso do mar, quer como fonte de recursos naturais, quer como via de transporte, especialmente em ocasiões em que era desafiado, ou desrespeitado, o "direito" dos neutros.

Mas necessitavam ainda de regulamentação: o direito de exploração de zonas pesqueiras, o direito de inspeção em navios mercantes, seu apresamento e internamento, a definição de "contrabando de guerra", a identificação e tratamento a serem dispensados a navios-hospital. E, mais recentemente, se percebera a necessidade de regras internacionalmente aceitas para restringir, ou controlar, o emprego de minas marítimas e de impor limitações aos submarinos no ataque ao tráfego marítimo.

É importante mencionar que se havia tentado, repetidas vezes (nas convenções de Genebra sobre o uso do mar e mesmo nas Conferências de Haia), estabelecer, ainda que tentativa e temporariamente, essas regras.

Neste Ponto da exigência norte-americana, apareciam pela primeira vez explicitados conceitos que se iriam refletir nas posições e atitudes político-militares de todos os que pretendiam usar o mar ou a eles lindeiros: **o primeiro** era o reconhecimento, claro e insofismável, de uma capacidade de divisibilidade dos mares, para a negação a seu uso ou imposição de sanções a terceiros países; **o segundo** era a possibilidade de restringir o livre uso dos mares por meio de ações internacionais, prenunciando uma convergência de interesses ou conluio de alguns países; e **o terceiro**, mais significativo, era a institucionalização de um **"poder supranacional", dotado de poderes para julgar e decidir sobre a imposição de sanções a terceiros países.**

III. A eliminação, até onde possível, de todas as barreiras econômicas e o estabelecimento de igualdade de condições de comércio, para todos os países que anuírem à paz e se associarem para sua manutenção.

É conveniente registrar que os Estados Unidos se consideravam prejudicados pelas regras comerciais então vigentes, pela dificuldade de acesso a fontes de suprimento de matérias-primas para sua indústria, em pleno crescimento, e a mercados para absorção dos excedentes de sua crescente produção. Procuravam, assim, destruir as tradicionais correntes comerciais entre as metrópoles européias e suas colônias, especialmente o denominado *sterling group*, liderado pela Grã-Bretanha, de modo a obter franco acesso aos insumos de que necessitava sua indústria e mercados para seus excedentes. Cabe, ainda, observar que a expressão "até onde possível" não correspondia a qualquer compromisso de obedecê-la tacitamente, podendo-se considerá-la como um *habeas-corpus* preventivo – palavras bonitas, evidenciando um liberalismo econômico que não pretendiam (os Estados Unidos) exercitar em termos bilaterais, mas somente em causa própria.

O resto do século assistiria, entre pasmo e inerte, à imposição de cotas e de taxas alfandegárias, administrativas e sanitárias, por parte dos Estados Unidos (mas também de outros países), que visavam, primordialmente, a proteger da concorrência sua indústria e produção, a obter as melhores condições de acesso às matérias-primas de que necessitavam, a conquistar mercados, para a absorção dos excedentes de sua produção e, sem sombra de dúvida, a assegurar a satisfação de seu mercado interno de trabalho e a proteger, o mais que pudessem, o nível de emprego de sua população economicamente ativa.

E não se pode deixar de mencionar também os embargos, comerciais e econômicos, que viriam a empregar e manipular com propósitos políticos (e, à guisa de exemplos, podem-se citar os embargos de matérias-primas ao Japão, em 1941, e os embargos comerciais impostos a Cuba, em 1959, e ao Iraque, em 1991) para promover os seus interesses (que parecem confundir com os do resto do mundo).

Neste aspecto é conveniente registrar que, nos últimos anos do século XX e nos primeiros anos do século XXI, quando as nações européias se encontram a caminho da unificação sob a égide da União Européia, pretendendo facilitar o livre trânsito de sua produção, ao tempo em que se propõe a reduzir o desemprego, abolir tarifas internas e dinamizar suas economias (ainda que mantendo, para com os países exógenos, suas exigências tarifárias e sanitárias e os subsídios a sua produção agrícola), os Estados Unidos da América do Norte (depois de estabelecer, com o Canadá e o México, uma zona de livre comércio, a NAFTA – *North American Free Trade Association*) pretendem estabelecer,

com os demais países da América, uma zona de livre comércio de bens (aos quais tencionam, também, incluir os serviços), ao tempo em que subsidiam, fortemente, sua agricultura e sua antieconômica indústria siderúrgica.

*IV. **Garantias adequadas, oferecidas e adotadas, de que os armamentos nacionais serão reduzidos a um nível mínimo, condizente com a segurança interna exigida.***

Este **Ponto** corresponde à exigência de emasculação das Forças Armadas nacionais, a transformá-las em "gendarmeria", para atender, tão-somente, à segurança interna, incapacitando-as, portanto, para a defesa da própria soberania, de sua integridade territorial e de capacidade de reação a qualquer ingerência ou intervenção externa.

Da forma como apresentado, parece denotar uma utopia, institucionalizando um ressurgimento das teorias pacifistas que sequer haviam sido cogitadas, quanto menos expressas, nas Convenções das Conferências de Haia (1896 e 1908). E não se pode esquecer que contrariava os evidentes interesses da industria bélica (inclusive a dos próprios Estados Unidos, que tanto se desenvolvera durante a Primeira Guerra Mundial) e que sua desmobilização, ao tempo em que enormes efetivos militares eram restituídos à vida civil, iria contribuir para o aumento do desemprego, criando condições adversas à economia das nações, em especial das que mais ativamente haviam participado da guerra.

Parece importante registrar aqui que essa idéia norte-americana parece se ter transformado em idéia fixa do governo dos Estados Unidos, que, repetidas vezes, ao longo do século, iriam tentar sugerir, para não dizer impingir, a outros países, pontos de vista como a "diminuição das Forças Armadas", "a transformação das Forças Armadas em milícias para atender apenas à segurança interna" e a "subordinação do poder militar ao poder civil".

*V. **O ajuste livre, franco e absolutamente imparcial de todas as reivindicações coloniais, baseado na estrita observância do princípio de que na determinação de todas as relações de soberania deverão ser considerados os interesses da população envolvida com o mesmo valor que a pretensão do estado que queira impor sua vontade sobre outro.***

O **Ponto V** parece corresponder a uma tentativa de solapar o "imperialismo", determinando restrições às reivindicações coloniais (já estabelecidas ou a adotar após a guerra – aspecto ainda não definido, até porque havia a partilhar as antigas possessões germânicas na África e no Pacífico e o Império Otomano) e até pretendendo, aparentemente, exigir que o sistema imperialista – a que os Estados Unidos só ascenderam com a conquista de Cuba e das Filipinas, após a guerra com a Espanha – fosse alterado, de forma "absolutamente imparcial" e que fossem considerados os "interesses da população envolvida", para não usar a expressão, até então inusitada,"autodeterminação dos povos", à qual seria atribuído o mesmo "valor" que à pretensão do estado que quisesse impor sua vontade a outro.

Não eram especificados critérios (históricos, étnicos, religiosos ou ideológicos) a definir os interesses da "população" envolvida ou, mesmo, à "pretensão" do estado que quisesse impor sua vontade a qualquer colônia.

*VI. **A evacuação de todo o território russo que se encontra sob ocupação militar e que todos os problemas que afetem***

a Rússia contem com a melhor e mais livre cooperação das outras nações para lhe permitir a oportunidade de, sem empecilhos ou embaraços, determinar independentemente seu desenvolvimento político e suas políticas nacionais, ao mesmo tempo em que se lhe ofereça as mais sinceras boas-vindas à sociedade das nações livres, com instituições internas de sua própria escolha; e, mais do que apenas as boas-vindas, a assistência de que precisar e desejar. O tratamento a ela concedido, pelas nações irmãs, se constituirá no duro teste de boa vontade e deverá corresponder à compreensão de suas necessidades, e não aos interesses das demais nações, e da demonstração de simpatia e altruísmo que lhe for votada.

A quem, no início do século XXI, se propõe a analisar este documento pode parecer magnânima, altruísta, até certo ponto "ingênua", a formulação desse tópico. Há que ter em mente, entretanto, que o documento foi divulgado em janeiro de 1918, enquanto que a revolução na Rússia ocorrera em novembro (outubro, no calendário russo) de 1917 e seus únicos resultados, até então, haviam sido a deposição da dinastia Romanoff e a defecção da Rússia, que se retirara da guerra (não parece o caso de se analisar a participação que tivera a Alemanha no evento, enviando para a Rússia o carbonário **Lênin** para promover a revolução, nem as alterações estruturais e políticas posteriormente implantadas na Rússia).

Poder-se-ia dizer que, para os Estados Unidos, a deposição de uma monarquia absoluta em benefício de uma "república" de cunho parlamentarista (que sucedeu à deposição da monarquia e cuja orientação política e econômica era, ainda, desconhecida) era plenamente aceitável e que, àquela altura, era impossível prever a turbulência e a truculência políticas e os acontecimentos internos que a nova república enfrentaria, pelo que parecia ser intenção dos Estados Unidos que se lhe estendessem a mão e oferecessem auxílio para que determinasse, com independência, seu desenvolvimento político e social e suas políticas nacionais (tratava-se, afinal de contas, de um grande mercado a ocupar ou, na pior das hipóteses, a disputar).

Já não se poderia dizer o mesmo dos outros Aliados (em especial a França e a Grã-Bretanha), para os quais a Rússia Czarista havia historicamente sido ora aliado, ora inimigo, ora o fiel da balança de poder no continente europeu, ora o promotor das causas eslavas que desestabilizavam os Balcãs; e que, além disso, se ressentiam da defecção russa, que os privava de um aliado estrategicamente importante, ainda que militarmente inepto: a defecção russa correspondia à liberação das forças alemãs do Teatro Oriental, assim permitindo que viessem aumentar a pressão alemã no Teatro Ocidental.

Mas é interessante apontar que a defecção russa, por assim dizer, liberava os Aliados dos compromissos assumidos para com a Rússia Czarista (a entrega, à Rússia, de Constantinopla, que havia sido prometida ao czar, e a participação na partilha do Império Turco-Otomano, a ser realizada após a guerra, de acordo com o acordo Sykes-Picot). Mas é de justiça registrar que, em 1917, os bolchevistas, publicamente haviam renunciado aos tratados sigilosos entre os Aliados e, explicitamente, declarado que não aceitariam qualquer incremento territorial que houvesse sido prometido à Rússia nesses tratados.

Não é esta, sem dúvida, a ocasião de analisar as ocorrências que conduziram à radicalização de posições na nova "república", à adoção de políticas visceralmente contrárias à tradicional condução dos as-

suntos internacionais e a uma nova forma de organização política e econômica, que contrariava o *modus vivendi* das demais nações – que poderiam, talvez, terem sido previstas, com o estudo do ideário de Marx e Engels –, que pressupunham a substituição do capitalismo pelo socialismo, muito menos a tentativa de universalização, por todos os meios, inclusive o emprego da violência do último.

Aqui cabe apontar não ter sido o tratamento imaginado por Wilson adjudicado à nova "república" – os novos "estados" criados pelos Tratados de Brest-Litovsk (1918) e Versailles (a Polônia, a Finlândia e os Estados Bálticos – Estônia, Letônia e Lituânia, especialmente a Polônia) buscaram aumentar seus territórios, às expensas da Rússia, e a Romênia procurou se apropriar da Bessarábia. Os próprios Aliados ocidentais esperavam que a guerra entre os remanescentes czaristas, os menchevistas, e os bolchevistas, viesse a provocar o colapso do regime instalado por Lênin. Assim, os Aliados ocidentais e os Estados Unidos da América do Norte invadiram os portos de Murmansk e Archangel (no norte da Rússia), forças francesas e britânicas atacaram os portos do Mar Negro e, a partir da Índia, territórios do sudoeste asiático russo, na direção do Cáucaso e do Mar Cáspio, em apoio ao chamado "Exército dos Russos Brancos". Esse episódio, pouco comentado, ficou conhecido como a "Guerra Civil Russa" ou a "Guerra dos Russos Brancos". O novo exército russo, organizado por Leon Trotsky, contra-atacou e, pela primavera de 1920, os aliados ocidentais e os Russos Brancos haviam sido rechaçados e seus exércitos dispersados, pela coesão do Exército Vermelho que, em defesa de seu território, derrotou os exércitos atacantes que, de todas as direções, haviam invadido a Rússia.

VII. A Bélgica, o mundo todo concordará, deverá ser evacuada e restaurada, sem qualquer limitação na soberania de que gozava entre as outras nações livres. Nenhuma outra atitude pode significar tanto para a restauração da confiança entre as nações nas leis que elas próprias estabeleceram e determinaram para seu inter-relacionamento. Sem ela, este ato cicatrizante de toda a estrutura e da validade do direito internacional estará, para sempre, prejudicado.

A evacuação do território belga, ocupado desde os primeiros movimentos da guerra pelo exército alemão, e a restauração de sua plena soberania eram, sem dúvida, condições obrigatórias em qualquer tentativa de armistício e do restabelecimento da paz. É o que retrata o **Ponto VII** do documento de Wilson, considerando-as como aspectos basilares para a estrutura e a validade do direito internacional, pelo que parece absolutamente pragmática e correta esta colocação, ainda que se considere o fato de ser a Bélgica o caminhamento natural para a projeção de forças terrestres em direção ao Canal da Mancha e, em contexto mais amplo, o prolongamento da planície polonesa e, portanto, o caminhamento natural para a projeção de poder terrestre a partir do oeste europeu, conforme cogitado na teoria geopolítica de Mackinder.

VIII. Todo o território francês será liberado e as áreas sob ocupação restituídas a sua soberania, bem como o mal feito, à França, pela Prússia, em 1871, na questão da Alsácia-Lorena, que desequilibrou a paz no mundo por quase cinqüenta anos, corrigido, de modo que a paz possa ser considerada segura no interesse de todos.

Há que se considerar que, em janeiro de 1918, o exército alemão ocupava ponderá-

vel parte do território francês, mas se encontrava contido pelas forças aliadas, reforçadas por cerca de um milhão de soldados norte-americanos. A retirada alemã e a liberação do território ocupado e sua restituição à soberania francesa eram, sem dúvida, condições fundamentais para qualquer tentativa de restabelecimento da paz ou de cessação das hostilidades.

Parece, entretanto, merecer pelo menos estranheza a vinculação expressa à questão da Alsácia-Lorena, que, em 1871, nas negociações de paz da Guerra Franco-Prussiana, havia sido adjudicada à Prússia.

A Guerra Franco-Prussiana, onde os exércitos franceses haviam sido fragorosamente derrotados e se rendido aos exércitos prussianos, teve também como resultado a proclamação do Império Alemão (no Palácio de Versailles), concluindo a unificação da Alemanha, sob a égide da Prússia.

A fragorosa derrota dos exércitos franceses, o cerco imposto a Paris e a Orléans e a incorporação, pela Alemanha, da Alsácia-Lorena contribuíram, ainda mais, para azedar as relações entre a França e a Alemanha, e é curioso mencionar que a última foi excepcionalmente aproveitada pelo escritor francês Alphonse Daudet, no magistral conto *La Dernière Classe*, e repercutiu até na literatura portuguesa, com o famoso poema *O Estudante Alsaciano*, de autoria de Acácio Antunes. De qualquer forma, merece reparo o explícito cancelamento, pelo documento norte-americano, de um tratado de paz que vigorava há mais de 50 anos.

IX. O ajustamento das fronteiras da Itália deve ser realizado, de acordo com linhas de nacionalidades claramente definidas.

Parece difícil justificar a inclusão entre as exigências norte-americanas para o processo da paz do ajustamento das fronteiras da Itália. Há que se recordar que a unificação da Itália e sua independência estavam devidamente resolvidas com a ascensão da Casa de Savoy ao trono da Itália. Além disso, contara com o apoio da Grã-Bretanha, que auxiliara os voluntários de Garibaldi e lhes provera escolta naval para a península italiana depois da conquista da Sicília, e com o apoio da França para a entrega à soberania italiana das regiões do Piemonte e da Lombardia, na Conferência de Villafranca, que marcou o fim da guerra franco-prussiana. A região de Veneza, nessa Conferência, fora adjudicada à Áustria e somente foi entregue à Itália em 1866, após as batalhas de Lissa e Königgräff. A inclusão das "fronteiras" da Itália a serem "ajustadas" pode talvez refletir o reconhecimento da importância, na sociedade norte-americana, da imigração italiana.

Há que se recordar, entretanto, que, em 1914, a Itália fizera parte da "Triplice Aliança", sendo, pois, aliada da Alemanha e da Áustria-Hungria em caso de ataque da França à Alemanha. Mas, no início da guerra, a Itália se considerou "desobrigada" de seu compromisso para com a Tríplice Aliança, por ter a Alemanha atacado a França, e adotou uma posição de neutralidade em relação ao conflito. Em 1915, entretanto, a Itália concluiu com os Aliados (Grã-Bretanha, França e Rússia) o Tratado de Londres, em que lhe foi prometida participação na partilha da Turquia e das colônias alemãs na África e no Extremo Oriente, as províncias austríacas de Trentino, Tyrol do Sul, Gorizia e Ístria, o litoral da Dalmácia e controle sobre a Albânia. Em troca, em 23 de maio de 1915, a Itália declarou guerra à Alemanha e à Áustria, aliando-se, portanto, à Grã-Bretanha e à França e atacou as forças do Império Austro-Húngaro nas direções de Trieste e do Tyrol do Sul.

A contribuição italiana à causa dos aliados ocidentais não parece significativa a

ponto de merecer, por parte dos Estados Unidos, um tratamento diferenciado. A ofensiva italiana em direção ao nordeste fora contida pela forte defesa austríaca nos contrafortes dos Alpes, depois de dez batalhas na região do Rio Isonzo, impedindo qualquer projeção italiana em direção a Trieste e à Istria. Em agosto de 1917, entretanto, nova ofensiva italiana, iniciada com a 11ª Batalha de Isonzo, conseguiu sucesso, fazendo com que a Áustria solicitasse apoio alemão para contê-la. Como a Rússia já estava, praticamente, fora da guerra, a Alemanha enviou para o nordeste da Itália seis divisões de exército, que não só contiveram o avanço italiano como fizeram com que, batido e desmoralizado, o exército italiano retrocedesse e só se reorganizasse, defensivamente, na margem do Rio Piave, 15 milhas ao norte de Veneza.

Por ilação, se pode considerar que a grande contribuição italiana à causa dos Aliados ocidentais tenha sido reter, no teatro secundário da Itália, tropas alemãs que, se enviadas para o Teatro Ocidental, teriam reforçado os exércitos alemães que ocupavam território francês e belga.

X. Aos povos da Áustria-Hungria, cujos lugares entre as nações desejamos ver protegidos e garantidos, deverá ser assegurada a mais livre oportunidade de desenvolvimento autônomo.

É interessante a menção, em janeiro de 1918, aos "povos da Áustria-Hungria", parecendo indicar a intenção preestabelecida de fragmentação territorial do Império Austro-Húngaro, de concessão de autonomia para os povos (étnica, religiosa e culturalmente diversificados, mas não identificados no documento) que dele faziam parte e um aceno de "desenvolvimento autônomo" para os estados que resultariam dessa partição. A que "povos" de diferentes etnias e religiões se referiria o texto? A todos os súditos do Império Austro-Húngaro, governados pela dinastia dos Habsburg, a não ser que fosse desmembrado o império e substituído por estados independentes, constituídos por povos das diferentes extrações étnicas (germânica, húngara, polonesa e eslava) e religiosas que habitavam a região.

Pode-se considerar que este Ponto em que eram mencionados, mas não individualizados, os "povos da Áustria-Hungria" correspondia, liminarmente, à partição do Império Austro-Húngaro e ao colapso definitivo da Casa dos Habsburg que, durante séculos, dominara a Espanha e grande parte da Europa Oriental.

Além disso, o Tratado de Brest-Litovsk (fevereiro de 1918), de armistício entre os Poderes Centrais e a Rússia, e a rendição, em 3 de novembro de 1918, da Áustria-Hungria aos Aliados, com a conseqüente assinatura de um armistício, tornariam esse Ponto em mero exercício de retórica: antes mesmo da rendição, os povos de etnia tcheca e eslava haviam declarado sua separação do Império Austro-Húngaro e insistido na criação de um novo estado, que incluiria a província alemã da Boêmia (incorporando, no processo, cerca de 2 milhões de habitantes de extração germânica) – a Tchecoslováquia; a Hungria se separou definitivamente da Áustria, sendo a Transilvânia (província mais oriental do antigo Império) incorporada à Romênia. E a esses novos estados, assim preconizava o documento de Wilson, deveria ser assegurada "a mais livre oportunidade de desenvolvimento autônomo".

XI. A Romênia, a Sérvia e o Montenegro deverão ser evacuados e os territórios sob ocupação a eles restituídos; livre e seguro acesso ao mar deverá ser garantido à Sérvia e as relações entre

os diversos estados balcânicos deverão ser determinadas por meio de aconselhamento amistoso, segundo as linhas estabelecidas de fidelidade e da nacionalidade de cada um; e deverão ser formalizadas garantias internacionais de independência política e econômica aos diversos estados balcânicos.

A evacuação dos territórios da Romênia, da Sérvia e do Montenegro era, claramente, uma exigência insofismável, que deveria constar de qualquer armistício ou tratado de paz que teriam que ser firmados. Mas os Balcãs eram uma "colcha de retalhos" de etnias, culturas e religiões que não poderiam ser "acomodadas" em fronteiras satisfatórias a qualquer delas. E teriam que ser considerados, ainda, os movimentos políticos de conotação étnica, que, há tanto tempo, se digladiavam nessa região – o eslavismo e o servianismo – e que, com tanta facilidade, haviam sido manipulados pelas outras potências européias, especialmente a Rússia, bem como os resquícios, inclusive religiosos, da presença do Império Otomano na região.

E não se poderia deixar de levar em conta a manifesta intenção da Itália de se projetar sobre o litoral da região, que lhe havia até sido prometido pelo Tratado de Londres de 1915. Parecia difícil a implementação, em região tão conturbada, do documento de Wilson, ainda mais que garantia o acesso ao Mar Adriático à Sérvia, o que só poderia ser feito se fossem desconsideradas as "promessas" feitas aos italianos pelo Tratado de Londres de 1915.

Além disso, com a rendição dos exércitos austro-húngaros, em 3 de novembro de 1918, a Romênia ocupou a Transilvânia e a Bessarábia (que, em janeiro de 1918, havia manifestado sua vontade de se incorporar à Romênia); as demais nacionalidades, ao sul da Hungria e a Oeste da Romênia, se uniram em uma federação não muito rígida, denominada "Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos", com soberania sobre a Sérvia e o Montenegro (lindeiro ao mar, em região pretendida pela Itália), ao qual aderiram, para salvaguardar sua recente independência do Império Austro-Húngaro, a Dalmácia, a Croácia, a Eslovênia, a Bósnia-Herzegovina, a Macedônia e a Vojvodina, assim englobando os sérvios, croatas e os eslavos do sul (somente em 1929 foi criada, em substituição a esse reino, a Iugoslávia), o que correspondia ao esquecimento da promessa de Wilson de independência política e econômica aos "demais" estados balcânicos.

O crucial problema de definição de fronteiras que fossem aceitáveis a todos os habitantes da região, de diferentes etnias e culturas ficava transferido para os Tratados de Paz que seriam firmados após a guerra, conforme já apontado no Ponto I.

XII. A parte turca do atual Império Otomano deve ter sua soberania assegurada, mas as outras nacionalidades que se encontram sob domínio turco devem receber a garantia de uma vida segura e de uma oportunidade de desenvolvimento autônomo, sem interferência externa; o Dardanellos (estreito) deve ser permanentemente aberto à livre navegação dos navios e ao comércio de todas as nações, o que será internacionalmente garantido por acordos.

Este ponto confrontava, no que dizia respeito às "outras nacionalidades", com o acordo Sykes-Picot, de 1916, que se referia à partilha do Oriente Médio entre Grã-Bretanha e França (e, à ocasião, Rússia) e com as pretensões italianas sobre partes da região (que lhe teria sido prometida pelo Tratado de Londres de 1915). Nesses tratados não eram feitas concessões ou acenos

de "uma vida segura e uma oportunidade de desenvolvimento autônomo, sem interferência externa", mas sim à pura e simples partilha do Oriente Médio entre os Aliados, com o estabelecimento de "mandatos", sem que se cogitasse da existência de povos de diferentes etnias, culturas e, muito em especial, seitas religiosas a gozar dessas "liberalidades". Era evidente que a proposta de Wilson se chocava frontalmente com o interesse dos Aliados e que não seria considerada nas negociações de paz.

O acordo Sykes-Picot dividia a faixa litorânea do Oriente Médio no Mediterrâneo entre a França e a Grã-Bretanha – caberia à França a região da Síria e do Líbano (correspondente à antiga Fenícia), enquanto a Palestina, dominando a parte norte do Canal de Suez, caberia à Grã-Bretanha. Com referência à Península Arábica, a despeito das promessas feitas por D. H. Lawrence para arrastar as tribos árabes à insurreição contra o Império Otomano (aliado das Potências Centrais), não se cogitava de lhe proporcionar a liberdade e independência prometida, mas sim de deixá-la, como a Mesopotâmia, sob administração britânica.

Em relação à faixa litorânea do Mediterrâneo Oriental, as tensões se intensificaram, desde 1917, com o manifesto desejo do Movimento Sionista Internacional (dirigido por Chaim Weizmann e Nahum Sokolow) de pleitear a Palestina como um estado que abrigasse os judeus dispersos pelo mundo.

O Movimento Sionista Internacional não deve ser visto apenas como uma manifestação étnica ou religiosa, mas como uma tentativa de estabelecer, na região em lide, o estado de Israel (ou Sion), o que o tornava um movimento claramente político.

Em 2 de novembro de 1917, um de seus líderes, Lionel Walter Rotschild, recebera do ministro das Relações Exteriores da Grã-Bretanha, Arthur James Balfour, uma carta (que passou a ser conhecida como a Declaração Balfour), na qual o governo britânico declarava apoiar a criação de um estado na Palestina para abrigar os judeus (o texto original dizia: "the establishment in Palestine of a national home for the Jewish people") – não era essa a pretensão do Movimento, que desejava ver a Palestina transformada em estado judeu.

O texto do documento explicitava que deveriam ser respeitados os direitos civis e religiosos dos palestinos que habitavam a região (o texto especificava: "nothing shall be done which may prejudice the civil and religious rights of existing non-Jewish communities in Palestine"). De posse dessa "Declaração", o movimento sionista fez iniciar um movimento clandestino de migração de judeus para a área em lide.

É possível depreender-se que o governo britânico esperava conquistar o apoio dos judeus, especialmente dos radicados nos Estados Unidos, para o lado dos Aliados e pretendia que o assentamento na Palestina de uma população judia contribuísse para a proteção do Canal de Suez. A Declaração Balfour foi endossada pelos Aliados e incluída nas estipulações previstas para o mandato outorgado à Grã-Bretanha sobre a Palestina, o que foi aprovado, em 24 de julho de 1922, pela Liga das Nações. (fonte: http://www.britannica.)

Com referência à abertura do estreito de Dardanellos à livre navegação e ao comércio de todas as nações, foi resolvido que uma comissão anglo-franco-italiana supervisionaria a liberdade de navegação dos estreitos, que era, desde 1807, pelo Tratado de Çarnak, entre a Grã-Bretanha e o Império Otomano, vedada a navios de guerra. (fonte: http://www.britannica)

XIII. Será criado um estado polonês independente, constituído pelos territórios habitados por populações de indubitável ascendência polonesa, a ele

assegurado livre acesso ao mar, e cuja independência, política e econômica, e integridade territorial serão protegidos por tratados internacionais.

A planície polonesa sempre fora o caminhamento natural das hordas provenientes da estepe russa em direção ao Oeste da Europa e das esporádicas projeções de poder da Suécia para o centro da Europa. Como tal, o estado polonês vivera sempre ameaçado, em permanente prontidão contra ameaças externas, e era natural que se preocupasse com a fixação de fronteiras naturais que vedassem, ou dificultassem, o acesso a seu território ou sua utilização como passagem.

Além disso, nas guerras napoleônicas, no fim do século XVIII, a antiga Polônia se aliara à França e, no Congresso de Viena, fora partilhada entre a Prússia, a Rússia e a Áustria, situação em que viveu durante o restante do século XIX e os primeiros anos do século XX.

No período de 123 anos, entre o Congresso de Viena e o término da Primeira Guerra Mundial, em que seu território esteve sob o domínio de seus mais poderosos vizinhos, ocorreram, na Polônia, inúmeras sedições e revoluções contra os estrangeiros que dominavam o país, o que manteve aceso o espírito de uma Polônia livre, ainda que inexistente como estado soberano.

A proposta de Wilson, neste Ponto, pode ser considerada, portanto, como o ponto de partida para o renascimento de um estado polonês independente e soberano, que, é de imaginar, serviria como "estado-tampão", a separar a Alemanha e a Rússia. E era de prever que o "novo" estado se iria empenhar para o estabelecimento de fronteiras que o protegessem de incursões de seus mais poderosos vizinhos.

A promessa de uma saída para o mar ainda iria complicar a situação, eis que o território necessário a essa saída, bem como o território necessário ao estabelecimento de fronteiras mais seguras, era tradicionalmente ocupado por populações de outras nacionalidades, assim criando, no novo estado, enclaves de nacionais de outros países, o que poderia ser, mais tarde, utilizado para reivindicações territoriais de países vizinhos.

Além de tudo, havia expresso o compromisso de proteção por meio de tratados internacionais (ainda não firmados) da independência política e econômica e da integridade territorial do novo estado, já denotando a postergação, para o futuro, dos problemas territoriais e as dificuldades que decorreriam do amálgama de nacionalidades que habitavam os territórios que seriam anexados ao novo estado.

XIV. Deverá ser criada uma associação geral de nações, fundamentada em acordos internacionais específicos e cujo propósito será proporcionar garantia de independência política e integridade territorial tanto aos grandes quanto aos pequenos estados.

A "associação geral de países", conforme proposta neste Ponto, correspondia a uma entidade cujo propósito seria prover a segurança coletiva, o que significava assegurar a independência política e a integridade territorial dos estados que a ela aderissem por meio de acordos internacionais específicos. Os estados membros se comprometiam a buscar soluções pacíficas para eventuais contenciosos e a participar da proteção dos que, porventura, fossem agredidos.

Há que se registrar, desde logo, que esse conceito trazia em si um compromisso formal dos estados membros com a manutenção de uma situação política que representava um instante temporal da Histó-

ria, em que predominavam os anseios pela cessação de uma guerra de violência até então inaudita – afinal, a Primeira Guerra Mundial fora cognominada "a guerra para acabar com as guerras". Poderia ser vista essa associação como uma "Convenção de Haia" permanente ou como a continuação do Congresso de Viena, mas que englobasse nações de todo o mundo, um fórum internacional permanente, que se destinasse não a elaborar tratados que regulassem, episodicamente, a condução das guerras, mas em que problemas internacionais fossem debatidos para evitar a eclosão de guerras, que buscasse soluções pacíficas para problemas e objetivos conflitantes entre estados e que dispusesse de vontade (e de poder) para garantir a independência política e a integridade territorial dos estados membros.

Havia nela, subliminar, mas indubitável, uma restrição à soberania individual de estados independentes, que se viam compelidos a garantir a integridade territorial e independência política de outros estados, a despeito de seus próprios interesses e objetivos, o que prenunciava dificuldades (mesmo na euforia do clima então reinante) para sua aceitação por estados que não desejassem seu envolvimento compulsório em problemas que pudessem ocorrer em outras regiões do mundo ou em que os instrumentos internos de poder (Executivo, Legislativo e Judiciário) não se dispusessem a abrir mão de suas prerrogativas institucionais no trato de assuntos internacionais, o que teria que ser debatido internamente, durante o processo de ratificação individual pelos estados e a elaboração dos "acordos internacionais específicos" necessários a sua plena implementação.

O anteprojeto do Estatuto, ou "Pacto", (*Covenant*) da Liga das Nações foi apresentado por Woodrow Wilson, em 14 de fevereiro de 1919, à Conferência de Paz, reunida em Paris. Nele constavam sugestões que se podem considerar referirem-se mais à auto-determinação e objetivos dos estados que a ele aderissem do que a uma unidade de princípios entre nações independentes.

A intenção de Wilson, conforme se pode depreender de seu pensamento, e de sua personalidade, era conseguir que os ideais de justiça, paz e democracia, **como interpretados por ele**, fossem adotados pelas nações européias, tornando-as mais "perfeitas" (dir-se-ia hoje mais "politicamente corretas") na visão wilsoniana.

Wilson pretendia, utopicamente, universalizar, entre os estados, os conceitos que ele, pessoalmente, considerava adotados pelos norte-americanos (não todos, por certo), sem considerar a diferença de culturas e de instituições, como a organização política interna, costumes étnicos e religiosos etc. e as ideologias político-econômicas adotadas pelos diferentes estados.

A Liga das Nações seria administrada por uma Assembléia Geral, constituída por representantes de todos os membros, com sede em Genebra, e de um Conselho, constituído por membros permanentes – a Grã-Bretanha, a França, a Itália e os Estados Unidos, por certo – e temporários, escolhidos estes pela Assembléia Geral.

As determinações e decisões a serem implementadas teriam que ser adotadas unanimemente, o que, desde logo, deixava entrever, subliminarmente, a possibilidade de qualquer dos estados membros não as endossar e, não comparecendo, ou negando a unanimidade, tornar inócua a decisão – o que corresponderia a um "veto", com o que seria diminuído o poder político da Liga.

E desde logo se observava faltar à Liga das Nações um componente de força que obrigasse os estados membros ao cumprimento de suas determinações e tivesse, especialmente para aqueles que a ela não ade-

rissem, um efeito coercitivo em suas pretensões desestabilizadoras da situação e princípios que se comprometia, a Liga, a manter – haveria, por certo, a possibilidade de coerção econômica, sanções e embargos, que dificilmente seriam implementados, uma vez que haveria sempre interesses individuais dos estados membros que a elas se oporiam, com o que estariam, de certa forma, aceitando restrições a sua soberania e/ou limitações a seus interesses.

O poder político da Liga das Nações seria ainda mais diminuído, na fase inicial de sua constituição, durante o processo de ratificação pelos estados membros do Pacto da Liga.

A não ratificação do "Covenant" pelos Estados Unidos da América foi a primeira e talvez mais significativa razão para a diminuição da autoridade da Liga das Nações – o Congresso norte-americano não aceitou a possibilidade de interferência exógena em suas decisões referentes à política exterior e o engajamento automático na implementação das decisões tomadas pela Liga, que considerava prerrogativas suas –, resquícios, talvez, da postura isolacionista que, desde sua independência e até sua entrada na guerra, sustentara. Wilson, principal artífice da Liga das Nações, foi derrotado pelo Congresso e os Estados Unidos não ratificaram o Pacto, assim diminuindo seu poder político.

Outros fatos, nos anos que se seguiram, contribuíram para a perda de poder político da Liga das Nações e sua impossibilidade de impor sanções aos estados membros, em especial aos que não haviam aderido à Liga.

A entrada da Alemanha na Liga das Nações e sua "seleção" como membro do Conselho Permanente, como decorrência do Tratado de Lucarno (1925), provocaram a imediata reação do Brasil, da Polônia e da Holanda, tendo o Brasil, em 1926, se retirado da Liga das Nações.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<RELAÇÕES INTERNACIONAIS> / Os 14 pontos de Wilson /; Acordos /; Liga das Nações /; Estratégia dos Estados Unidos /; Wilson, Woodrow /; História Geral;

Aprende a conhecer a paz da alma, as raízes da tolerância como mandamento supremo.

Iyeyasu Tokugawa

(Vide página 59)

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!

SUBMARINOS NUCLEARES – SONHO OU SOLUÇÃO?*

"Dominar a arte da guerra é fundamental para o Estado.
Conhecê-la bem é questão de vida ou morte, a diferença entre segurança e ruína.
Em nenhuma circunstância deve ser negligenciada."

SUN TZU

WILSON JORGE **MONTALVÃO**
Contra-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Introdução
Grupo dos Quatro
A China
A Índia
Os quatro grandes
O caso do Brasil

INTRODUÇÃO

A arte da guerra naval sempre foi mutante. A adoção de novas táticas, o conhecimento de nova tecnologia e a busca por inovação são elementos definidores do sucesso ou fracasso de uma Armada.

Os exemplos relatados são inúmeros, remontam às primeiras singraduras, quando o homem venceu o medo de enfrentar os mares e os oceanos. Poderiam ser destacados:

– a tática dos romanos, que aliavam o Poder Naval e a força das legiões embarcadas quando do confronto entre as esquadras e a abordagem dos navios inimigos;

* N.R.: Ver também "Submarinos de ataque: nucleares ou diesel-elétricos" na *RMB*, 3º trim/99, p. 127 a 130.

– a evolução da construção naval, que possibilitou a navegação das naus nos oceanos independentemente das direções predominantes dos ventos;

– a eficácia dos artilheiros ingleses comparada à das esquadras espanhola e francesa, o que possibilitou as vitórias britânicas diante dos oponentes do continente, mesmo quando embarcados em navios de menor porte e com menor número de bocas de fogo;

– a tática do Almirante Nelson, que determinou a derrota da Armada francesa e a derrocada de Napoleão;

– a ação dos *U-boats*, que quase estrangulou o apoio logístico dos aliados;

– a atuação dos navios-aeródromos na Segunda Guerra Mundial, que suplantou o poder dos encouraçados, até aquela oportunidade considerados como navios capitais;

– a independência da propulsão nuclear naval, que redundou na maior discrição do submarino; e

– o lançamento de mísseis balísticos por submarinos submersos.

Os senhores da guerra desde cedo entenderam que não era suficiente o domínio terrestre. As possibilidades de comunicação e de sobrevivência de uma cidadela independiam do cerco. Elas eram mantidas se a cidade fosse litorânea ou situada próxima a um rio, uma baía ou a qualquer outro acidente geográfico influenciado pelo meio marinho, se não houvesse uma esquadra para bloquear essa saída.

Esse raciocínio pode ser estendido à adoção da propulsão nuclear naval em submarinos. A capacidade de discrição e de mobilidade alterou todo o equilíbrio alcançado entre os meios navais. Não eram mais suficientes os equipamentos de detecção sofisticados e as forças bem constituídas, nucleadas em navios-aeródromos com aeronaves de alta qualificação, com armas de grande poder de destruição. O novo meio naval se transformou em poderoso elemento de dissuasão, com a propriedade da efetividade, mesmo sem a certeza de sua presença (vide a Guerra das Malvinas e o equilíbrio na Guerra Fria). A dúvida passa a preponderar. A letalidade desses novos submarinos alcançou níveis imensuráveis. O alvo não ficou restrito ao mar; a capacidade de lançar submersos mísseis de longo alcance não excluiu mais nenhum abrigo terrestre.

O importante a destacar é que, mesmo com toda a assistência da Rússia, o programa nuclear chinês, após mais de 30 anos, ainda não pode se equiparar aos dos demais componentes do Grupo

A mobilidade e a permanência intemporal submersa não dependem mais da máquina. A velocidade e a prontidão são características preservadas em sigilo por quem as possui.

É significativo que após mais de 50 anos de atuação, diferentemente do que ocorre em outros setores do conhecimento humano ou no desenvolvimento de equipamentos, a operação de submarinos com propulsão nuclear esteja restrita a algumas poucas nações, que não por acaso têm as Marinhas mais bem preparadas e estão entre as nações com maior poder econômico. Se considerarmos a efetividade do meio, esse número se torna mais reduzido, sendo mais seletivo do que qualquer outro grupo, não importando qual aspecto esteja se considerando: econômico, social, científico, tecnológico etc.

GRUPO DOS QUATRO

Os Estados Unidos, a Rússia, a Grã-Bretanha e a França têm mantido uma hegemonia ao longo do tempo que não se prevê a curto prazo possa ser conflitada ou discutida.

A China

A China está prestes a ingressar no clube, após inúmeras tentativas de acertos e erros. Seu programa, que contou com um apoio muito grande da então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), teve início no final da década de 50. Apesar desse apoio, a construção do submarino Classe *Xia* (Projeto 092), iniciada em 1971 e concluída em 1988, nunca apresentou resultado operacional. Só na década de 90, a Marinha chinesa passou a contar com três submarinos Classe *Han*, que são oito metros mais longos do que o primitivo projeto 092 e estão equipados com um moderno sistema de combate.

Atualmente, somente duas unidades estão operando.

O programa continua ativo com outros projetos em prosseguimento, levando a supor que, apesar das dificuldades, no período de 2010-2020 a Força Naval chinesa contará com dez submarinos, quatro com capacidade de lançamento de mísseis balísticos e seis de ataque.

Esses novos projetos prevêem submarinos com cerca de 107 metros de comprimento, 6.000 toneladas de deslocamento quando submersos e propulsados por dois reatores que fornecerão 20.000 HP no eixo. Eles estarão aptos a lançar mísseis, torpedos e minas por quaisquer dos seus seis tubos da proa.

O importante a destacar é que, mesmo com toda a assistência da Rússia, o programa nuclear chinês, após mais de 30 anos, ainda não pode se equiparar aos dos demais componentes do Grupo.

A Índia

A Índia é outra nação que luta por ingressar no seleto grupo. Seu programa Veículo de Tecnologia Avançada (ATV em inglês), iniciado em 1974, ainda não apresentou resultado que pudesse alterar o quadro atual das Marinhas com propulsão nuclear.

Com a participação efetiva de cientistas e técnicos russos envolvidos nas diversas fases do programa, há possibilidade de que o primeiro submarino indiano com propulsão nuclear, com 9.400 toneladas de deslocamento quando submerso e 124 metros de comprimento, possa estar operacional em 2009, caso concretize-se o lançamento em 2006-2007. Esse meio teria a possibilidade de múltipla atuação: lançador de míssil balístico, ataque e operações especiais.

Não podemos nos apequenar. O País tem obrigação de preservar suas riquezas do meio marinho

Se houver sucesso nessa empreitada, será válido supor que a frota indiana contará com quatro novos submarinos até o ano de 2020.

Os quatro grandes

As demais nações – Estados Unidos, Grã-Bretanha, Rússia e França – continuarão a ter a supremacia desse meio naval, apesar das notícias que revelam uma certa desaceleração nos programas de construção. O boato de descontinuidade dos programas levados a cabo nesses países não deve ser considerado, pois, mesmo se houver confirmação das previsões hoje apresentadas, os totais de submarinos com propulsão nuclear no mundo seriam, em 2020, 40 com capacidade de lançar mísseis balísticos (SSBN) e 102 de ataque (SSN), assim distribuídos:

	SSBN/SSN		
	2002	2010	2020
EUA	18/53	14/66	14/66
Rússia	12/29	9/26	10/16
GB	4/11	4/9	4/8
França	4/6	4/6	4/6
China	1/2	2/3	4/6
Índia	0/0	0/0	4/0
	39/101	34/110	40/102

Como pode ser inferido, essa força crescerá qualitativamente e será preponderante no poder naval, no decorrer do presente século, com o balanço do poder pendendo para o lado ocidental.

Em razão dos custos envolvidos, é previsível que o número dos submarinos de ataque ou de ação pontual decline em relação ao total hoje existente; deverá haver preferência pela construção de submarinos com multipropósito, como o pretendido pela Índia. Essa característica é mais destacada se considerarmos a possibilidade de outras nações desenvolverem programas autóctones ou mesmo optarem pela adoção de propulsão diferenciada, tais como utilização de baterias com maior capacidade ou sistemas de motorização com independência do ar.

O CASO DO BRASIL

Como conclusão caberiam algumas palavras sobre o programa de propulsão nuclear naval brasileiro, que por razões financeiras não apresenta um resultado mais consistente, apesar dos avanços verificados no desenvolvimento do ciclo de combustível e do projeto do reator. Poucas vezes se viu um programa considerado por todos que já tiveram a oportunidade de conhecê-lo como importante e fundamental para a Defesa Nacional ser tão pouco aquinhoado com recursos. É conflitante e de difícil entendimento vê-lo restrito aos recursos orçamentários destinados ao Comando da Marinha, considerando os valores necessários para sua concretização, se comparados com as contrapartidas de domínio da arte da guerra e de segurança para a Defesa Nacional.

Se só a capacitação de construção de um submarino com propulsão nuclear representa uma vitória da tecnologia nacional, o que não dizer do arraste tecnológico que tal atividade produz, não se restringindo, exclusivamente, ao setor militar?

Como exemplos dessa dualidade, poderiam ser citados: a geração de energia elétrica, o desenvolvimento de novos materiais, a produção de radioisótopos para a medicina, a irradiação de alimentos para conservação etc.

Ressalte-se que todo esse avanço conseguido não contou com o mínimo apoio de nação estrangeira, como ocorreu nos demais países, com exceção dos Estados Unidos e da Rússia.

A infra-estrutura hoje existente no País é cada vez mais dependente da capacitação alcançada pela Marinha no desenvolvimento do Programa de Propulsão Nuclear Naval. Esse espectro é tão grande que permite promovê-lo não como uma necessidade exclusiva da Força Naval, mas sim como anseio nacional, em mesmo nível de outros programas importantes para o desenvolvimento social e econômico do Brasil e, mais importante, para a Defesa Nacional.

Transformar o sonho em realidade é uma opção, pois só assim poderemos almejar melhor posição no cenário internacional. O Brasil não deve perder a oportunidade, pois muitos sacrifícios já foram exigidos e realizados. Não há como desprezá-la.

Mais cedo ou mais tarde, haveremos de nos confrontar com novos chamamentos da sociedade e, assim como ocorreu no passado (guerras da consolidação da Independência, embates no período imperial, participação nas duas guerras mundiais), não será possível nos furtarmos a ocupar posição na linha de frente.

Não podemos nos apequenar.

O País tem obrigação de preservar suas riquezas no meio marinho.

Muito se fala sobre a Amazônia; entretanto esquece-se um espaço físico no oceano que aumenta nossa soberania em mais de 3 (três) milhões de quilômetros quadrados.

Ali estão riquezas exploradas, tais como as plataformas petrolíferas (hoje com contribuição de mais de 80% do explorado no País) e as bacias pesqueiras, e as inexploradas, que nada ficam a dever àquelas existentes no Oceano Verde. Se acrescentarmos que mais de 70% da população nacional e do poder econômico e cultural do País estão a menos de 300 quilômetros das praias, esse tesouro ganha grande expressão econômica e social.

Como defendê-lo? Eis a questão.

CONCLUSÃO

A decisão de construir ou não um submarino com propulsão nuclear deve ser da Nação; a capacidade de saber construí-lo é uma obrigação que temos que assumir com essa mesma Nação para mantê-la livre, coesa e defendida para as futuras gerações.

O País só terá futuro se preservar as conquistas do passado e mantê-las no presente

O desenvolvimento de nova tecnologia de propulsão naval – independência do ar, baterias com maior capacidade e durabilidade – não deve ser justificativa para o não prosseguimento ou a desaceleração do Programa de Propulsão Nuclear Naval. Prioritariamente, temos que transmitir credibilidade e perseverança no desenvolvimento de tecnologia de ponta, caso contrário seremos vistos como eternos nômades enganados com miragem de oásis que nunca se torna realidade.

O País só terá futuro se preservar as conquistas do passado e mantê-las no presente. O esforço desenvolvido por tão insignes brasileiros, inclusive em foros internacionais, não pode ser olvidado.

Concretizar o sonho de ter capacidade de construir um submarino com propulsão nuclear será a solução para a defesa do nosso vasto território marítimo. Para tanto é necessário que, semelhante às ações adotadas pelos

governos do Grupo dos Quatro, o Programa de Propulsão Nuclear Naval seja adotado como um anseio nacional e não fique restrito aos parcos recursos orçamentários destinados ao Comando da Marinha.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> /; Submarinos /; Submarino nuclear /; Energia nuclear;

A vida é como uma longa viagem, de cabeça vergada por pesada carga: dirige os teus passos devagar, com constância e sabedoria, assim tropeçarás menos quando ela te pesar.

Iyeyasu Tokugawa

(Ver pagina 59)

PRÊMIO
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O Professor Eduardo Ítalo Pesce recebeu, em 20 de dezembro último, o ***Prêmio Revista Marítima Brasileira*** do ano de 2002. Dentre os artigos do período de 1999 a 2001, o trabalho "Forças Armadas, Estado e sociedade", publicado na edição do 1º trimestre de 1999 da *Revista Marítima Brasileira*, foi considerado o merecedor do prêmio. A medalha e o respectivo diploma foram entregues ao autor em cerimônia realizada no auditório do Museu Naval.

Instituído em 1907 pelo Decreto nº 6.510, o Prêmio tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnico-navais, sendo concedido pela Marinha do Brasil desde 1910 ao autor do trabalho que, publicado na *Revista Marítima Brasileira*, for considerado de maior utilidade para a instituição. A partir de 1950, o Prêmio *RMB* passou a ser concedido a cada três anos.



Professor Pesce quando condecorado com a medalha Mérito Tamandaré

EDUARDO ÍTALO PESCE

Colaborador assíduo da *RMB*, o Professor Eduardo Ítalo Pesce exerce desde 1989 a função de coordenador administrativo do Projeto Especial de Desenvolvimento de Inteligência e da Criatividade (PEDIC) da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), cumulativamente com a de professor do Centro de Produção da UERJ, esta desde 1979.

Anteriormente, exerceu os cargos de professor associado de Língua Inglesa I e II na antiga Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Veiga de Almeida, de 1983 a 1986, e professor de Língua Inglesa na rede da Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro, de 1985 a 2000.

Sua formação acadêmica iniciou-se em 1977 com a didática especial da língua inglesa, seguindo-se a licenciatura em Pedagogia com habilitação em Administração Escolar na UERJ em 1982 e especialização *latu sensu* em Relações Internacionais também na UERJ, esta em 1989.

O Professor Ítalo Pesce publicou o livro *De costas para o Brasil: A Marinha oceânica do século XXI* (RJ, Ed. do autor, 2002) e cerca de 150 artigos em publicações especializadas em Defesa, no Brasil e no exterior. Atualmente é colaborador freqüente do jornal *Monitor Mercantil*, da *RMB* e da revista *Segurança & Defesa*.

Devem ser ressaltadas em seu currículo várias outras atividades, tais como: idealizador e atual vice-presidente do Instituto de Defesa Nacional (IDEN) desde 2000; membro fundador do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES) desde 1981; membro associado do United States Naval Institute desde 1975 e membro da Sociedade Amigos da Marinha, da qual foi diretor cultural (seção do Rio de Janeiro) no triênio 1996-1999.

Foi agraciado com as medalhas Amigos da Marinha (1995) e Mérito Tamandaré (dezembro de 2000) e recebeu menção honrosa no Prêmio *Revista Marítima Brasileira* referente ao triênio 1997-1999 pelo trabalho "Reflexões sobre a capacidade aérea embarcada das Forças Navais brasileiras", publicado no 4º trimestre de 1999.

A *Revista Marítima Brasileira* cumprimenta o Professor Eduardo Ítalo Pesce pelo prêmio e sente-se honrada em ter publicado vários textos de sua autoria, a seguir listados:

ARTIGOS PUBLICADOS DA *RMB* DO PROFESSOR PESCE

MATÉRIA	LOCALIZAÇÃO
AEW orgânico para a Marinha do Brasil	(3t2001p75-77,AR)
Asas da Marinha do Brasil rumo ao século XXI	(4t1998p15-26,AR)
Aviação na Marinha italiana	(2t1988p79-98,AR)
Capacidade aérea das Forças Navais Brasileiras	(4t1994p69-75,AR)
Construção de submarinos no Brasil	(2s1991p301-301,RR)
Defesa nacional no século XXI	(1t1999p276-276,RR)
Do *T-28* ao *Super Tucano A-29*	(3t1996p73-77,AR)
Estado brasileiro e a defesa nacional	(4t1996p139-147,AR)
Estado brasileiro e defesa nacional no mundo pós-bipolar	(3t1994p71-80,AR)
Forças Armadas e controle civil	(2t1994p67-71,AR)
Forças Armadas e Ministério da Defesa	(2t1993p266-266,RR)
Forças Armadas, Estado e sociedade	(1t1999p93-108,AR)
Forças Armadas: Para quê?	(1s1992p302-302,RR)
Formação de aviadores navais: uma opinião	(4t2001p133-135,AR)
Índia, uma lição estratégica	(1t2001p145-146,AR)
Investimentos no setor de defesa	(4t1999p275-275,RR)
Lançamento de A marinha oceânica do século XXI.	(2t2002p288-288,NO)
Navio-aeródromo *made in* Brasil	(3t1999p187-187,RR)
Necessidade de uma marinha oceânica	(1t2001p270-270,RR)
Nova concepção estratégica militar para o Brasil	(2t1993p215-229,AR)

MATÉRIA	LOCALIZAÇÃO
Nuclearização das Forças Armadas	(3t1999p212-212,RR)
Polícias completas	(2t2001p163-165,AR)
Preenchendo a lacuna	(3t1990p63-68,AR)
Reflexões sobre a capacidade aérea embarcada das Forças Navais Brasileiras	(3t1989p135-152,MP)
Reflexões sobre a defesa nacional - I	(3t1993p271-271,RR)
Reflexões sobre a defesa nacional - II e III	(2t1994p241-241,RR)
Reflexões sobre capacidade aérea da Força Naval brasileira	(2s1991p55-70,AR)
Sobreviver é preciso	(2s1991p300-300,RR)
Submarinos de ataque: nuclear ou diesel-elétricos	(3t1999p127-130,AR)
Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil	(2t2000p171-192,AR)
Uma Força Naval oceânica	(3t2000p309-309,RR)

RELAÇÃO DOS AUTORES DISTINGUIDOS COM O PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (1910-1998)

1910 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Radler de Aquino
1911 – Capitão-de-Fragata Raul Tavares
1912 – Capitão-de-Corveta Luiz Autran de Alencastro Graça
1926 – Capitão-de-Fragata Américo Vieira de Melo
Capitão-de-Fragata Tibúrcio Marciano Gomes Carneiro
1927 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Otávio Perry
1928 – Contra-Almirante Conrado Heck
1929 – Capitão-Tenente (Refº) José Augusto Vinhaes
1930 – Capitão-de-Corveta Otávio Perry
1935 – Capitão-Tenente Oswaldo Alvarenga Gaudio
1947 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Álvaro Alberto da Motta e Silva
1950 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Daniel dos Santos Parreira
1953 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Antônio Telles Bardy
1956 – Capitão-de-Fragata Francisco de Souza Maia Júnior
1959 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Helio Leoncio Martins
1962 – Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Francisco Ferreira Netto
1971 – Capitão-de-Fragata Mário César Flores
1974 – Capitão-de-Fragata Roberto Luiz Fontenele Lima
1977 – Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) José Luiz Lunas de Mello Massa
1980 – Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
1983 – Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
1986 – Vice-Almirante (RRm) Armando Amorim Ferreira Vidigal
1989 – Almirante-de-Esquadra Mário César Flores
1992 – Vice-Almirante (RRm) Armando Amorim Ferreira Vidigal
1995 – Capitão-de-Corveta (IM) Agostinho Santos do Couto
1998 – Vice-Almirante (Refº) Armando Amorim Ferreira Vidigal
2001 – Vice-Almirante (Refº) Armando Amorim Ferreira Vidigal

PRÊMIO *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA*

(Republicação)

FORÇAS ARMADAS, ESTADO E SOCIEDADE

"Quando as Forças Armadas não têm finalidade dentro de uma Doutrina Militar, não faltam grupos políticos ou econômicos dispostos a levá-las para as finalidades que não correspondem à sua natureza, à sua organização e à sua instrução."

*Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, 1957**

EDUARDO **ÍTALO PESCE****
Professor

RESUMO

As relações civis-militares, nos principais países ocidentais, aproximam-se do paradigma descrito por Samuel P. Huntington em *The soldier and the State*. (O soldado e o Estado).

No Brasil, o descaso em relação à defesa nacional dificulta o profissionalismo militar e o controle civil das Forças Armadas. O controle civil subjetivo visa à maximização do poder civil, ainda que ao custo da redução da eficácia militar; o controle civil objetivo visa à maximização do profissionalismo militar, a fim de obter segurança militar.

Numa sociedade democrática e politicamente organizada, a finalidade das relações civis-militares é a obtenção e manutenção do controle civil objetivo. A redução do poder político dos militares está associada ao reconhecimento do profissionalismo militar autônomo. A função da profissão militar é fortalecer a segurança militar do Estado, e a ética profissional militar é realista e conservadora.

O liberalismo, o marxismo e o fascismo são ideologias antimilitares.

Quando a ideologia predominante na sociedade é antimilitar, a aquisição de poder pelos militares exige o sacrifício de seu profissionalismo.

Na ausência de ameaças externas visíveis, o Brasil deve resistir às pressões externas e internas no sentido de envolver suas Forças Armadas em operações antidrogas, e concentrar seus esforços na construção de uma capacidade de dissuasão militar crível, bem como de um sistema balanceado (equilibrado) de relações civis-militares.

Apud. Murillo Santos, *O caminho da profissionalização das Forças Armadas* (Rio de Janeiro: INCAER/Gráfica Ed. do Livro, 1991), p. 149.

** Trabalho apresentado à *RMB* em março de 1999.

SUMÁRIO

Introdução
Estado e Forças Armadas
Modalidades de controle civil
Poder, ideologia e autoridade
Padrões de relações civis-militares
Ética profissional militar
Ideologias predominantes
Em busca de um modelo brasileiro
Tipos da estrutura militar
Funções da estrutura militar
Forças Armadas permanentes
Pluralismo estratégico
Hipóteses de emprego
Conclusão
Anexo

INTRODUÇÃO

No dia 19 de novembro de 1998, realizou-se a última reunião do Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) que tratou da criação do Ministério da Defesa — constituído pelos ministros das três forças singulares (Marinha, Exército e Aeronáutica), pelos chefes do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), da Casa Civil e da Casa Militar, pelo ministro das Relações Exteriores e pelo chefe da Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE). Logo após a reunião, o presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) e um Projeto de Lei Complementar (PLC), a fim de viabilizar a criação da pasta da Defesa, em substituição às quatro pastas militares existentes. No início de janeiro, o ex-líder do governo no Senado, Élcio Álvares, tornou-se o primeiro titular do Ministério da Defesa. A estrutura do novo ministério será implantada progressivamente, após a aprovação de sua criação pelo Congresso.

Afirma-se que a criação do Ministério da Defesa no Brasil é uma rendição às pressões norte-americanas no sentido de envolver nossas Forças Armadas na repressão direta do narcotráfico, em detrimento de sua destinação básica de defesa nacional. Na realidade, ao propor que as Forças Armadas dos países latino-americanos sejam empregadas em atividades assistenciais ou de segurança interna (combate ao narcotráfico e ao crime organizado), o governo norte-americano adota uma política de "dois pesos e duas medidas", em desacordo com os princípios e as normas que sempre orientaram as relações civis-militares em seu próprio país.

Nos Estados Unidos e nos demais países do "Primeiro Mundo", as relações civis-militares aproximam-se do paradigma descrito na teoria desenvolvida há mais de 40 anos por Samuel P. Huntington, em *The Soldier and the State*.[1] Tal teoria baseia-se em dois pressupostos metodológicos:

a) que as relações civis-militares, em qualquer sociedade, devem ser estudadas

1 A primeira edição é de 1957. *Cf.* edição brasileira: Samuel P. Huntington, *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre Civis e Militares* (Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1996), 548 pp. As citações foram traduzidas diretamente da edição em língua inglesa: *Cf.* Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations* (Cambridge/London: Belknap/Harvard, 1985), 534 pp.

como um sistema de elementos interdependentes; e

b) que, partindo de certas premissas relativas à natureza e à finalidade das instituições militares, é possível definir, de forma abstrata, um tipo particular de equilíbrio (denominado "controle civil objetivo"), que maximiza a segurança militar.[2]

No Brasil, o descaso da sociedade em relação à defesa nacional vem prejudicando seriamente o exercício do profissionalismo militar e dificultando o efetivo controle civil sobre as Forças Armadas. Esperamos que a criação do Ministério da Defesa possa contribuir para a reversão de tal quadro. Huntington já advertia que "algumas sociedades podem ser inerentemente incapazes de prover eficazmente sua própria segurança militar".[3] Numa era de ameaças contínuas, tais sociedades seriam incapazes de sobreviver. O presente trabalho procura analisar a validade do paradigma teórico de Huntington para o contexto brasileiro, visando à manutenção de uma capacidade militar crível, capaz de dissuadir possíveis ameaças à soberania e aos interesses nacionais do Brasil no século XXI.

ESTADO E FORÇAS ARMADAS

Harold Lasswell classifica a posição das Forças Armadas perante o Estado e a sociedade em quatro modelos: **profissional** (voltado para a segurança externa), **pretoriano** (ênfase na segurança interna, atuando como "poder moderador"), **militarista** (que corresponde a uma ditadura militar corporativa) **e cesarista** (a serviço de uma ditadura pessoal).[4] As Forças Armadas profissionais são características dos países desenvolvidos e politicamente estáveis, enquanto que no "Terceiro Mundo" predominam os modelos pretoriano, militarista e cesarista. Segundo o general Octávio Costa, há ainda um quinto modelo: o das Forças Armadas cívico-sociais (voltadas para as "atividades subsidiárias"), próprio de países inexpressivos ou pequenos, que aceitam a condição de "satélites" de potências hegemônicas.[5]

As intervenções militares na política interna, nos países em desenvolvimento, foram analisadas por Huntington nos anos 60, em *Political Order in Changing Societies*.[6] Nesta obra, afirmou: "As explicações de ordem militar simplesmente não explicam as intervenções militares. O fato é que as intervenções militares são apenas uma manifestação específica de um fenômeno mais amplo nas sociedades subdesenvolvidas: a politização geral das forças e instituições sociais."[7] A este fenômeno, deu o nome de **pretorianismo,** e as sociedades onde o mesmo ocorre foram denominadas **sociedades pretorianas**. O paradigma pretoriano é, na verdade, um caso particular da teoria de relações civis-militares de Huntington, como veremos adiante.

MODALIDADES DE CONTROLE CIVIL

Huntington define duas modalidades de controle civil sobre as Forças Armadas: o

2 *Cf.* Huntington, *The Soldier and the State*, p. viii.

3 Huntington, *Op. cit.*, p. 2. A síntese teórica a seguir baseia-se, na ausência de indicação específica, em *Op. cit.*, pp. 80-97. *Cf.* também: Eduardo Italo Pesce, "Forças Armadas e controle civil", *Revista Marítima Brasileira 114* (4/6): 67-71, Rio de Janeiro, abr./jun. 1994.

4 *Apud.* Huntington, *Op. cit.*, p. 11 *et passim.*

5 *Cf.* Pesce, "Forças Armadas e Defesa Nacional", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22/12/98, p. 11.

6 *Cf.* edição brasileira: Huntington, *A Ordem Política nas Sociedades em Mudança* (São Paulo: Forense-Universitária/Ed. USP, 1875), 496 pp. A primeira edição em inglês é de 1968.

7 Huntington, *Op. cit.*, p. 206. Citação do texto em português.

controle civil **subjetivo**, que procura maximizar o poder civil, ainda que às custas da eficácia militar, e o controle civil **objetivo**, que maximiza o profissionalismo militar como forma de assegurar a eficácia da defesa nacional, sem riscos para a democracia e os demais valores da sociedade. A modalidade objetiva do controle civil "...é aquela distribuição de poder entre os grupos militares e políticos, que mais conduz à emergência de atitudes e comportamentos profissionais entre os membros do corpo de oficiais", afirma.[8]

O controle civil objetivo (subordinação às instituições) procura "militarizar os militares", tornando-os um instrumento do Estado, enquanto que o controle civil subjetivo (subordinação a grupos civis) procura "desmilitarizar os militares", introduzindo comportamentos civis entre os mesmos e tornando-os um espelho do Estado. Segundo Huntington, a visão das relações civis-militares baseada na crença de que a liderança militar e as instituições militares devem refletir as atitudes e características da sociedade civil denomina-se "fusionismo". **A teoria fusionista** nega a especialização funcional dos militares.[9]

A neutralidade política dos militares, portanto, é resultado de sua dedicação exclusiva à defesa nacional

Historicamente, a demanda por controle civil objetivo é oriunda dos integrantes da profissão militar, e a demanda por controle civil subjetivo advém de grupos políticos que procuram maximizar seu próprio poder em assuntos militares. O controle civil objetivo torna indispensável que os militares se dediquem inteiramente à sua especialidade profissional: **a conduta da guerra**. O emprego das Forças Armadas em tarefas que não lhes são próprias é típico do controle civil subjetivo e resulta na politização progressiva das instituições militares. A neutralidade política dos militares, portanto, é resultado de sua dedicação exclusiva à defesa nacional. A politização dos militares, resultante do envolvimento na segurança interna e em ações de caráter cívico-social, acabará por beneficiar algum grupo civil.

PODER, IDEOLOGIA E AUTORIDADE

Para Huntington, a finalidade das relações civis-militares, numa sociedade democrática e politicamente organizada, é a obtenção e manutenção do controle civil objetivo. As condições capazes de maximizar o profissionalismo militar e o controle civil objetivo dependem da relação entre os dois níveis das relações civis-militares. No nível de **poder**, considera-se o poder dos militares relativamente ao dos grupos civis da sociedade. No de **ideologia**, a compatibilidade entre a ética profissional militar e as ideologias predominantes na sociedade. Já o padrão de autoridade nas relações civis-militares depende do nível, da unidade e do alcance relativos da autoridade dos grupos militares e civis.

O nível de autoridade depende da posição que o grupo ocupa na hierarquia de autoridade governamental. **O controle civil vertical** é exercido pelo rebaixamento do nível relativo de autoridade dos militares. Este nível corresponde a uma das quatro situações abaixo:

- **soberania militar**, quando as outras instituições governamentais subordinam-se à instituição militar;

8 Huntington, *The Soldier and the State*, p. 83.
9 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 350-354.

- **independência militar**, quando existem duas estruturas paralelas de autoridade, uma militar e outra civil;
- **acesso direto ao soberano**, quando os militares subordinam-se diretamente ao chefe de Estado;
- **controle ministerial**, quando as Forças Armadas subordinam-se a um ou mais ministros civis.[10]

A unidade de autoridade de um grupo depende do grau em que este é estruturalmente unificado, em relação aos demais. Desse modo, a existência de um chefe militar único (ministro da Defesa fardado ou superchefe de Estado-Maior) aumentará a autoridade dos militares, em relação a outras instituições governamentais. Por sua vez, o **alcance de autoridade** de um grupo depende da variedade e do tipo de valores sobre os quais este é autorizado a exercer poder. Quando os militares opinam livremente sobre política interna ou controlam atividades de natureza civil, aumenta o alcance relativo de sua autoridade. O **controle civil horizontal** é exercido pela limitação da amplitude de autoridade dos militares.

PADRÕES DE RELAÇÕES CIVIS-MILITARES

Ainda na concepção de Huntington, o relacionamento mútuo entre poder político, profissionalismo e ideologia torna teoricamente possíveis cinco padrões de relações civis-militares:

1. Ideologia antimilitar, alto poder político dos militares e baixo profissionalismo (Exemplos: América Latina, Alemanha durante a Primeira Guerra Mundial e Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial).

2. Ideologia antimilitar, baixo poder político dos militares e baixo profissionalismo (Exemplos: União Soviética e Alemanha nazista).

3. Ideologia antimilitar, baixo poder político dos militares e alto profissionalismo (Exemplo: EUA antes da Segunda Guerra Mundial e durante a Guerra Fria).

4. Ideologia pró-militar, alto poder político dos militares e alto profissionalismo (Exemplos: Prússia e Alemanha no final do século XIX e Israel atual).

5. Ideologia pró-militar, baixo poder político dos militares e alto profissionalismo (Exemplo: Grã-Bretanha no século XX).[11]

Os padrões 3, 4 e 5 de relações civis-militares permitem controle civil objetivo, com altos níveis de profissionalismo militar, enquanto que os padrões 1 e 2 pressupõem controle civil subjetivo (mesmo no caso de ditaduras supostamente militares), com baixos níveis de profissionalismo. O controle civil não é, embora possa parecer, exclusividade das democracias. Ainda que o controle civil objetivo seja típico de uma sociedade democrática, o controle civil subjetivo não é exclusivo de nenhum regime de governo.[12]

Não deixa de surpreender a inclusão dos Estados Unidos, durante a Segunda Guerra Mundial, no padrão 1 (característico dos países do "Terceiro Mundo").[13] O Brasil situa-se ainda neste padrão, mas acreditamos que poderá evoluir para o padrão 3 — se as Forças Armadas brasileiras puderem dispor das condições necessárias ao exercício do profissionalismo militar.

Os dois últimos correspondem a países onde o nível de ameaça contínuo é elevado, ou a ideologia predominante compatível com os valores do ideário militar — o que, decididamente, não é o caso do Brasil.

---

10 *Op. cit.*, pp. 85-87.
11 *Op. cit.*, pp. 96-97.
12 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 82.
13 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 315-344.

ÉTICA PROFISSIONAL MILITAR

"A essência do controle civil objetivo é o reconhecimento do profissionalismo militar autônomo; a essência do controle civil subjetivo é a negação de uma esfera militar independente", afirma Huntington.[14] A redução do poder político dos militares e o aumento do profissionalismo das Forças Armadas estão ligados ao reconhecimento de uma esfera profissional autônoma — isto é, de uma **profissão militar** caracterizada pela competência técnica, pela responsabilidade e pelo espírito corporativo (como ocorre com as chamadas "profissões liberais"). A função da profissão militar é o fortalecimento da segurança militar do Estado.

Huntington considera o dia 6 de agosto de 1808 a "data de nascimento" da profissão militar. Nesse dia, o governo da Prússia emitiu um decreto que definia, com clareza inequívoca, o padrão básico do profissionalismo militar. Este decreto abolia as distinções de classe anteriormente existentes e estabelecia como únicos títulos a dar direito a uma patente de oficial a educação e o conhecimento profissionais, em tempo de paz, e a bravura e percepção exímias, em tempo de guerra.[15] A profissão militar é exclusiva dos oficiais, uma vez que as praças exercem um mero ofício especializado. O oficialato militar é uma profissão dedicada ao serviço do Estado, e a ética profissional militar é assim caracterizada por Huntington:

"A ética militar enfatiza a permanência, a irracionalidade, a fraqueza e o mal na natureza humana. Destaca a supremacia da sociedade sobre o indivíduo e a importância da ordem, da hierarquia e da divisão de funções. Destaca a continuidade e o valor da história. Aceita o Estado-nação como a forma mais avançada de organização política e reconhece a probabilidade contínua de guerras entre Estados-nações. Enfatiza a importância do poder nas relações internacionais e alerta contra os perigos para a segurança do Estado. Afirma que a segurança do Estado depende da criação e manutenção de poderosas forças militares. Insiste na limitação da ação estatal aos interesses diretos do Estado, na restrição de compromissos extensos e na natureza indesejável de políticas belicosas ou aventureiras. Afirma que a guerra é o instrumento da política, que os militares são os servos do estadista e que o controle civil é essencial ao profissionalismo militar. Exalta a obediência como a mais alta virtude dos militares. A ética militar é portanto pessimista, coletivista, com inclinação histórica, orientada para o poder, nacionalista, militarista, pacifista e instrumentalista em sua visão da profissão militar. É, em suma, realista e conservadora."[16]

Fica claro, portanto, que a neutralidade política dos militares não significa que estes sejam apolíticos ou desprovidos de ideologia (ver quadro esquemático em anexo). Huntington afirma que o **realismo conservador** é a ideologia militar por excelência (isto é, a que tem maior afinidade com a ética profissional militar), e esclarece que o termo "conservador" corresponde ao pensamento político de Edmund Burke.[17] Afirma também que o liberalismo, o marxismo e o fascismo são ideologias **antimilitares** (isto é, contrárias à

14 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 83.

15 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 30-31.

16 Huntington, *Op. cit.*, p. 79.

17 Huntington utiliza os termos "conservador" e "liberal" em seu sentido original. A tradição conservadora norte-americana teve em Alexander Hamilton um de seus principais expoentes. Atualmente, nos Estados Unidos, os adeptos do liberalismo empresarial, inspirado em Herbert Spencer, é que são chamados "conservadores", enquanto que os defensores do *welfare state* denominam-se "liberais". Houve, portanto, uma inversão de sentido.

ética militar), e que, ao assumirem posições políticas ou cargos no governo, os militares abandonam seu ideário profissional e assimilam a ideologia predominante na sociedade.[18] Um fator decisivo, que possibilita o desenvolvimento do profissionalismo militar, é a existência de uma única fonte legítima de autoridade sobre as Forças Armadas. Nas sociedades onde existe conflito de ideologias constitucionais ou de lealdade governamental, o profissionalismo torna-se difícil ou impossível de alcançar.[19]

IDEOLOGIAS PREDOMINANTES

Quando a ideologia predominante na sociedade é antimilitar, a aquisição de poder pelos militares exigirá que estes sacrifiquem seu profissionalismo. Em tais sociedades, o profissionalismo militar e o controle civil são maximizados pelo afastamento dos militares da atividade política e dos assuntos civis. Já numa sociedade em que a ideologia predominante é pró-militar, o poder dos militares não será incompatível com o profissionalismo. Daí a caracterização do controle civil objetivo como uma situação de equilíbrio. "O preço que os militares têm que pagar pelo poder depende da extensão do hiato entre a ética militar e as ideologias predominantes da sociedade", conclui Huntington.[20]

No caso da sociedade norte-americana, Huntington observa que o liberalismo é a ideologia predominante. Os liberais declaram-se pacifistas (embora possam apoiar a guerra por uma "causa nobre") e têm uma visão bastante negativa da profissão militar. Além disso, a agenda militar liberal caracteriza-se pelas políticas de **extirpação** (redução drástica dos efetivos e orçamentos militares) e de **transmutação** (direcionamento das Forças Armadas para atividades civis). A máxima da política militar liberal é: "conformar-se ou perecer" (no original, *"conform or die"*).[21]

Na visão dos militares, a guerra é um mal inevitável, mas indesejável. Por tal razão, o envolvimento em conflitos armados deve, sempre que possível, ser evitado. O objetivo não é simplesmente a vitória na guerra, mas a segurança militar da nação, na paz e na guerra. Teoricamente, uma sociedade liberal pode cuidar de sua segurança militar de três maneiras: isolando os militares do resto da sociedade (extirpação); insistindo que estes abandonem sua perspectiva profissional em favor das políticas liberais (transmutação); ou adotando uma visão mais simpática aos pontos-de-vista militares. Esta última exigiria uma mudança na base da ética liberal, mas seria a única solução duradoura para o problema da tensão nas relações civis-militares em tal sociedade.[22]

Ao longo da história do Brasil, as ideologias mais marcantes foram, no nosso entender, o liberalismo (século XIX) e o nacionalismo (século XX), apesar das influências de outras formas de pensamento (como o positivismo no século XIX e o marxismo no século XX). Nos últimos anos, aparentemente, o liberalismo voltou a predominar no Brasil. A atuação política dos militares brasileiros, ao longo deste século, foi de cunho nacionalista e antiliberal. Já o realismo conservador – que teve no Barão do Rio Branco um de seus expoentes, em nosso país – é uma corrente ideológica pouco difundida na soci-

18 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 89-94.
19 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 35.
20 Huntington, *Op. cit.*, p. 94.
21 *Op. cit.*, pp. 155-156.
22 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 346.

edade brasileira — o que nos leva a concluir que o padrão 3 de relações civis-militares é o que tem maiores chances de vir a prevalecer, num Brasil democrático e soberano.

EM BUSCA DE UM MODELO BRASILEIRO

Terá o Brasil atingido (ou poderá vir a atingir, em futuro previsível) um nível de maturidade política e institucional que viabilize o controle civil objetivo? A posição dos militares brasileiros na hierarquia de autoridade governamental garantia aos mesmos acesso direto *(Immediatstellung)* ao presidente da República, que é o comandante supremo das Forças Armadas. Disso, porém, não vinha resultando nenhuma vantagem para os militares, na obtenção de recursos financeiros que possibilitassem a modernização das Forças Armadas. Sob a ótica das relações civis-militares, o "preço" da relativa autonomia militar teria sido o sucateamento material e profissional das Forças Armadas brasileiras.

A proposta do EMFA, para uma nova estrutura de defesa para o Brasil, apresenta algumas semelhanças, com relação à estrutura militar de guerra definida pelo Decreto nº 8 (Reservado), de 17 de janeiro de 1980 (ver Organograma I). Aquela proposta, porém, foi elaborada após analisar em detalhe os Ministérios ou Departamentos de Defesa existentes em nove países (Alemanha, Argentina, Chile, Espanha, Estados Unidos, França, Grã-Bretanha, Itália e Portugal). O EMFA observou que, de um modo geral, as atividades foram agrupadas em duas grandes áreas: estratégico-operacional e político-estratégica. Em alguns casos, foi possível identificar uma terceira área, relacionada com assuntos do governo. Todas as estruturas preservaram um Estado-Maior (Geral, das Forças Armadas, Conjunto, Combinado ou de Defesa), como órgão gestor da área estratégico-operacional. As demais atividades foram reunidas em assessorias, secretarias ou departamentos.[23] Na estrutura proposta pelo EMFA (Organograma II), teríamos:

- a manutenção do Conselho de Defesa Nacional como órgão de assessoramento do comandante supremo;
- a substituição do Alto-Comando das Forças Armadas por uma Junta de Defesa;
- a substituição dos ministérios militares pelo Ministério da Defesa, cuja estrutura incluiria os comandos das três forças singulares e duas grandes áreas (estratégico-operacional e político-administrativa), além de gabinete e assessorias;
- a área estratégico-operacional teria como órgão principal o Estado-Maior de Defesa;
- a área político-estratégica seria gerenciada por secretarias ou departamentos, em número e finalidade a serem definidos;
- os comandos combinados (ou núcleos de comandos combinados), existentes ou que viessem a ser criados, teriam dupla subordinação: de emprego, ao Estado-Maior de Defesa, e de preparo, aos comandos das forças singulares.[24]

O Ministério da Defesa surgiria da transformação do EMFA, considerado o "embrião" da nova pasta ministerial, e seria implantado progressivamente (Organograma III).[25] A proposta encaminhada ao Congresso em novembro de 1998 era basicamente semelhante à do EMFA, mas alguns aspectos

23 *Cf.* Pesce, "A proposta do EMFA para o Ministério da Defesa analisada", *Segurança & Defesa 14* (61): 11-13, Rio de Janeiro, 1998. *Cf.* também: "Ministro de Estado Chefe do EMFA participa de audiência pública na Câmara dos Deputados", *Notícias do EMFA 11* (128): 2-3, Brasília, maio 1998.

24 *Ibidem.*

25 *Ibidem.*

foram alterados (ver Organograma IV). Os quatro chefes militares (comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e chefe do Estado-Maior de Defesa), subordinados ao ministro da Defesa, teriam direito a foro privilegiado e manteriam assento no Conselho de Defesa Nacional. Haveria ainda um Conselho Militar de Defesa, presidido pelo ministro da Defesa e constituído pelos três comandantes de forças singulares e pelo chefe do Estado-Maior de Defesa.[26]

Embora isto não estivesse mencionado no texto do projeto de lei complementar, está prevista a criação de três secretarias (de Política e Estratégia, de Administração e Orçamento e de Logística e Mobilização), subordinadas ao ministro da Defesa.[27] A proposta do governo não entrou em discussão durante a convocação extraordinária do Congresso Nacional, em janeiro de 1999, devendo ser examinada pelo novo Congresso, a partir de fevereiro ou março.

TIPOS DE ESTRUTURA MILITAR

Em 1995, o EMFA classificou os organogramas dos Ministérios ou Departamentos de Defesa existentes em outros países em três tipos. No primeiro tipo (em linha), as três forças singulares subordinam-se a um só chefe de Estado-Maior, subordinado ao ministro da Defesa. No segundo tipo (em linha e assessoria), o chefe do Estado-Maior de Defesa é um assessor do ministro e não faz parte da cadeia de comando. O terceiro tipo (departamentalizado) corresponde ao modelo norte-americano, que inclui — além dos assessores militares e civis subordinados ao secretário de Defesa — os Departamentos da Marinha, do Exército e da Força Aérea, bem como nove comandos combinados, cujas áreas de atuação englobam todo o planeta.[28]

Até 1947, segundo Huntington, predominaram três tipos de estrutura, nas relações civis-militares entre o presidente dos Estados Unidos, os secretários (ministros) da Guerra e da Marinha e seus respectivos chefes militares (chefe do Estado-Maior do Exército e chefe de Operações Navais).[29] **No tipo balanceado** (equilibrado) de estrutura militar, o presidente e o secretário (ambos civis) exerciam funções puramente políticas. Abaixo do secretário, a estrutura dividia-se em dois componentes: militar e administrativo. O comando das forças era exercido pelo chefe militar, enquanto que as atividades administrativas subordinavam-se diretamente ao secretário. Este tipo vigorou no Departamento da Marinha dos Estados Unidos, após a criação do cargo de chefe de Operações Navais em 1915.

Os dois outros tipos de estrutura eram característicos do Departamento de Guerra dos Estados Unidos. **No tipo coordenado**, as funções militares e administrativas separavam-se logo abaixo do presidente. O secretário civil exercia funções meramente administrativas, e o chefe militar subordinava-se diretamente ao presidente. Nos EUA, este esquema vigorou de 1836, quando foi criado o cargo de general-comandante do Exército, até 1903, quando este cargo foi substituído pelo de chefe do Estado-Maior. Após 1903, o Departamento de Guerra adotou **o tipo vertical** de

26 *Cf.* "O Ministério da Defesa" (transcr. BONO de 20/11/98), *NoMar 34* (680): 3, Brasília, 27 nov. 1998. *Cf.* também: Presidência da República, *Texto da Proposta de Emenda Constitucional e do Projeto de Lei Complementar* (Brasília, 19/11/98); texto impresso digitado em computador.

27 *Cf.* "O Ministério...".

28 *Cf.* R. Ruizree & Eduardo Italo Pesce, "Defesa: agora, está na moda", *Segurança & Defesa 13* (58): 6-9, Rio de Janeiro, 1997.

29 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 186-189.

relações civis-militares, com o chefe do Estado-Maior do Exército subordinando-se ao secretário e controlando todas as atividades militares e administrativas do departamento.

Ainda segundo Huntington, as estruturas de tipo coordenado ou vertical seriam incompatíveis com o controle civil das Forças Armadas, sendo as de tipo balanceado as mais adequadas.[30] Naturalmente, trata-se de "tipos puros" ideais. Na prática, as estruturas existentes freqüentemente combinam aspectos de mais de um tipo. Desde a criação do cargo de secretário de Defesa em 1947 (o Departamento de Defesa só seria oficialmente criado em 1949), a estrutura das relações civis-militares nos Estados Unidos aproxima-se do tipo balanceado.

A nova estrutura de defesa proposta pelo EMFA também seria do tipo balanceado. Abaixo do ministro, esta dividir-se-ia em dois componentes: militar (estratégico-operacional) e administrativo (político-administrativo). Na área estratégico-operacional, o comando das forças seria exercido pelos chefes militares, estando o Estado-Maior de Defesa encarregado do emprego e os comandos de forças singulares do preparo. As atividades político-administrativas (reunidas em assessorias, secretarias ou departamentos) estariam subordinadas ao ministro. Aquela estrutura seria, portanto, teoricamente compatível com o controle civil.[31]

O projeto enviado ao Congresso, por sua vez, prevê — para fins de emprego das Forças Armadas — a subordinação dos comandos combinados ao presidente da República, dos exercícios e operações combinadas e das forças de paz ao ministro da Defesa e das eventuais operações singulares aos comandantes das respectivas forças.[32] Neste particular, a estrutura proposta pelo governo afasta-se do tipo balanceado, o que poderia dificultar o controle civil objetivo. Além disso, a provável manutenção do Departamento de Aviação Civil (DAC) na estrutura da nova pasta (subordinado ao Comando da Aeronáutica) introduziria um "vício de origem" na mesma.

FUNÇÕES DA ESTRUTURA MILITAR

Os Estados Unidos são o paradigma do sistema presidencialista, assim como a Grã-Bretanha é o paradigma do sistema parlamentarista. Ao contrário do que se imagina, porém, o controle civil objetivo sobre as Forças Armadas, no modelo presidencialista norte-americano, decorre mais da prática do que do texto constitucional, que não distingue claramente as funções militares das civis.[33] A estrutura departamental (ministerial) das relações civis-militares, no modelo norte americano analisado por Huntington, desempenha três funções distintas:

- **A função militar-profissional** inclui: representação das necessidades militares da nação; assessoramento quanto às implicações militares das linhas de ação propostas e aos meios militares necessários à execução das políticas adotadas; e direção das forças militares na implementação da política nacional.
- **A função administrativo-fiscal** inclui: representação dos interesses da economia e da eficiência; assessoramento quanto aos assuntos fiscais, orçamentários e administrativos; e gerenciamento das atividades "civis" de apoio, tais como suprimento, obtenção de material, pessoal civil e orçamento.
- **A função político-estratégica** inclui: balanceamento dos pontos de vista militar-

30 *Ibid.*
31 *Cf.* Pesce, "A Proposta do EMFA...".
32 *Cf.* "O Ministério...". *Cf.* também: Presidência da República, *Op. cit.*
33 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 163 *et seq.*

profissional e administrativo-fiscal; formulação das recomendações departamentais sobre níveis de forças e orçamento militar; e defesa dos pontos-de-vista departamentais diante de grupos externos.[34]

Ao apresentar a proposta anual de efetivo-teto das Forças Armadas, o secretário de Defesa assessora o presidente dos Estados Unidos quanto ao **número** (quantidade de divisões, navios e unidades aéreas), ao **nível** (porcentagem do efetivo e da dotação de material), às **datas** de aprestamento e ao **desdobramento** das forças. Ele pode atuar como porta-voz militar (aceitando as recomendações de seus assessores militares, apesar das implicações para a economia e a eficiência), como gerente empresarial (adotando as de seus assessores financeiros, ainda que em prejuízo da eficácia militar) ou — o que é o mais correto — como estrategista político (procurando integrar os aspectos militares e econômicos numa política coerente de defesa nacional).[35]

Numa estrutura de tipo vertical, o secretário civil e o chefe militar dividiriam a responsabilidade pelas três funções. Numa estrutura de tipo coordenado, o primeiro desempenharia a função administrativo-fiscal, o segundo a função militar-profissional, e ambos desempenhariam a função político-estratégica. Entretanto, numa estrutura de tipo balanceado, como a do Departamento de Defesa dos Estados Unidos, a maximização do controle civil objetivo e do profissionalismo militar são obtidos pela especialização de funções: o secretário responsabiliza-se pela função de estrategista político, os chefes militares pela função profissional-militar, e os servidores especializados (civis ou militares) do departamento pela função administrativo-fiscal.[36]

Estendendo esta linha de raciocínio teórico ao nosso próprio país, poderíamos afirmar que, na estrutura balanceada proposta pelo EMFA para o Ministério da Defesa, as três funções da estrutura militares seriam, do mesmo modo, distribuídas pelos diversos componentes organizacionais: a função político-estratégica seria desempenhada pelo ministro da Defesa, a função profissional-militar pelos comandantes das três forças singulares e pelo chefe do Estado-Maior de Defesa, e a função administrativo-fiscal por secretários ou assessores especializados.[37]

FORÇAS ARMADAS PERMANENTES

Historicamente, as relações civis-militares, no Brasil, vêm oscilando entre o controle civil subjetivo e a autonomia ou tutela militar. Desde o século XIX, tais relações vêm sendo contaminadas pelas políticas de extirpação e de transmutação, segundo o modelo liberal. O caráter permanente das Forças Armadas brasileiras foi consagrado por todas as Constituições republicanas desde 1891, o que descarta a hipótese de "extinção" das mesmas. Entretanto, o progressivo sucateamento orçamentário e material das três forças singulares inviabilizaria o emprego destas num conflito militar clássico, limitando sua atuação às tarefas de segurança interna e às atividades subsidiárias.

Tal situação atenderia aos interesses externos que procuram desviar nossas Forças Armadas de sua destinação básica de defesa nacional, direcionando-as para o emprego no combate ao narcotráfico. O Brasil deve resistir às pressões neste sentido, empenhando-se na constituição de um Poder Militar capaz de dissuadir possíveis ameaças à soberania e

34 Huntington, *Op. cit.*, p. 428.
35 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 428-429 e 440-445.
36 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 428-429.
37 *Cf.* Pesce, *Op. cit.*

aos interesses nacionais no século XXI. Ainda que o emprego das Forças Armadas possa incluir situações em que o choque do combate não se concretiza, o que as diferencia das demais agências governamentais, e determina sua organização e seu treinamento, é sua orientação para o combate. **Sua credibilidade**, como fator de dissuasão convencional, depende de sua capacidade de pronto emprego e de mobilização (assim como da percepção de ambas, por um eventual adversário).[38]

Nossas lideranças políticas não podem continuar a se omitir em relação aos assuntos de defesa, sob o pretexto de que "o povo não come canhões". A inexistência, em nosso país, de **estrategistas civis** qualificados, capazes de dialogar profissionalmente com os militares e os políticos, é uma grave deficiência. O estudo dos problemas de defesa, por universidades e centros de pesquisa acadêmica independentes, é essencial, para diminuir o hiato intelectual entre civis e militares.

Tal situação atenderia aos interesses externos que procuram desviar nossas Forças Armadas de sua destinação básica de defesa nacional, direcionando-as para o emprego no combate ao narcotráfico

PLURALISMO ESTRATÉGICO

Um ministro da Defesa decorativo (uma espécie de "Rainha da Inglaterra") não teria condições de atuar como estrategista político, compatibilizando e harmonizando os pontos de vista profissional-militar e administrativo-fiscal. Entretanto, o fortalecimento excessivo do ministro civil, em detrimento dos chefes militares, também não é aconselhável. É razoável que os comandantes das três forças singulares mantenham o acesso ao presidente da República, em assuntos relacionados especificamente com suas forças, e tenham assento no Conselho de Defesa Nacional e no Conselho Militar de Defesa. Isto só resultaria em conflito de hierarquia se as funções dos chefes militares e do ministro da Defesa não ficassem claramente definidas pela legislação.

Seria conveniente que os comandos combinados (constituídos por Forças Navais, Terrestres e Aéreas) fossem estruturados em tempo de paz, e ficassem subordinados – mesmo em tempo de guerra – ao ministro da Defesa. Poderiam ser ativados um Teatro de Operações Terrestre (TOT) na Amazônia, um Teatro de Operações Marítimo (TOM) no Atlântico Sul (incluindo o Nordeste brasileiro) e uma ou mais Zonas de Defesa (ZD) no Centro-Sul. As operações aeroestratégicas e de defesa aeroespacial ficariam a cargo de um Comando Aeroespacial (COMAL). Se necessário, poderiam ser enviadas Forças Expedicionárias (FP) ao exterior, em operações de paz ou de guerra.[39]

O que deve ser, a todo custo, evitado é a figura de um chefe militar único, não apenas pelo risco de (re)politização dos militares que isso representaria, mas também para evitar o **monismo estratégico**, caracterizado pelo predomínio do pensamento de uma força singular sobre o das demais. A necessidade de manutenção do pluralismo estratégico, nos assun-

38 *Ibid.*

39 *Cf.* Pesce, "Reflexões sobre o Ministério da Defesa", *Segurança & Defesa 14* (60): 16-18, Rio de Janeiro, 1998. *Cf.* também: *Id.*, "Pluralismo estratégico na defesa nacional", *O Globo*, Rio de Janeiro, 28/05/98, p. 7.

tos ligados à defesa nacional, aponta para a conveniência da nomeação de um civil para o cargo de ministro da Defesa.[40] O perfil do cargo requer alguém que seja um hábil negociador político, mas não um diplomata de carreira (que, como os militares, também teria vínculos corporativos). Segundo o almirante Mauro César Rodrigues Pereira, ministro da Marinha no período 1995-98, a fim de garantir a eficácia do funcionamento do Ministério da Defesa, cinco pré-requisitos deveriam ser plenamente cumpridos pelas três forças singulares:

1. observância da metodologia do *orçamento-programa* anual;
2. existência de um *plano diretor*, visando a alcançar metas de curto, médio e longo prazos;
3. existência de um *plano geral de adestramento*, integrado e anual;
4. ampla utilização de critérios de *confronto decisório*, apoiados no uso de computadores;
5. adoção do *planejamento desmotivado*, contínuo e permanente.[41]

Atualmente, nenhuma das três forças singulares, no Brasil, satisfaz plenamente a todos estes pré-requisitos (a Marinha, por exemplo, só atende plenamente aos três primeiros). Portanto, os mesmos deveriam ser considerados como pressupostos básicos do projeto de implantação do Ministério da Defesa em nosso país.[42] Tal projeto só será bem-sucedido se o novo ministério contribuir para o aumento da eficácia e da credibilidade de nossas Forças Armadas.

A inexistência, em nosso país, de estrategistas civis qualificados é uma grave deficiência

HIPÓTESES DE EMPREGO

"Nomear inimigos potenciais é fazer inimigos reais", afirmou o líder indiano Jawaharlal Nehru.[43] Nosso país não identifica publicamente ameaças externas à sua segurança, mas isto não significa que estas não existam. Com o fim da Guerra Fria, as hipóteses de guerra revolucionária e de confrontação global entre as superpotências tornaram-se obsoletas, e a hipótese de um conflito regional na América do Sul, envolvendo o Brasil e seus vizinhos, é cada vez mais remota. Podemos formular resumidamente, sem individualizar cenários, ameaças ou inimigos potenciais, seis diretrizes ou hipóteses gerais, capazes de orientar o preparo de nosso Poder Militar para o cumprimento de sua destinação básica de defesa nacional, dentro ou fora do espaço geopolítico de nosso interesse imediato (o território nacional, a América do Sul e o Atlântico Sul):

1. Dissuasão de intervenções ou pressões militares contra o Brasil, por potências extracontinentais.
2. Dissuasão de conflitos e antagonismos regionais que ameacem a segurança e os interesses do Brasil.
3. Defesa das fronteiras terrestres, em situações de conflito de baixa intensidade associado à guerrilha ou a atividades ilícitas.
4. Defesa dos interesses marítimos do Brasil e garantia da segurança nas águas sob jurisdição brasileira.

---

40 *Ibidem*. *Cf.* também: Huntington, *The Soldier and the State*, pp. 418-423.

41 *Apud.* Pesce, "Reflexões...". *Apud.* também: *Id.*, "Pluralismo...". O termo "desmotivado", neste contexto, significa independente de solicitação.

42 *Cf.* Pesce, "Reflexões...". *Cf.* também: *Id.*, "Pluralismo...".

43 *Apud.* Pesce, "A defesa nacional no Século XXI", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/02/99, p. 12.

5. Garantia da integridade nacional e da ordem pública no campo interno, e desempenho de atividades de defesa civil nas calamidades públicas.

6. Garantia da estabilidade, da ordem e da vida humana em áreas de conflito no exterior, atuando em cooperação e sob mandato internacional.[44]

As duas primeiras hipóteses configuram situações improváveis (mas não impossíveis), enquanto que as demais são possíveis ou prováveis, dependendo da evolução da conjuntura. As hipóteses 1, 2 e 6 são as mais exigentes, quanto ao grau de preparo, e poderiam servir de base para o preparo de nossas Forças Armadas, já que as medidas adotadas para fazer frente às mesmas cobririam as exigências das demais. Adotar como base apenas as hipóteses 3, 4 e 5 corresponderia à transformação das Forças Armadas brasileiras em milícias de segurança interna, como convém aos interesses das potências hegemônicas.[45]

A preocupação com o emprego das Forças Armadas não deve incluir só o combate mas também, em tempo de paz, apoio à política externa, na preservação dos interesses e objetivos nacionais

CONCLUSÃO

É necessário reverter a atitude de descaso da sociedade brasileira, em relação aos temas ligados à defesa nacional. O Brasil deve esforçar-se na constituição de um sistema balanceado (equilibrado) de relações civis-militares, capaz de viabilizar o controle civil objetivo sobre as Forças Armadas pela maximização do profissionalismo militar e da eficácia da defesa nacional. Em tal contexto, o Ministério da Defesa deverá ser capaz não apenas de administrar as Forças Armadas, em tempo de paz ou de guerra, como também de empregá-las, na guerra ou durante as crises internacionais, com um mínimo de alterações estruturais.[46]

A preocupação com o emprego das Forças Armadas não deve incluir só o combate (ou a possibilidade deste), mas também a ausência de combate, que corresponde ao emprego do Poder Militar em tempo de paz (em períodos normais ou de crise), em apoio à política externa, na preservação dos interesses e objetivos nacionais. Atualmente, tal modalidade de emprego – que inclui a cooperação militar com países amigos, as operações de paz no exterior e outras missões "diplomático-militares" – é mais freqüente que a guerra e ocupa a maior parte da existência das Forças Armadas.[47]

Apesar das desigualdades ainda existentes, o Brasil já não é "um país de pobres e miseráveis". Em 1997, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, estimado em US$ 807 bilhões (o dobro do da Rússia), ficou em 7° lugar, entre as maiores economias do mundo. Em 1998, o relatório anual do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), que mede o índice de desenvolvimento humano, incluiu o Brasil, pela primeira vez, entre os países de alto nível de desenvolvimento (com índice igual ou superior a 0,8).

44 *Cf.* Pesce, *Op. cit.*
45 *Ibid.*
46 *Cf.* Pesce, "A proposta do EMFA...".
47 *Ibid.*

Nosso país ficou em 62° lugar, tendo obtido um índice de 0,809.[48] Tais indicativos já deveriam sofrer redução substancial em 1999, como conseqüência das elevadas taxas de juros e dos profundos cortes orçamentários previstos no ajuste fiscal. O agravamento da crise financeira no início deste ano, porém, tornou a situação ainda mais crítica.

Embora seja candidato a uma vaga permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas, o Brasil é, ao mesmo tempo, um "anão" político-militar e um "gigante" econômico, territorial e demográfico. Tal situação é incompatível com a aspiração brasileira de vir a integrar, em caráter permanente, aquele foro, onde são discutidas questões relevantes para a preservação da paz e da segurança internacional. Para que a candidatura brasileira adquira maior credibilidade, torna-se necessário ampliar significativamente a capacidade militar do país. Portanto, a continuidade dos investimentos no setor de defesa necessita ser assegurada. Nos próximos anos, o nível de tais investimentos deveria ser elevado, e não reduzido.

O Brasil é, ao mesmo tempo, um "anão" político-militar e um "gigante" econômico, territorial e demográfico

Convém lembrar que o colapso das instituições militares de um Estado soberano costuma ser acompanhado (ou seguido, após um curto intervalo de tempo) pelo do próprio Estado. Isto ocorreu, apenas para citar alguns exemplos, com a Rússia imperial em 1917, a União Soviética em 1991 e a antiga Iugoslávia na década de 90. A Rússia pós-soviética, por sua vez, não está livre de um novo colapso. Será que alguém, em algum lugar, está torcendo para que o mesmo aconteça aqui no Brasil?

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Ministério da Defesa /; Política;

BIBLIOGRAFIA

1. BRASIL, Presidência da República. *Texto da Proposta de Emenda Constitucional e do Projeto de Lei Complementar sobre a criação do Ministério da Defesa.* Brasília, 19/11/98.
2. HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre Civis e Militares.* Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1996, 548 pp.
3. —. *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations.* Cambridge/London: Belknap/Harvard, 1985, 534 pp.
4. —. *A Ordem Política nas Sociedades em Mudança.* São Paulo: Forense-Universitária/Ed. USP, 1975, 496 pp.
5. O MINISTÉRIO da Defesa. Transcrição do Boletim de Ordens e Notícias da Marinha (BONO) de 20/11/98. *NoMar 34* (680): 3, Brasília, 27 nov. 1998.
6. MINISTRO de Estado Chefe do EMFA participa de audiência pública na Câmara dos Deputados. *Notícias do EMFA 11* (128): 2-3, Brasília, maio 1998.
7. PESCE, Eduardo Italo. A defesa nacional no Século XXI. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/02/99, p. 12.

48 Os dados acima foram colhidos do noticiário da imprensa, especialmente dos jornais *O Globo* e *Jornal do Brasil*, durante o ano de 1998.

8. —. A proposta do EMFA para o Ministério da Defesa analisada. *Segurança & Defesa 14* (61): 11-13, Rio de Janeiro, 1998.
9. —. Forças Armadas e defesa nacional. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22/12/98, p. 11.
10. —. Reflexões sobre o Ministério da Defesa. *Segurança & Defesa 14* (60): 16-18, Rio de Janeiro, 1998.
11. —. Pluralismo estratégico na defesa nacional. *O Globo*, Rio de Janeiro, 28/05/98, p. 7.
12. —. Forças Armadas e controle civil. *Revista Marítima Brasileira 114* (4/6): 67-71, Rio de Janeiro, abr./jun. 1994.
13. RUIZREE R. & PESCE, Eduardo Italo. Defesa: agora está na moda. *Segurança & Defesa 13* (58): 6-9, Rio de Janeiro, 1997.
14. SANTOS, Murillo. *O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas*. Rio de Janeiro: INCAER/Gráfica Ed. do Livro, 1991, 154 pp.

ANEXO

A ÉTICA PROFISSIONAL MILITAR
Segundo Samuel P. Huntington

A ética militar é...

PESSIMISTA	A ética militar enfatiza a permanência, a fraqueza e o mal na natureza humana.
COLETIVISTA	Destaca a supremacia da sociedade sobre o indivíduo e a importância da ordem, da hierarquia e da divisão de funções.
COM INCLINAÇÃO HISTÓRICA	Destaca a continuidade e o valor da história.
NACIONALISTA	Aceita o Estado-nação como a forma mais avançada de organização política e reconhece a probabilidade contínua de guerras entre Estados-nações.
ORIENTADA PARA O PODER	Enfatiza a importância do poder nas relações internacionais e alerta contra os perigos para a segurança do Estado.
MILITARISTA	Afirma que a segurança do Estado depende da criação e manutenção de poderosas forças militares.
PACIFISTA	Insiste na limitação da ação estatal aos interesses diretos do Estado, na restrição de compromissos extensos e na natureza indesejável de políticas belicosas ou aventureiras.
INSTRUMENTALISTA	Afirma que a guerra é o instrumento da política, que os militares são os servos do estadista e que o controle civil é essencial ao profissionalismo militar. Exalta a obediência como a mais alta virtude dos militares.

... em sua visão da profissão militar.
É, em suma, REALISTA e CONSERVADORA.

Quadro esquemático organizado por Eduardo Italo Pesce.
FONTE: Huntington, *The Soldier and the State*, p. 79.

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 naúticas 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 BLOQUEIO BRASILEIRO NO RIO DA PRATA EM 1826-8: PRESAS, POLITICA E PROTESTOS INTERNACIONAIS

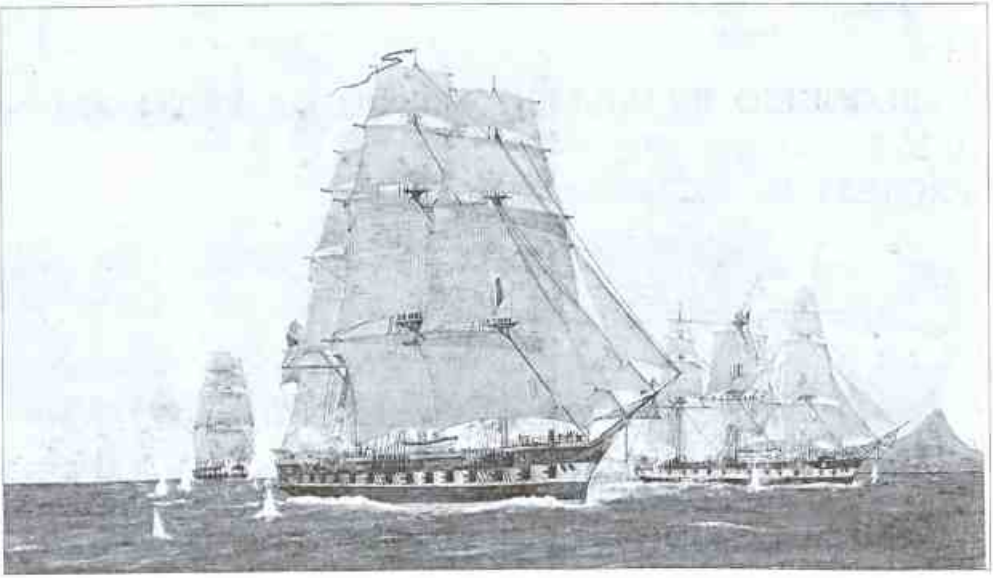
BRIAN VALE*

AQUARELAS E TEXTOS: Todas as aquarelas são de autoria do Almirante Trajano Augusto de Carvalho e fazem parte, assim como as legengas, do álbum colorido *Nossa Marinha, seus feitos e glórias – 1822-1940*, editado em 1986.

Em 1825, o recém-independente Império do Brasil entrou em guerra com a também recém-independente República da Argentina. O conflito era uma continuação do conflito histórico entre os impérios português e espanhol para o controle da margem norte do Rio da Prata e, conseqüentemente, do próprio rio. Sendo a mais poderosa potência naval nas Américas, era inevitável que a principal arma de guerra do Brasil nesta luta fosse o bloqueio naval. Buenos Aires, a sede do governo e centro de um próspero comércio marítimo, era um alvo lógico. A independência da Espanha tinha levado a uma incrível expansão do intercâmbio comercial, de tal maneira que em 1825 o valor anual de bens estrangeiros que chegavam à cidade atingia a quantia de 2 milhões de libras esterlinas, transportadas em 387 navios, sendo a maioria deles estrangeiros. A Grã-Bretanha dominava o cenário com 1 milhão de libras em bens, transportados em 95 navios mercantes. Em segundo lugar vinham os Estados Unidos da América, com bens no valor de 360 mil libras, transportados em 107 navios; enquanto em terceiro lugar ficava a França, com bens estimados em 260 mil libras, transportados em 29 navios.

Em 21 de dezembro de 1825, o governo brasileiro declarou guerra e anunciou sua intenção de estabelecer um bloqueio. Durante sua Guerra de Independência, o Brasil tinha se baseado nas tradicionais leis

* N.R.: Veja currículo do autor na última página deste artigo.



ATAQUE À FRAGATA *NITERÓI* (11 de abril de 1826) – Em princípios de abril de 1826, o Almirante Brown fez-se ao mar com seis navios, rumando para Colônia. Deixando os Brigues *Independência*, *Balcarce* e *Sarandí*, para cruzar entre aquele porto e São João, seguiu em demanda de Montevidéu com a Corveta *25 de Mayo* e os Brigues *República* e *Congresso*. Capturada uma corveta mercante sobre o Banco Ortiz, sua tripulação informou que a *Niterói* estava em Montevidéu. Arvorando a bandeira francesa, conseguiu Brown, graças a esse ardil, aprisionar no dia 10 a pequena escuna de guerra *Isabel Maria*. Na noite desse dia, tentou atacar a *Niterói*, mas os ventos e correntes contrárias não lhe permitiram chegar até a fragata.

Na manhã do dia 11, içando as cores francesas, saiu o Almirante para o porto de Montevidéu. Pouco depois, içava a bandeira argentina para fazer fogo sobre sumaca mercante que entrava no porto. Aproximou-se demasiado e foi reconhecido.

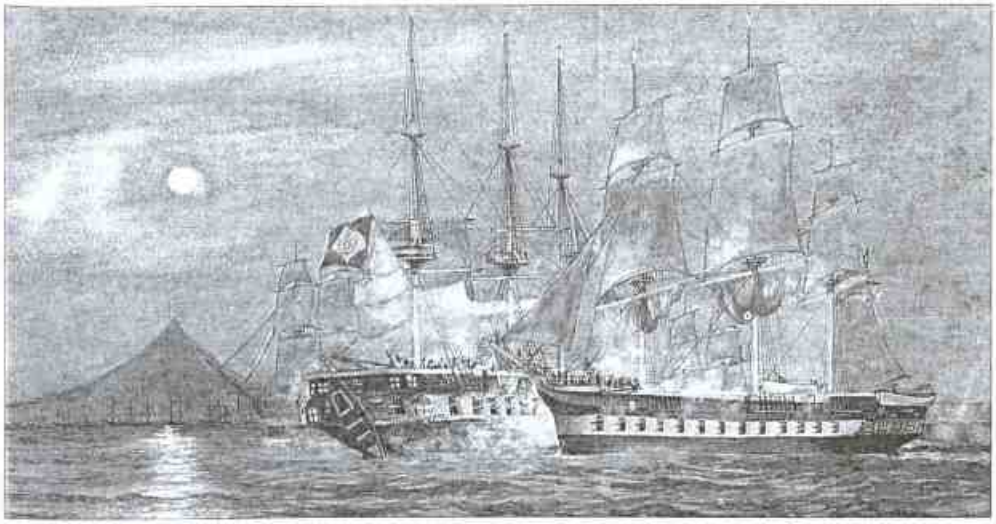
Imediatamente suspenderam para dar-lhe caça a Fragata *Niterói*, comandada pelo Capitão-de-Fragata James Norton, comandante da 2ª Divisão de nossa Esquadra, e mais quatro escunas. Estas, devido à sua pouca velocidade, em breve ficaram muito distanciadas. Às três horas da tarde, a *Niterói* abriu fogo, a grande distância, o qual não foi respondido, mas quando o *República* reuniu-se à *25 de Mayo*, arribaram sobre a fragata brasileira, que sozinha agüentou o renhido combate por quase três horas. Ambos os navios velejaram paralelos um ao outro, pois o objetivo de Brown era deixar para trás as escunas brasileiras, já que, unidas suas forças às da *Niterói*, seriam quase imbatíveis, sobretudo porque o *República* parecia esquivar-se do combate.

Quase no crepúsculo, na altura de Montevidéu, a *25 de Mayo* perdeu o mastaréu de joanete grande, o que obrigou Brown a arribar. Com a chegada da noite, separaram-se os contendores, Norton, reunindo seus navios, voltou para Montevidéu. Brown seguiu para Colônia, onde juntou-se aos que cruzavam naquele porto, e regressou a Buenos Aires para reparar as avarias.

A aquerela mostra o momento em que a *25 de Mayo* perde o joanete grande, na altura de Montevidéu.

portuguesas de captura de presas, porém a natureza não ortodoxa do conflito e da campanha levada a cabo por Lord Cochrane tinha causado enormes dificuldades. Desta vez o governo brasileiro manteve uma posição pragmática e, em vez de se basear em regras escritas, seguiu a prática britânica de deixar que as cortes destinadas a definir o destino das presas interpretassem a lei de acordo com a prática internacional e os precedentes luso-brasileiros.

A necessidade de acabar com o tráfego comercial argentino era bem evidente para o governo brasileiro, mas também o eram os problemas que poderiam advir do apresamento de navios mercantes neutros,



ABORDAGEM DA FRAGATA *IMPERATRIZ* (27 de abril de 1826) – O Almirante Brown não desistira do seu propósito de surpreender um navio brasileiro e apresá-lo por abordagem.

Com esse intuito, na tarde de 27 de abril de 1826, avistou Montevidéu, em cujo porto estava fundeada a nossa Esquadra. A noite chegara esplêndida, as águas tranqüilas, e uma brisa soprava do norte.

A Divisão argentina, composta de seis velas, acercou-se da Fragata *Imperatriz*, que, afastada da Esquadra, refrescava o aparelho depois de viagem a Maldonado.

Por volta das 11 horas, o oficial de serviço da *Imperatriz* foi avisado da aproximação de seis navios, sendo reconhecida entre eles a capitânia de Brown.

Sem ruído, a guarnição acorreu a seus postos de combate e, 45 minutos após, a *25 de Mayo* passou perto da fragata brasileira. Brown perguntou em inglês: "Que navio é este?" Ato contínuo, respondem da fragata: "Que lhe importa?" Por um momento, o almirante julgou tratar-se da Fragata americana *Doris*, que sabia achar-se no porto. Mas, por volta da meia-noite, ouviram-se o cantar de um galo e o latir de um cão vindos da grande fragata. O Comandante Tomás Espora exclamou: "Juro que esta fragata es brasileña, porque ningún buque inglés consiente perros ni gallos a su bordo..."

Alertado pelas palavras do seu capitão de bandeira, Brown interrogou de novo e não obteve resposta. Reinava silêncio profundo. Dissipadas as dúvidas, é chegado o momento da ação.

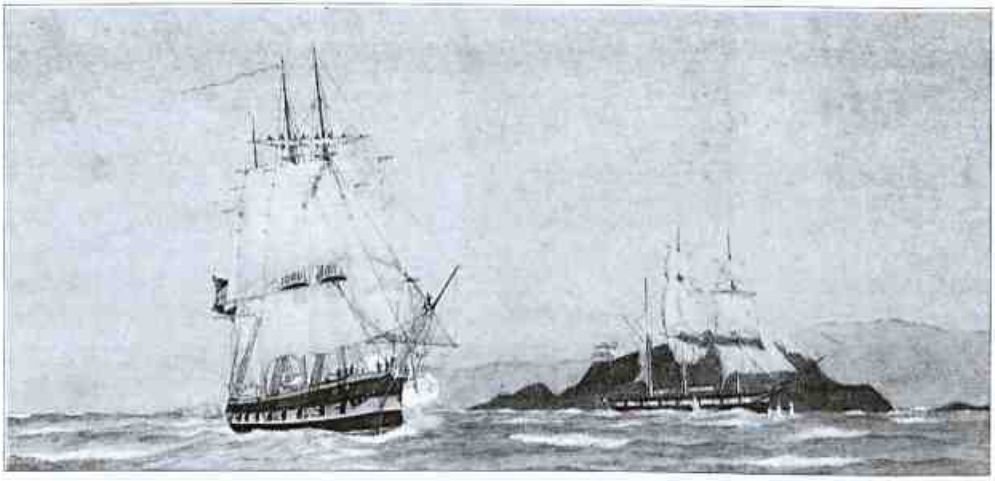
A primeira descarga do inimigo inutilizou o velame e cortou os cabos de laborar do navio brasileiro. A luta se desenrolou encarniçada, com lances de bravura em ambos os lados.

No aceso do combate, o Comandante Luís Barroso Pereira é atingido no peito e morre bradando à marinhagem: "Não se assustem, camaradas, não foi nada." Uma hora e quinze minutos durava a luta, quando a aproximação dos outros navios brasileiros fez o inimigo bater em retirada.

A aquarela mostra a *25 de Mayo* presa à popa da *Imperatriz*.

muitos dos quais hasteando bandeiras das nações mais poderosas do mundo. O veterano Vice-Almirante Rodrigo Lobo, comandando no Prata, recebeu para tal instruções secretas para tratá-los com luvas de pelica. Foi enfatizado que "as admoestações ... que V.Sa. dará aos navios de potências amigas devem ser por escrito, de tal maneira que elas constituirão evidência documental pelas quais seus procedimentos contra as mesmas possam ser justificados".

Em 21 de dezembro de 1825, Lobo expediu nota oficial sobre o bloqueio, dando aos navios neutros 14 dias para desembarcar suas cargas e partirem. Todavia, a notícia só chegou a Buenos Aires dez dias depois, causando uma onda de pânico. O cônsul-geral britânico, Woodbine Parish, imediatamente protestou, afirmando que seria impossível aos navios neutros partirem no prazo estipulado e pediu uma extensão do tempo-limite. Em 7 de janeiro de 1826, Lobo



APRISIONAMENTO DO CORSÁRIO *PAMPERO* (15 de março de 1827) – Algumas das fragatas e corvetas imperiais haviam sido destacadas para dar caça aos incômodos corsários argentinos que, percorrendo nossa costa, colocavam em risco o comércio de cabotagem.

Parecia que estávamos em guerra com muitas nações, pois os corsários só possuíam de argentinos a bandeira que tremulava nos penóis das caranguejas e as cartas de corso firmadas pelo Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata; no mais, comandantes, oficiais e marinhagem, eram todos estrangeiros, principalmente nos navios de alto-mar.

Em cruzeiro pelo litoral, à caça desses flagelos, achava-se o Capitão-de-Fragata Theodoro de Beaurepaire, comandando a Fragata *Isabel*. No dia 15 de março de 1827, avistou ele, pela proa, navio suspeito e logo, fazendo força de vela, deu início à perseguição.

Tratava-se do corsário argentino *Pampero*, sob o comando do inglês John Chase. Ao cair da tarde, na altura de Cabo Frio, alcançou-o a *Isabel* e disparou as primeiras bandas contra o inimigo, que prontamente atravessou e rendeu-se.

O vento rijo que soprava dificultou bastante o transbordo dos prisioneiros: 15 oficiais e 72 praças. Causou surpresa aos nossos que o inimigo, com tais números, não houvesse resistido, abatendo logo a bandeira. Mas, ao tomar conta do *Pampero*, viu-se qual a razão: a artilharia, de dez canhões, havia sido atirada ao mar, para aliviar o navio na fuga. O intento não era bater o inimigo, mas roubar ou apresar os mercantes indefesos.

Devido ao estado do mar, quando do transbordo dos prisioneiros, perderam-se dois escaleres, felizmente sem sacrifício de vidas.

A 18 do mesmo mês, deu entrada no porto do Rio de Janeiro a Fragata *Isabel*, conduzindo sua presa.

A aquarela nos mostra o momento da rendição do corsário *Pampero*.

concordou em adiar o começo do período de 14 dias até o dia em que seu esquadrão chegasse em frente a Buenos Aires; e para ter absoluta certeza de que não haveria problema com os neutros, eventualmente postergou a data até 31 de janeiro.

Os bloqueios tinham se tornado comuns em guerra naval, porém havia regras a serem observadas para que fossem legais e aceitos.

Primeiro, como atos de um país, deviam ser notificados oficialmente aos governos neutros.

Segundo, tempo suficiente tinha que passar antes de navios serem apresados.

Terceiro, um beligerante tinha que ter navios suficientes em estação para garantir o bloqueio.

E quarto, para ser válido ele tinha que ser contínuo.

Em outras palavras, se os navios de guerra deixassem suas posições por outro motivo que não as condições do tempo, então o bloqueio deixava de estar em curso. Lobo estava tipicamente cauto em rela-

ção a estas formalidades e chegou ao extremo de informar aos cônsules e oficiais navais estrangeiros que, com mais de 40 navios a sua disposição, seu bloqueio seria tanto eficiente como contínuo.

O que fazer com os barcos inimigos era bem sabido, mas existiam várias opiniões de como deveriam ser tratados os barcos neutros pelos bloqueadores. Em um extremo, os Estados Unidos eram a favor de um sistema que restringia severamente suas ações. Insistiam que uma força bloqueadora não só deveria estar nas vizinhanças do porto em questão como deveria estar a sua vista. E argüiam que era insuficiente só informar o governo neutro da existência do bloqueio; todo navio tinha que ser avisado individualmente e só seria passível de captura se então tentasse desrespeitar o aviso.

Mesmo antes da guerra começar, o cônsul estadunidense no Rio de Janeiro, o malcriado e descomedido Condy Raguet, tinha escrito ao governo brasileiro expondo longamente a posição do seu país.

O bloqueio estava provando ser a mais eficiente arma do Brasil na guerra contra os argentinos

A posição americana foi repetida em 13 de fevereiro, quando o Coronel John Forbes, o cônsul dos Estados Unidos em Buenos Aires, escreveu um forte protesto ao Vice-Almirante Lobo. Nele, Forbes acusava a Marinha brasileira de fazer um bloqueio "de papel" por não satisfazer os requisitos básicos de presença e continuidade. Reivindicar que a costa da Patagônia estava sob legítimo bloqueio pela solitária presença de uma corveta era inaceitável e os freqüentes retornos do esquadrão a Montevidéu tinham deixado o Prata sem guarda por longos períodos. Forbes afirmava que nove navios mercantes haviam chegado a Buenos Aires sem terem sido abordados e sem terem visto o esquadrão brasileiro desde o início do bloqueio. Lobo ignorou a reclamação. Porém, em maio ele fez maior concessão ao Capitão Elliot, do USS *Cyane*, por concordar que no futuro o bloqueio seria limitado ao estuário do Rio da Prata.

No outro extremo, a Grã-Bretanha apoiava a posição brasileira. Como uma potência naval que era e que se baseava em bloqueios em tempo de guerra, desejava que os estritos princípios de bloqueio fossem observados, sem serem estorvados por insignificantes restrições destinadas a proteger os neutros. Sobre a questão das notificações, sua posição era de que, uma vez que os governos tinham sido informados oficialmente do bloqueio, eram suas as responsabilidades – e não dos beligerantes – de informar seus navios mercantes. Assim, quando a notícia do bloqueio foi recebida, em fevereiro de 1826, o governo britânico imediatamente pôs uma nota na *Gazette* e ordenou seus postos diplomáticos a segui-la. E, quando cartas e petições de cidadãos britânicos donos de navios começaram a chegar ao Ministério do Exterior, receberam uma firme recusa. O resultado foi um brusco declínio no número de navios britânicos que demandavam o Atlântico Sul.

Woodbine Parish, em Buenos Aires, tinha já antecipado as intenções do seu governo. Em março, ele informou as iniciativas de Forbes com não disfarçada hostilidade. Não considerava que o desdobramento dos navios de guerra brasileiros no Prata era inadequado e, comentando sobre os nove navios que alegava-se que tinham aportado sem serem molestados em Buenos

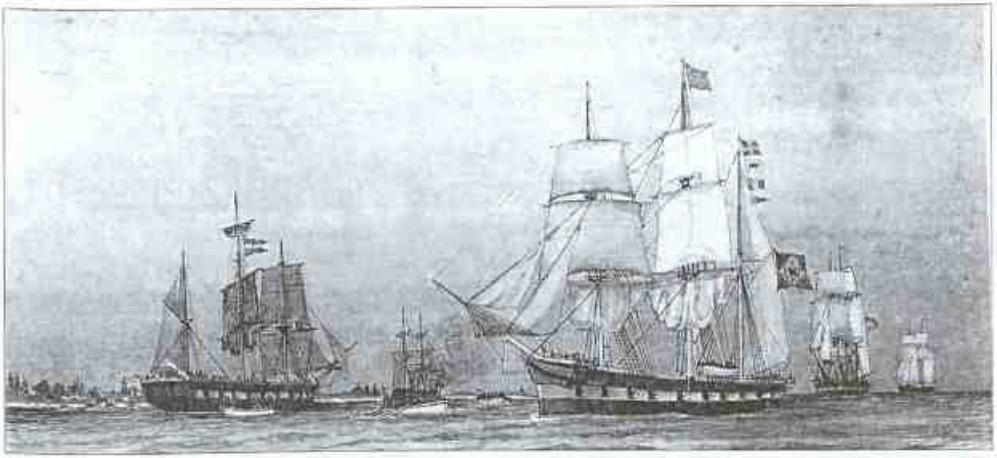
Aires, desmistificou um por um cada caso. Dois meses depois, confirmou que "o bloqueio é geralmente bem mantido", apesar de que o tamanho do estuário e a incerteza dos ventos e das correntes implicavam o escape inevitável de alguns navios. Inicialmente, portanto, a visão britânica era de que o bloqueio brasileiro era efetivo, contínuo e, portanto, legítimo.

Em maio de 1826, Lobo foi exonerado. Seu derrotismo e sua incapacidade de impedir as atividades da pequena frota argentina, liderada pelo audacioso Coronel-Mor de Marinha William Brown, nascido na Irlanda, levou a sua queda. Seu sucessor era o mais antigo oficial brasileiro, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, de 64 anos. Pinto Guedes imediatamente adotou a interpretação estrita favorecida pelos britânicos e trouxe mais rigor para o bloqueio. Sabendo, por exemplo, que a notificação oficial tinha chegado aos portos europeus em fevereiro de 1826, Guedes decidiu que qualquer navio que zarpasse de um porto europeu para Buenos Aires depois dessa data era presa legal. No final de maio, portanto, os navios mercantes *Monarch* e *Jessey* foram apresados pelos cruzadores brasileiros. Num excesso de zelo, o cônsul Thomas Hood, em Montevidéu, protestou, alegando que a falta de rigor do bloqueio imposto por Lobo tinha dado a impressão de que o bloqueio tinha terminado. E ainda mais: alegou que o *Monarch* e o *Jessey* não estavam singrando para Buenos Aires e sim para Montevidéu, a fim de verificar se o bloqueio ainda estava em vigor, antes de seguir para seu destino final.

Porém Pinto Guedes era um perito conhecedor das regras internacionais de apresamento. Em uma resposta datada de 29 de maio, ele arrasou com os argumentos de Hood, explicando que a legitimidade do bloqueio não requeria a proximidade da força bloqueadora, lembrando que, durante as Guerras Napoleônicas, a Marinha Real tinha freqüentemente declarado bloqueados portos que nunca tinham visto um navio britânico. Em relação à declaração de que os dois navios estavam inocentemente tentando estabelecer se o bloqueio estava ainda em vigor, o almirante brasileiro citou o grande juiz da Corte de Apresamento Britânica, Sir William Scott, que tinha rejeitado o mesmo argumento e tinha considerado como ilegítimo "enviar um navio a um lugar sujeito a bloqueio a fim de conhecer a opinião dos bloqueadores". Todavia, Guedes não era inflexível. O *Jessey* foi liberado; apesar de que o *Monarch* foi retido baseado no fato de que só tinha singrado para Montevidéu após ter sido alertado por tiro de canhão.

Em fins de 1826, a doutrina estilo britânica que a Marinha brasileira estava usando com bastante efeito foi abandonada

A guerra no Rio da Prata despertou preocupação imediata em todas as potências marítimas. O Esquadrão da América do Sul da Marinha Real procurou adequar-se ao problema. A Fragata *Doris* foi enviada a Montevidéu em novembro de 1825 e permaneceu em alerta permanente, reforçada de tempos em tempos pela Nau *Wellesley*, de 74 canhões, capitânia do Comandante-em-Chefe Sir George Eyre, pela Fragata *Briton* e pelas Corvetas *Jaseur* e *Heron*. Um ano após, a mesma função coube à Fragata *Forte*, apoiada ocasionalmente pela *Thesis*, *Cadmus* e a nau *Ganges*, de 74 canhões, arvorando a bandeira do sucessor de Eyre, o Contra-Almirante Sir Robert Otway. Outras nações tiveram que tomar



FIM DO CORSÁRIO *CONGRESSO* (7 de dezembro de 1827) – A Divisão de James Norton, tendo avistado, na tarde de 6 de dezembro de 1827, o Brigue-Barca *Congresso*, de 20 bocas de fogo, sob o comando de César Fournier, e o Brigue mercante *Harmonia dos Anjos*, por aquele apresado, deu-lhes caça, obrigando-os a encalhar na Enseñada, junto à Ponta de Lara.

Ao amanhecer do dia seguinte, atacou-os com a Canhoneira *Grenfell*, as Escunas *D. Paula* e *Bela Maria* e três pequenas canhoneiras. Por volta das 11 horas, as tripulações argentinas abandonaram os navios, em escaleres, neles deixando um cirurgião e 35 homens, 24 deles gravemente feridos. Os nossos, também em escaleres, recolheram os feridos e prisioneiros, mais as bandeiras dos dois navios e a insígnia de Fournier. Não sendo possível desencalhar os navios, foram eles incendiados.

Mais uma vez, o valente Norton havia tirado dos mares um desses corsários, que, às dezenas, infestavam os mares do Brasil, causando feridas no organismo militar e econômico do Império.

Seria em um desses encontros com navios corsários argentinos que James Norton, seis meses depois, perderia o braço direito.

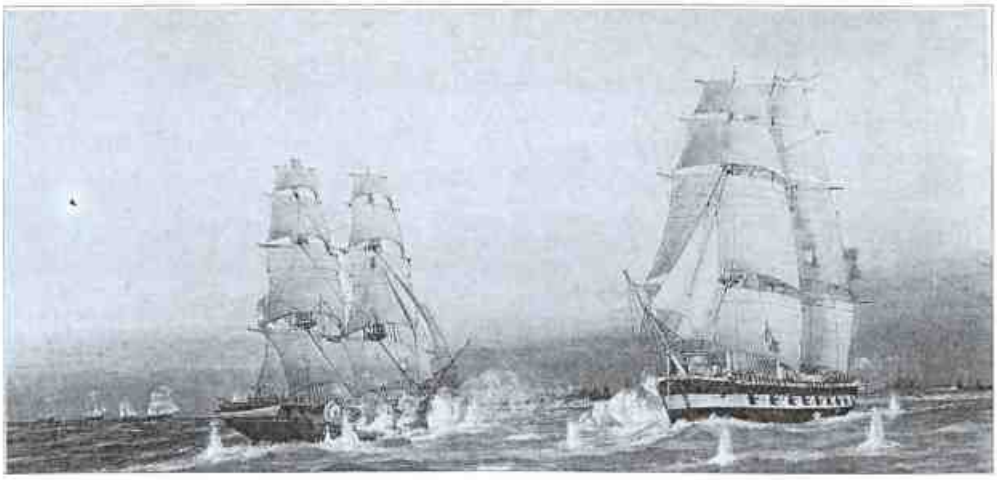
A aquarela mostra o apresamento e incêndio do corsário *Congresso*.

precauções especiais. A USS *Cyane* era o único navio estadunidense na estação sul-americana e, sob o comando do Capitão Jesse Ellliot, permaneceu numa vigilância solitária, até que o Congresso autorizou o desdobramento da USS *Boston* e da USS *Macedonian* em agosto. O governo francês de Carlos X, sempre pronto a interferir onde houvesse algum problema, tinha o Brigue *Faune* cuidando dos seus interesses até maio, quando foi reforçado pelo Contra-Almirante Rosamel com duas fragatas e três navios menores.

Com a nomeação do Almirante Pinto Guedes, a quantidade de navios mercantes detidos aumentou de maneira notável. Os comandantes brasileiros receberam ordem de apreender todo navio encontrado na área. As dúvidas legais seriam dirimidas pela Corte de Apresamento em Montevidéu – uma decisão infeliz em vista da inexperiência do juiz presidente. Assim, entre maio e julho, seis navios mercantes britânicos, um estadunidense, dois franceses e um dinamarquês foram apreendidos. Protestos foram imediatamente entregues pelo Cônsul Hood, Almirante Rosamel e pelo Comodoro Biddel. As legações britânica, francesa e estadunidense no Rio de Janeiro protestaram ao ministro do Exterior, que se encontrou na difícil situação de ter que atender às reclamações de três potências, cada uma das quais com uma interpretação diferente da lei de bloqueio.

A atmosfera piorou por dois incidentes que aconteceram longe do Rio da Prata.

Um foi a apreensão da escuna espanhola *Pilar*, perto da costa da África, pelo cru-



APRISIONAMENTO DO BRIGUE *NIGER* (23 de março de 1828) – Por decreto de 2 de janeiro de 1826, o Poder Executivo Nacional das Províncias Unidas do Rio da Prata novamente autorizara o corso marítimo, como uma das medidas "más eficaces para obtener el fin deseado de reducir a razón al Emperador del Brasil, e inducir-le a adoptar los principios de moderación y justicia sin los cuales no puede haber paz ni seguridad entre las naciones".

O corso fora autorizado contra os navios e as propriedades do Imperador do Brasil e de seus súditos, devendo os interessados obter as patentes correspondentes e submeter-se ao regulamento de corso de 15 de maio de 1817.

Todas as presas, fossem navios de guerra ou particulares, com bandeira brasileira seriam incorporadas às Forças Navais argentinas e o produto de sua carga distribuído pelas tripulações que participassem da operação.

Durante toda a Campanha Cisplatina, suportamos esse tipo de guerra, que caracterizaria as ações navais ocorridas depois do Combate do Banco Santiago, em 8 de abril de 1827.

Um desses combates parciais ocorreu a 23 de março de 1828, entre o corsário argentino *Niger*, sob o comando John Halsted Coe e o Brigue *Caboclo*, ao mando de Guilherme James Inglis.

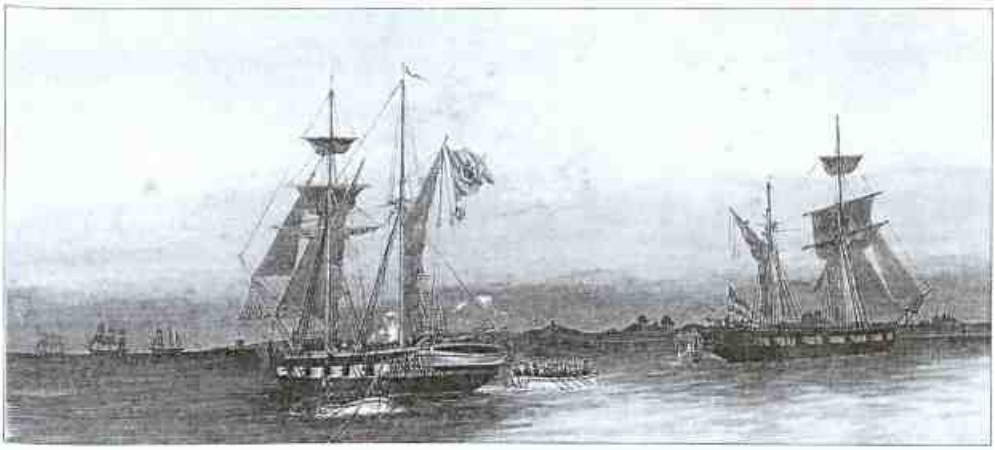
O *Niger* saíra com destino à costa brasileira, à procura de navios mercantes, quando foi avistado pelo *Caboclo*. O corsário tentou arribar, mas, estando a sotavento do navio brasileiro, não pôde evitar que, com rápida manobra, o brigue nacional descarregasse sobre ele duas bandas, fazendo-o render-se.

A aquarela nos mostra o momento em que o Brigue *Caboclo* disparava a primeira banda.

zador brasileiro *Empreendedor*. Na realidade, a *Pilar* já tinha sido apreendida pelo HMS *Redwing* sob a suspeição de ser um navio negreiro, mas era tripulado por uma guarnição de apresamento britânica. Apesar disso, a *Pilar* foi apreendida e sua tripulação aprisionada por seis meses, antes que as autoridades britânicas locais conseguissem libertá-los.

Ao mesmo tempo, Condy Raguet estava emitindo uma furiosa reclamação a respeito da captura do brigue estadunidense *Ruth* no meio do Atlântico, em junho, pelo *Independência ou Morte*, com a justificada suspeita de que ele estava singrando para Buenos Aires para obter uma comissão de corsário.

Enquanto isso, para desespero dos diplomatas, o esquadrão bloqueador apreendeu mais navios neutros – o sueco *Anders*, os franceses *Salvador, Jules, La Genie* e *La Belle Caroline*, os estadunidenses *Flora, Matilda* e *Pioneer* e os britânicos *Carolina, Dickens, Cocquito, Henry and Isabella, Agenoria, George, Utopia* e *John*. O cônsul estadunidense no



COMBATE DE ARREGUI-TUYU (30 de maio de 1828) – Continuava a guerra de corso. Voltava o Brigue *8 de Febrero* de cruzeiro no litoral do Rio Grande, quando, às 8 horas da manhã do dia 29 de maio de 1828, por entre o nevoeiro reinante, que lhe dificultava a derrota, encontrou-se o Comandante Tomás Domingo Espora no meio da Divisão bloqueadora do Rio Salado.

Comandava a Força brasileira o Capitão-de-Mar-e-Guerra João de Oliveira Botas, que logo fez sinal de caça ao inimigo e começou a ação, com grande desvantagem para o valente adversário.

Atacado pelos navios brasileiros que lhe dizimavam a guarnição, fez rumo à terra o brigue, procurando a salvação nos baixios, onde não podiam lhe dar caça os navios de maior calado; enquanto, resoluto, respondia ao fogo dos imperiais, veio a encalhar, já próximo à terra, nos bancos Arregui, no Tuyu, proximidades do Cabo de Santo Antônio. Mesmo ali, o foi procurar a Escuna *Bela Maria*, sob comando de Marques Lisboa, futuro Almirante e Marquês de Tamandaré.

Os demais vasos da nossa Divisão Naval, impossibilitados de aproximarem-se do cenário da luta, foram testemunhas daquele terrível duelo.

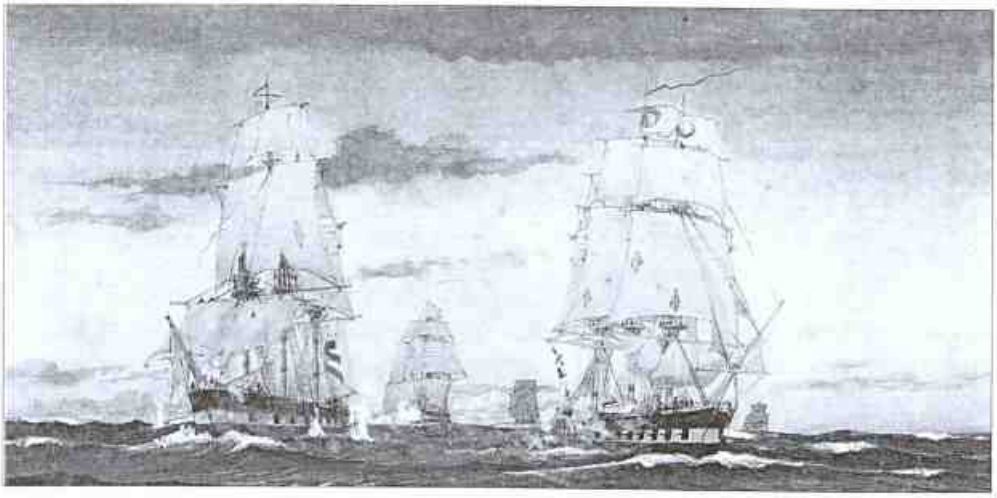
Durante dez horas sucessivas, bateram-se os contendores. Nada menos de 900 tiros foram disparados pelo *8 de Febrero*. Ao amanhecer, o bravo comandante argentino içou a bandeira nacional e, saudando-a com um disparo sem bala, arriou, em seguida, o símbolo de sua pátria, entregando-se aos vencedores.

Quando um escaler da *Bela Maria* aproximou-se do *8 de Febrero*, notou Espora que o guarda-marinha que o conduzia parecia receoso de possível agressão, ao que bradou com amarga ironia: "Atraque, señor oficial, con confianza, pues le doy mi palabra que están clavados los cañones, y no tengo pólvora ni para um cigarro."

A aquarela nos mostra o final do combate, ao amanhecer.

Rio de Janeiro, Condy Raguet, já tinha gasto sem sucesso dois anos reclamando compensação por apreensões durante a Guerra de Independência do Brasil. Notícias da captura de mais navios estadunidenses no Prata levaram-no ao auge da irritação. Começou a bombardear o ministro do Exterior com missivas em termos grosseiros, reclamando compensação.

Confiantes em uma rápida vitória, as autoridades no Rio de Janeiro inicialmente ignoraram a onda de protestos. Porém, o tempo tomado pelos processos, a falta de Lei Brasileira de Apresamento e a inexperiência dos juízes acabaram com toda confiança no processo legal. Mesmo após 12 meses, nenhuma presa tinha alcançado o estágio de apelo; a paciência internacional estava chegando ao fim. Havia reclamações que tanto a Corte de Apresamento em Montevidéu como a Corte Superior do Almirantado no Rio de Janeiro tinham aceito a interpretação de Pinto Guedes para a lei de bloqueio, tornando fútil qualquer protesto.



APRISIONAMENTO DO CORSÁRIO *DORREGO* (23 de agosto de 1828) – A Guerra da Cisplatina chegava ao seu final.

A 27 de agosto de 1828, assinou-se a Convenção Preliminar de Paz entre D. Pedro I, Imperador do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, a fim de pôr termo à guerra entre o Império e aquela República.

Mas como disse o historiador naval Angel Carranza, "la gloria marítima de la República, no quedo sepultada con los restos de su escuadra en el banco funesto del Monte Santiago". Às vésperas da assinatura da paz, o Almirante Brown conseguiu, com grande esforço, reunir três navios e mandá-los, em cruzeiro, à costa do Rio Grande do Sul.

Eram eles: a Corveta *Dorrego*, o Brigue *General Rondeau* e a Escuna *Argentina*.

A 23 de agosto, encontrava-se a Esquadra brasileira fundeada a leste do Banco Chico; em torno dos navios maiores bordejavam os de pouco calado, mais ligeiros, mantendo vigilância dia e noite. Às 19 horas, sinal da Escuna *Rio da Prata* anunciou a saída de navios inimigos.

Marques Lisboa, comandante da *Rio da Prata*, iniciou a caça, engajando-se na perseguição o Brigue *Caboclo*, de James Inglis e a Corveta *Bertioga*, sob o comando de George Broom.

Soprava rijo o pampeiro e nossos navios, à força de vela, aproximaram-se cada vez mais do inimigo, até que a *Bertioga* conseguiu emparelhar com a *Dorrego*, começando o combate.

Com grande perícia e coragem, o comandante argentino Soulin sustentou a luta por 16 horas, mas, abandonado pelos dois companheiros, com sua gente exausta e grande número de feridos e mortos, resolveu entregar-se. A valente *Dorrego* perdeu no embate o mastaréu de velacho, ficando seu pano muito roto e cortados pela metralha os cabos de laborar.

Arriado seu pavilhão, o corsário *Dorrego* foi presa da Corveta brasileira *Bertioga*, no último combate naval da Campanha Cisplatina.

A aquarela mostra o momento da rendição da *Dorrego*.

A Marinha brasileira lentamente começou a estrangular o comércio de Buenos Aires. Em um período normal de seis meses, 180 navios mercantes teriam aportado. Na segunda metade de 1826, somente dois navios tinham conseguido passar pelo bloqueio. As finanças de Buenos Aires foram drasticamente abaladas. O preço de bens estrangeiros aumentaram 250%, enquanto a receita da alfândega caiu de £429.300 em 1825 para £81.900 em 1826.

O bloqueio estava provando ser a mais eficiente arma do Brasil na guerra contra os argentinos.

Então, em novembro de 1826, Condy Raguet anunciou publicamente que os Estados Unidos recusavam-se a aceitar a legalidade do bloqueio e não permitiriam que

seus navios fossem detidos. Ao mesmo tempo, o embaixador francês foi ordenado a rejeitar o bloqueio e ameaçar represálias navais se as presas francesas não fossem liberadas e não fosse paga uma indenização. A resolução brasileira começou a ruir. Internamente, o jovem e carismático imperador, Dom Pedro, enfrentava uma situação econômica e política em deterioração. Externamente, se confrontava com a crise de sucessão em Portugal. Dom Pedro tinha uma solução engenhosa, mas para pô-la em ação precisava do bom relacionamento com a Grã- Bretanha, França e os Estados Unidos. Fazer concessões em relação ao bloqueio de Buenos Aires parecia um pequeno preço a pagar para ganhar o apoio que procurava.

Em 29 de novembro de 1826 veio o primeiro gesto, designado a evitar uma repetição do incidente do *Ruth*. Pinto Guedes foi ordenado a não mais deter navios em alto-mar e restringir futuras apreensões às vizinhanças dos portos bloqueados. Porém como outra – e muito maior – concessão, o almirante foi instruído a seguir as ordens confidenciais enviadas a Lobo em dezembro de 1825. Em outras palavras, seus cruzadores teriam permissão de deter navios neutros só se estes estivessem tentando desafiar o bloqueio ***após*** terem sido individualmente informados de sua existência. Assim, a doutrina estilo britânica que a Marinha brasileira estava usando com bastante efeito foi abandonada.

O Almirante Pinto Guedes ficou desolado com suas novas ordens. Em Buenos Aires, o Cônsul-Geral Woodbine Parish entendeu perfeitamente o que as mesmas significavam e escreveu a Londres prevendo que as novas regras iriam afetar de maneira bastante negativa o assalto da Marinha brasileira ao comércio argentino.

Ele tinha razão.

Com as mãos da Marinha Imperial agora atadas, o comércio inimigo começou a reviver.

Durante 1826, a certeza de que navios mercantes neutros seriam apreendidos assim que avistados tornaram tentativas de romper o bloqueio muito perigosas. Em 1827 e 1828, o fato de ser detido por um navio de guerra brasileiro levando a nada mais sério do que um alerta fez com que valesse a pena se arriscar. O resultado foi que, no segundo ano da guerra, 110 navios (incluindo corsários) conseguiram aportar em Buenos Aires. Porém somente dois eram britânicos. Os comerciantes britânicos ainda estavam embaraçados pelo reconhecimento do seu governo ao bloqueio brasileiro e a conseqüente impossibilidade de obterem seguro. Foram os estadunidenses que colheram o benefício da nova situação. Durante 1827 e 1828, o número de navios estadunidenses singrando para o (ou do) Prata aumentou sensivelmente. Alguns foram interceptados e afastados pelos brasileiros; alguns foram capturados ou incendiados; porém 59 atravessaram para colher sua recompensa na forma de lucros excepcionais. Muitos foram vendidos para se tornar parte da nova leva de corsários oceânicos.

Nenhum país pode impor um bloqueio sem ter o poder naval e a força política para impô-lo

Novembro de 1827 trouxe uma mudança de governo no Brasil, porém nenhuma mudança na política. No mês seguinte, o ministro da Marinha, Diogo de Brito, escreveu uma longa carta a Pinto Guedes ordenando-lhe impor "o mais rigoroso bloqueio... e toda possível hostilidade para manter o inimigo em constante estado de

alarme". Porém a cautela normal do político levou a melhor. Caso o almirante se excedesse em relação ao termo "rigoroso bloqueio", ele era lembrado de que navios neutros poderiam ser apreendidos somente se fossem previamente avisados sobre sua existência. Tal posição era lamentável, escreveu, porém os protestos das potências estrangeiras tinham sido "de uma natureza tão imperiosa... que quase correspondiam a uma declaração de guerra".

O Almirante Pinto Guedes ficou irritado.

Em uma série de acres respostas, ele disse aos seus superiores o que pensava. Ele deplorou a fraqueza política que tinha levado a Marinha brasileira a abandonar a doutrina do bloqueio estrito e relacionou com satisfação as perdas que tinham sido causadas ao inimigo desde que tinha tomado o comando. Porém mesmo tendo tido sucesso contra a navegação argentina, o moral da Marinha brasileira tinha sido adversamente afetado pelas restrições que lhe tinham sido impostas em relação aos neutros – que, na verdade, transportavam a grande maioria do tráfego argentino. A insatisfação sentida por Guedes era abertamente expressa em sua resposta a um protesto do Cônsul Hood acerca da *Enterprise* – o primeiro navio britânico a entrar no Prata em 18 meses e que tinha sido prontamente capturado à vista de Buenos Aires. Ordenando a liberação do navio, o almirante, com enfado, adicionou: "Eu não sinto a menor repugnância em agir razoavelmente com os súditos de Sua Majestade Britânica, porém ninguém é ignorante do mal que cidadãos dos Estados Unidos têm feito por tirar vantagem das obstruções colocadas no caminho deste esquadrão – obstruções que agora tornam o bloqueio ineficiente."

Os franceses e estadunidenses estavam satisfeitos com as concessões do Governo Imperial. Mais e mais navios conseguiam atravessar até Buenos Aires e o número de navios neutros detidos caiu drasticamente. A Corte de Apresamento em Montevidéu começou a apresentar julgamentos mais moderados – prontamente liberando, por exemplo, o estadunidense *Pioneer*, o francês *Geneviéve* e os britânicos *Dickens* e *Agenoria*. Todavia ainda permanecia o problema dos navios que já tinham sido apreendidos. A maioria destes estava no Rio de Janeiro e foi para lá que o foco da atenção diplomática se voltou. Com oito navios britânicos, cinco franceses, um dinamarquês, um sueco e três presas estadunidenses flutuando na baía à espera de uma decisão, o embaixador britânico, o Hon. Robert Gordon, começou a pressionar pela liberação dos navios que eram de sua responsabilidade. Estes eram o *Utopia*, *Atlantic*, *William and Henry*, *Ann*, *George*, *Henry and Isabella*, *John* e *Stag*. Ele não achava que seria difícil, apesar de seu secreto conhecimento de que o conselheiro jurídico do governo britânico tinha informado que, se fossem julgados de acordo com as Leis Inglesas de Apresamento, seriam condenados. Os brasileiros estavam desejosos de resolver o problema, porém a questão da indenização surgiu. O valor tornou os ministros nervosos e, para se protegerem, decidiram, em outubro de 1827, criar uma Junta Consultiva para resolver a questão.

Os embaixadores esperaram. Por meses nada aconteceu.

As três potências responderam de diferentes maneiras.

Os franceses decidiram fazer jogo sujo diplomático, porém deram a conhecer o fato de que uma poderosa força naval estava vindo para reforçar a posição de seus diplomatas, pelo uso da força.

Os estadunidenses exerceram uma pressão mais suave.

Os britânicos se ocuparam com iniciativas para conseguir a paz e esperaram confiantemente por uma solução. Então, em

maio de 1828, Gordon ouviu rumores de que o governo brasileiro tinha finalmente feito um acordo com os franceses e estadunidenses, tendo concordado em pagar compensação pelos seus navios apresados durante o bloqueio.

Gordon escreveu imediatamente ao Marquês de Aracaty, ministro do Exterior, solicitando a liquidação das demandas das presas britânicas e oferecendo uma solução – essencialmente a liberação de todos os navios e o uso dos direitos alfandegários devidos, para pagar os seus donos.

Porém era muito tarde.

Em 21 de maio, o imperador tinha publicado um decreto resolvendo o assunto. Pelos seus termos, seis presas mais seriam liberadas, porém oito seriam condenadas. Estas eram os navios britânicos *George*, *Henry and Isabella*, *John* (em Montevidéu) e *Cocquito*, o francês *Jules* (em Montevidéu), *Salvador* e *Courier* e o estadunidense *Matilda*.

Gordon protestou veementemente, porém inutilmente.

Os brasileiros tinham decidido resolver o problema das presas pela discussão com cada nação em separado e oferecendo reciprocidade como base para a solução. Em outras palavras, Grã-Bretanha, França e os Estados Unidos seriam tratados da mesma maneira como tratariam o Brasil na mesma situação. Assim, navios britânicos detidos durante o bloqueio do Rio da Prata seriam tratados severamente, enquanto navios franceses e estadunidenses seriam tratados com leniência. Com a aceitação pelos franceses e estadunidenses desta solução, o imperador estava inflexível.

Isso era exatamente o que Gordon tinha tentado evitar e ele pressionou os brasileiros para inverter a decisão. Porém seus esforços foram subitamente subvertidos por uma mudança na posição do governo britânico. Por anos ele tinha apoiado o bloqueio brasileiro, porém o enfraquecimento de sua execução e a conseqüente expansão do comércio estadunidense tinham obrigado esta posição a ser reconsiderada. Atacado pelos protestos de comerciantes e donos de navios, os ministros decidiram que não podiam mais penalizar o comércio britânico pelo respeito ao bloqueio. Precisavam apenas de uma desculpa plausível para abandoná-lo. As Câmaras de Comércio de Londres, o Lloyd's de Londres e particulares forneceram evidências. Listas de navios aportando e zarpando de Buenos Aires foram fornecidas como "prova" de que o bloqueio brasileiro era ineficaz.

O governo britânico aceitou a informação sem mais delongas. Ele queria ser convencido e o foi. Em abril de 1828, Robert Gordon foi ordenado a informar ao governo brasileiro que, apesar de o governo britânico ter aprovado o bloqueio desde o início, apesar do dano ao seu comércio, "fatos recentes mostraram... que o bloqueio não é tão ativamente nem tão uniformemente executado" para fazê-lo aceitável, com o resultado de que o governo agora considera o bloqueio "ineficiente, ineficaz e portanto ilegítimo". Em 4 de junho, Gordon transmitiu as novas decisões. Na semana seguinte, levantou novamente a questão das presas. Não houve resposta.

Três semanas depois, Aracaty respondeu. O ministro confirmou que as sentenças dos quatro navios britânicos permaneciam e, usando uma clássica tática diplomática de postergação, disse que o assunto deveria ser transferido para Londres através do embaixador brasileiro. Havia uma desculpa engenhosa. Notícias tinham chegado de que Gordon em breve seria transferido do Rio de Janeiro. Como Aracaty cortesmente explicou, posteriores discussões no Brasil seriam sem nexo, já que ele não seria capaz "de acompanhar o desenvolvimento das negociações".

Gordon não podia fazer nada mais do que observar o sucesso dos esforços diplomáticos de outras potências e Lord Ponsonby, que chegou em agosto para substituí-lo como embaixador, pouco mais podia fazer.

Em setembro, ele informou malhumoradamente que os brasileiros e os franceses tinham chegado a acordo, que as restantes presas francesas seriam liberadas e que seria paga uma compensação. O novo *chargé d'affaires* dos Estados Unidos, William Tudor, também tinha tido sucesso. Chegando em junho de 1828, tinha introduzido uma nova tática estadunidense – cortesia e moderação. Tudor descobriu que as reivindicações financeiras que Condy Raguet tinha apresentado com tanto vigor eram baseadas em valores exagerados e falsas notas fiscais. Na sua opinião, tinha havido algumas flagrantes injustiças. A maioria dos navios era claramente de violadores de bloqueio e os reclamantes estadunidenses estavam "notoriamente fazendo todo o possível para ajudar os buenairenses". O resultado foi que o governo brasileiro tinha concedido aos estadunidenses os mesmos termos que aos franceses.

Em agosto de 1828, o Brasil e a Argentina foram finalmente persuadidos a fazer a paz.

Porém a discussão sobre as presas britânicas continuou.

Em Londres, o governo endureceu sua posição.

Em novembro, Ponsonby foi ordenado a exigir compensação pelos quatro navios ainda detidos. Se nenhuma resposta fosse recebida dentro de 30 dias, ele deveria informar que os navios do esquadrão britânico da América do Sul apresariam navios brasileiros até o valor do dinheiro devido. Lord Ponsonby não só entregou o ultimato, como ameaçou de represálias se todas as exigências britânicas não fossem satisfeitas, mesmo para os navios que tinham sido liberados.

A conjuntura piorou pela deterioração da situação no Rio da Prata.

Aborrecido com o número de navios mercantes estrangeiros – agora incluindo navios britânicos – tentando passar pelo bloqueio nos últimos meses da guerra, o Almirante Pinto Guedes tinha se decidido a usar táticas drásticas.

Quatro navios britânicos – *Hellespont*, *Unicorn*, *Liberator* e *Resolution* – foram apreendidos sem serem primeiro alertados para se retirarem e o navio britânico *Nestor* – uma presa argentina recapturada pela Marinha Imperial – foi detido sem motivo.

Em agosto de 1828, apreenderam o corsário argentino e incendiaram os dois navios mercantes que ele escoltava, o britânico *Lord Eldon* e o estadunidense *Hussar*.

Então, com a criação de um Uruguai independente no fim do ano, os brasileiros começaram a evacuar Montevidéu, levando suas presas restantes consigo.

Em dezembro, o *Nestor* zarpou para o Rio de Janeiro escoltado pela Fragata *Nicteroy* e foi apreendido pelo HMS *Tribune*, agindo sob ordens algo confusas. O governo imperial ficou furioso.

Em Londres, o novo ministro do Exterior, Lord Aberdeen, ficou igualmente aborrecido. Ordens foram imediatamente enviadas para o *Nestor* ser devolvido, junto com uma reprimenda a Ponsonby pela sua ameaça de represálias. Porém era muito tarde. Em março de 1829, o Marquês de Aracaty tinha escrito uma nota aceitando relutantemente a posição de que o Brasil não tinha escolha a não ser cumprir com as demandas de Ponsonby em relação às presas. Uma Comissão Mista de dois membros britânicos e dois membros brasileiros foi constituída para resolver o assunto.

O cavalo brasileiro tinha sido levado até o rio, porém o difícil seria fazê-lo beber. O

ressentimento causado pelos modos de Ponsonby prejudicou as negociações e levou os brasileiros a trabalhar a passo de cágado. A coleção de documentos, problemas de avaliações do valor dos navios, da deterioração dos mesmos, dos custos portuários, da deterioração da carga, de perdas de negócios e dos salários pagos aos marinheiros causaram atrasos.

Em junho de 1829, Lord Ponsonby saiu de cena, para ser substituído pelo moderado Arthur Aston, porém não houve diferença.

Por volta de janeiro de 1831, nenhum dos 26 reclamantes tinha sido ainda considerado, enquanto a maioria daqueles dos Estados Unidos e da França não só tinha sido aprovada mas já tinha sido paga pela compensação de 243 contos de réis (£32.400) e 409 contos (£54.000) para uma dúzia dos reivindicantes de cada um destes dois países.

Enquanto a situação política e econômica do Brasil pós-guerra deteriorava, assim as demoras se prolongavam.

Os ministros tinham medo de pedir fundos para pagar a Assembléia – agora mais de 3.000 contos (£286.240).

Então, em março de 1831, aconteceu uma revolução política de menor importância que forçou o Imperador Dom Pedro a abdicar em favor de seu filho ainda criança. O últimos vestígios da influência portuguesa foram removidos e os brasileiros tomaram as rédeas da nação através de uma regência de três homens e de uma Assembléia poderosa.

O Embaixador Aston temia que o sentimento antiestrangeiro que preponderava pudesse deter os progressos que já tinham sido conseguidos para a solução das reivindicações. Um prazo de seis meses foi imposto antes de apelar para a ação da Marinha Real. Ele não precisava se preocupar. O novo regime estava não só resolvido a acertar a questão, como era suficientemente forte para fazê-lo. O novo primeiro-ministro, Pedro de Araújo Lima, estava decidido a resolver o problema das presas de uma vez por todas. Ele rapidamente chegou a um acordo com Aston e os reivindicantes e confirmou a solução com seus colegas. A Comissão Mista acelerou sua ação e concluiu seu trabalho em novembro de 1832, enquanto a Assembléia formalmente aprovava compensação (inclusive juros) de 4.990 contos (£490.000) em Bônus do Tesouro a serem pagos em três anos. No seguinte mês de março, uma adjudicação de aproximadamente £45.000 foi feita aos proprietários do *George, Henry and Isabella, John* e *Cocquito*. Outros acordos seguiram-se em intervalos regulares. No fim de 1834 – oito anos depois de que os eventos tinham acontecido –, todas as reivindicações resultantes de apresamentos no Rio da Prata tinham sido resolvidas.

A lição do bloqueio brasileiro é bastante clara. Nenhum país pode impor um bloqueio sem ter o poder naval e a força política para impô-lo.

A Marinha brasileira era suficientemente forte para realizar a tarefa, porém o Império era muito frágil para resistir aos protestos.

O domínio da Marinha Imperial no Prata foi rompido não por ação militar da Argentina, mas sim por fraqueza política de seu próprio governo.

Porém a história também mostra a impossibilidade de mesmo uma grande potência conseguir o que quer, sem estar preparada para ir até o fim e usar a força.

Foi irônico o fato de que a França e os Estados Unidos – cuja oposição ao bloqueio do Rio da Prata tinha sido grandemente responsável pelo enfraquecimento do esforço de guerra do Brasil – terem sido os países que conseguiram um acordo sobre as presas de guerra rápido e liberal. Era mais notável ainda no caso dos Estados Unidos, considerando-se o apoio

estadunidense aos colegas republicanos na Argentina e a sarcástica hostilidade do povo e da imprensa à causa Imperial.

A Grã-Bretanha, por outro lado, tinha reconhecido o bloqueio e apoiava a monarquia brasileira, sendo muito responsável pelo término desta guerra com a Argentina. Todavia, na questão das presas a diplomacia britânica não conseguiu nada de perceptivo. Nenhuma pressão conseguia que o Imperador cedesse. Possivelmente ele achava que tinha sido forçado a ceder demais. Os intragáveis Tratados de Comércio e do Tráfico de Escravos, já forçados a ele pelos britânicos, a natureza unilateral das demandas britânicas e a posição soberba de Lorde Ponsonby provaram ser demais. Dom Pedro tinha decidido tomar uma posição firme – e esta era ela. Uma ação militar contra um grande parceiro em comércio e um regime que favoreciam estava fora da questão.

E sem ação militar o governo britânico pouco podia fazer.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRA> / Bloqueio do Rio da Prata /; Guerra contra a Argentina;

REFERÊNCIAS

1. Woodbine Parish a Bidwell, 1º de dezembro de 1827, PRO, FO (Public Records Office, Foreign Office – Escritório de Arquivos Público, Ministério do Exterior) 354/8.
2. Chamberlain a Canning, nº 72, 15 de julho de 1826, PRO, FO 13/23.
3. Paranaguá a Lobo, 24 de dezembro de 1825, AN (Arquivo Nacional) Rio de Janeiro, XM 1206, e anexado a Gordon a Canning, nº 19, 21 de dezembro de 1827, PRO, FO 13/38.
4. Woodbine Parish a Canning, nº 5, 25 de janeiro de 1826, PRO, FO 6/11.
5. Lobo informou ao Capitão Sinclair, da *Doris*, que sua força bloqueadora consistia de 43 navios. Hood a Canning, 8 de janeiro de 1826, PRO, FO 51/2.
6. Raguet a Santo Amaro, 13 de dezembro de 1826, citado em Lawrence Hill "Diplomatic relations between the USA and Brazil" Duke University Press (1932), 45.
7. Woodbine Parish a Canning, nº 3, 14 de março de 1826, PRO, FO 6/11.
8. Hood a Canning, nº 12, 30 de junho de 1826, PRO, FO 51/3.
9. Correspondência Hood-Pinto Guedes, 28, 29 de maio de 1826, PRO, FO 51/3.
10. *Monarch, Jessey, William and Henry, Atlantic, Stag* (Grã-Bretanha), *Leonidas* (EUA), *Le Courier, Junon* (França), *Fortuna* (Dinamarca).
11. Gordon a Dudley, nº 19, 21 de setembro de 1827, PRO, FO 13/38. Embaixador de Gestas citado em L.A. Boiteux, "A Guerra da Cisplatina", *Revista Marítima Brasileira* (Rio de Janeiro, 1958), LXXXVII, 334.
12. Woodbine Parish a Bidwell, 1º de dezembro de 1827, PRO, FO 354/8.
13. Paranaguá a Pinto Guedes, 29 de novembro de 1826, AN Rio de Janeiro, XM 678, anexado com Gordon a Canning, nº 14, 21 de fevereiro de 1827, PRO, FO 13/36.
14. Woodbine Parish a Planta, 6 de fevereiro de 1827, PRO, FO 6/20.

15. Woodbine Parish a Bidwell, 31 de julho e 31 de dezembro de 1827, PRO, FO 6/20. Ponsonby a Dudley, nº 13 , 4 de Dezembro de 1827, PRO, FO 6/19.
16. Diogo de Brito a Pinto Guedes, 3 de dezembro de 1827, AN Rio de Janeiro, XM 678, citado em *Os nossos almirantes*, Imprensa Naval (Rio de Janeiro, 1917), Vol. 2, 31-2.
17. Diogo de Brito a Pinto Guedes, 17 de dezembro de 1827 e 16 de fevereiro de 1828, AN Rio de Janeiro, XM 678, ibid, 38-41.
18. Pinto Guedes a Hood, 19 de setembro de 1827, PRO, FO 51/3.
19. Gordon a Dudley, nº 19, 21 de setembro de 1827, PRO, FO 13/38.
20. *Utopia, Atlantic, William and Henry, Anne, George, Henry and Isabella, John, Stag* (Grã- Bretanha), *Courier, Junon, La Genie, Jules, La Belle Gabrielle* (França), *Ruth, Leonidas, Matilda* (EUA), *Fortuna* (Dinamarca) e *Anders* (Suécia).
21. Gordon a Canning, nº 21, 3 de abril de 1827, PRO, FO 13/37.
22. Gordon a Aracaty, 23 de maio de 1828, PRO, FO 13/47.
23. Gordon a Dudley, nº 2, 27 de julho de 1828, PRO, FO 13/47.
24. Dudley a Gordon, nº 16, 5 de abril de 1828, PRO, FO 13/46.
25. Gordon a Dudley, nº 6, 1 de agosto de 1828, PRO, FO 13/47.
26. Tudor a Clay, 28 de setembro de 1828, citado em Hill, *Diplomatic relations*, 60.
27. Aberdeen a Ponsonby, 10 de novembro de 1828, PRO, FO 13/59.
28. Ponsonby a Aberdeen, nº 9,17 de janeiro de 1829, PRO, FO 13/60. O ressentimento brasileiro em relação às ameaças de retaliação foi tornado explícito no Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia Legislativa, em maio de 1831.
29. Otway a Croker, nº 150, 4 de dezembro de 1828, PRO, Administration 1/31.
30. Aberdeen a Ponsonby, nº 15, 20 de junho 1829, PRO, FO 13/59.
31. Ponsonby a Aberdeen, nº 19, 26 de março de 1829, PRO, FO 13/60.
32. Hill, "Diplomatic relations", 63, e Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia, maio de 1831.
33. Palmerston a Aston, 18 de abril de 1832, PRO, FO 13/91.
34. Decreto de 23 de outubro de 1832.
35. Aston/Ousley a Palmerston, nº 9, 65, 71 e 43, 3 de março, 22 de outubro, 4 de dezembro e 4 de maio de 1833, PRO, FO 13/92, 101 e 102.
36. Fox a Palmerston, nº 21, 20 de setembro de 1834 – com Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia, abril de 1834 e anexos – PRO, FO 13/110.

BRIAN VALE foi funcionário do British Council servindo na América do Sul e Espanha.

É membro de longa data da Society for Nautical Research (editora da revista *Mariner's Mirror*).

Especializou-se na história anglo-sul-americana do começo do século XIX e escreveu vários livros e artigos sobre este assunto, inclusive para o *Mariner's Mirror* e para a *História Naval Brasileira*.

Foi condecorado pela Marinha brasileira pelo seu trabalho.

Publicou sobre a Guerra Cisplatina, em janeiro de 2000, *A war between englishmen: Brazil against Argentina on the River Plate 1823-30*. Recentemente lançou um livro sobre o Esquadrão Sul-Americano da Marinha Real durante a Guerra Cisplatina.



Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga,28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
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 110 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.

PIRATARIA, ROUBO ARMADO EM ÁGUAS TERRITORIAIS E A BANDIDAGEM NOS PORTOS*

PRÊMIO JACEGUAY

O Prêmio Jaceguay é assim denominado em honra do Almirante Arthur Silveira da Mota, Barão de Jaceguay, que o instituiu na Sessão Magna de 11 de junho de 1890, por ocasião de sua posse na presidência do Clube Naval. É constituído de uma medalha de ouro, de 4cm de diâmetro, apresentando na face anterior a figura da ciência, sentada na base de um canhão, tendo as mãos apoiadas no cepo de uma âncora.

O uso da medalha do Prêmio Almirante Jaceguay foi regulamentado pelo Decreto nº 16.934 de 10 de junho de 1945.

O tema para 2002 foi "***Pirataria, Roubo Armado em Águas Territoriais e Bandidagem Contemporânea nos Portos***".

A Comissão Julgadora, composta pelos CAlte Sérgio Roberto de Oliveira Queiroz, CMG Herbert de Mattos Seidel e CMG Luiz Francisco Nunes de Souza, outorgou o prêmio ao CMG Roberto Ferreira da Silva, entregue pelo Presidente do Clube Naval.

A Diretoria do Clube Naval solicitou a publicação do trabalho premiado na *Revista Marítima Brasileira*, cumprindo o enunciado no art. 18, que regulamentou a outorga deste prêmio.

ROBERTO FERREIRA DA SILVA
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

PARTE I
Introdução
Resumo histórico
O problema
As soluções para o problema (para portos e vias navegáveis)
A convenção das Nações Unidas sobre direito do mar
Roubo armado
Ações recomendadas
Criação da Guarda Costeira
Repressão ao banditismo nos portos
Policiamento nos grandes rios
A ação da Corveta *Angostura*
Recomendações da IMO
PARTE II
Soluções para o problema (para os navios)
Vigie o navio e a carga
Ilumine o navio e seu costado
Estabeleça comunicações para apoio externo
Controle os acessos à carga e aos compartimentos habitáveis
Mantenha as vigias fechadas
Não deixe objetos de valor expostos
Mantenha as escadas de portaló recolhidas
Em caso de assalto
Mantenha os vigias contratados sob controle do oficial de quarto
Comunique à Polícia Federal qualquer ocorrência relativa a furto, roubo ou assalto
Conclusão

* N.R.: O presente artigo fez juz ao Prêmio Jaceguay 2002 do Clube Naval.
Os negritos são de autoria da *RMB*.

PARTE I

INTRODUÇÃO

O estudo de qualquer tema ligado à criminalidade em nosso país é importante e suas conclusões sempre preocupantes. A ação dos bandidos é assunto diário nos jornais, revistas e televisão, influenciando seriamente o cotidiano da nossa população e afetando negativamente o País como um todo e, em particular, a nossa economia.

Estando o país inteiro à mercê dos bandidos, com um saldo de mortos anual, provocados pelo crime, com similar apenas em países envolvidos em guerras civis, e os governos, em todas as esferas, federal, estadual e municipal, mostrando-se despreparados para lidar com o problema, é claro que os reflexos no mar, nos rios e nos portos não tardariam em aparecer.

A pirataria, o roubo armado em águas territoriais e a bandidagem nos portos preocupa não só as nossas autoridades como as do mundo inteiro. Organizações internacionais renomadas, como a Organização Marítima Internacional (IMO), da Organização das Nações Unidas (ONU), e a Câmara Internacional do Comércio ocupam-se do assunto, assim como diversas entidades particulares, como a Special Ops Associates, empresa americana especializada em segurança, investigação de roubos e recuperação de navios. Suas estatísticas só apresentam um incremento no número de casos, seja de pirataria ou roubo armado, sem falar na variada gama de crimes cometidos nos portos.

Um passeio rápido pela história mostra que a pirataria é um problema antigo. Surgiu nos primórdios da história humana, assim que o comércio nos rios, lagoas e mares cresceu a ponto de atiçar a cobiça alheia. Foi evoluindo conforme melhoravam os navios, as armas e as táticas aplicadas aos combates no mar. Tornou-se um bom negócio e assim despertou o interesse de comerciantes, banqueiros e, conseqüentemente, de governos.

Tão boas foram as técnicas desenvolvidas pelos piratas, que logo foram adaptadas pelas Marinhas de Guerra, e então surgiu a guerra de corso, que é o ataque esporádico contra o tráfego comercial do inimigo, realizado por navio de guerra ou por navio mercante armado, quando se tira partido, em alto grau, da surpresa. É a forma de ação utilizada pelo beligerante mais fraco no mar. É uma espécie de guerrilha do mar e cujo estudo foge ao escopo deste trabalho, mas demonstra que as técnicas usadas pelos piratas são boas e a repressão às suas ações é tarefa bastante árdua.

Voltando à história, quando o combate à pirataria se sofisticou, tratados foram estabelecidos e o direito internacional criou regras para o combate aos piratas. Se o combate se trava longe de terra, é de responsabilidade das Marinhas de Guerra. Se a repressão ocorrer próximo a terra, outras entidades governamentais atuarão, seja uma guarda costeira ou a polícia.

Para o armador, dono do navio atacado ou para o dono da carga roubada, a distância onde ocorreu o fato ou o órgão do governo responsável não importa; o que se torna importante é o prejuízo decorrente e, em alguns casos, as vidas humanas que se perderam.

Estes prejuízos são, normalmente, de três tipos:

- roubo de valores da tripulação e/ou o dinheiro que o armador deixa a bordo para fazer frente a pequenas despesas (normalmente ocorre com o navio no porto);

• roubo dos valores da tripulação e da carga existente a bordo; e

• rapto do navio, seguido de exigência de resgate ou da venda da sua carga inteira e do navio, alterando-se suas características exteriores e mudando a sua bandeira de registro. Nestes casos a tripulação é abandonada à própria sorte no mar ou eliminada.

Os empresários reagem aumentando o preço do frete e as seguradoras aumentam o prêmio do seguro. Isso ocorrendo num país em que se gastam bilhões de dólares com fretes e seguros, como é o caso do Brasil, um aumento desses valores repercute seriamente na nossa balança de pagamentos.

Pelo lado do governo, o combate ao roubo armado aos navios e à bandidagem nos portos se reverte de complexidade, no momento em que tenta coordenar o trabalho de diversos órgãos de formação e tarefas divergentes, aliadas às dificuldades orçamentárias por que todos passam.

Este trabalho busca encontrar soluções. Navega inicialmente através da história, de forma resumida. A seguir, analisa o problema sob diferentes aspectos e, finalmente, sugere ações a serem empreendidas.

RESUMO HISTÓRICO

A origem da pirataria se perde no tempo e os ataques às embarcações, na maioria das vezes, têm ocorrido nos mares e oceanos, principalmente nas rotas marítimas mais movimentadas. Aconteceram, também, ataques aos portos e às cidades marítimas para capturar tesouros, víveres e escravos, sempre tendo como conseqüência incêndios, grandes perdas econômicas e mortes.

Pirataria é a designação genérica de todo ato de violência cometido em alto-mar, por navio fora da lei, contra pessoas ou propriedades de qualquer país (27:1).

Os primeiros registros históricos dessa atividade remontam aos fenícios, que, juntamente com sua expansão comercial com o ocidente, criaram um forte núcleo de piratas que operavam no Mar Egeu, tendo como centro a cidade de Delos. O objetivo inicial era a obtenção de prisioneiros que proporcionavam polpudos resgates. Posteriormente, os gregos vieram a utilizar os piratas do Mediterrâneo na sua luta contra Roma, dando-lhes uma porcentagem sobre o que saqueavam.

Durante a existência de seu império (200 a.C. a 476 d.C.), Roma combateu duramente os piratas, cujos ataques prejudicavam o abastecimento de víveres. A despeito de que os antigos romanos se referiam ao Mar Mediterrâneo como "Mare Nostrum", sabemos, por registros históricos, que aquele império, mesmo no seu período de apogeu do poder, durante a "Pax Romana", foi incapaz de livrar-se completamente dos piratas no mar onde pretendia exercer o controle total.

A queda do império romano e a conseqüente decadência do comércio marítimo no Mediterrâneo fizeram diminuir a ação dos piratas, embora ali continuassem a agir os sarracenos.

Nas costas da Europa ocidental destacaram-se os vikings. Este nome deriva do termo nórdico *vikingr*, usado para descrever os escandinavos em viagens de pilhagem, nas quais saqueavam, assassinavam e também comerciavam. Praticavam freqüentemente o comércio de escravos e realizavam seqüestros em busca de resgates. No século IX, eles cessaram os saques e se converteram, em sua maioria, em mercadores.

Novamente no Mediterrâneo, o renascimento do comércio com o oriente, durante a época das Cruzadas, ocasionou um revigoramento da pirataria naquele mar.

Durante a Idade Média, com o surgimento de importantes centros comerciais costeiros, os novos protagonistas foram os piratas berberes do norte da África, que

pilhavam os navios em busca de vantagens na feroz competição pelo comércio no mar.

A Espanha reagiu, bloqueando e ocupando vários portos reconhecidos como enclaves piratas. Os muçulmanos pediram então socorro ao sultão de Constantinopla, que enviou uma força naval, comandada por Khayrad'din Barbarossa (um dos famosos irmãos piratas), que expulsou os espanhóis da maioria das cidades do norte da África.

Em 1518, Khayrad'din Barbarossa tornou-se o representante oficial do sultão na área, estabelecendo-se na Argélia e controlando as ações piratas no Mediterrâneo, que se prolongariam por muito tempo, além de fazer da pirataria uma empresa oficialmente otomana.

Por centenas de anos, os muçulmanos coletaram "tributos" das potências européias a título de "proteção" contra os ataques piratas. Geralmente, os Estados cristãos europeus achavam mais fácil pagar o tributo do que reagir. Foi apenas no século XIX que os argelinos foram desafiados por um poder naval superior.

Em 1815, a jovem e independente nação norte-americana enviou uma força naval contra os piratas berberes, dentro da idéia reinante na época de: " milhões para a defesa, mas nem um centavo para tributos". Com a vitória dos americanos, os argelinos assinaram um tratado comprometendo-se a não mais atacar os navios dos Estados Unidos.

Porém, os piratas berberes continuaram a atacar os navios europeus, o que causou uma reação dos ingleses e holandeses em 1816. Estes, aliando forças, atacaram os navios argelinos, provocando a sua quase total destruição. Isso era o começo do fim.

Em 1830, os franceses invadiram a Argélia, ocupando-a por 132 anos.

No Atlântico, a pirataria se desenvolveu após a descoberta do novo continente e a penetração européia para as Índias que se dava pela costa ocidental africana. Os navios voltavam desses lugares longínquos carregados com tesouros e temperos de alto valor no mercado europeu, tornando-se, conseqüentemente, alvos naturais da cobiça dos bandidos dos mares.

Naquela época, a Inglaterra era um país fraco e pobre. Os seus reis e rainhas se envolveram, durante séculos, numa luta contra o Parlamento, pelo tesouro do país. O Parlamento não se animava em elevar os impostos para edificar uma poderosa Marinha, que teria lealdade apenas aos monarcas.

Porém, como uma nação insular, a Inglaterra possuía uma grande Marinha Mercante e os monarcas encontraram nela a solução para os seus problemas. Quando em guerra contra outro país, o rei, ou a rainha, permitia que navios mercantes armados atacassem os navios do inimigo e dividissem o butim entre a tripulação.

Novos matizes então se acrescentaram à pirataria clássica, quando os piratas britânicos, franceses e holandeses (que copiaram a idéia dos ingleses) passaram a contar com o apoio governamental no ataque aos tesouros transportados pelos navios ibéricos e ao tráfico de escravos. Agiam num ato de rebeldia ao monopólio exclusivo de Espanha e Portugal no comércio marítimo, o que adicionou um caráter político à pirataria. Nasceu então a guerra de corso.

Entretanto, em tempo de paz, alguns desses corsários excederam muitas vezes a tênue fronteira da legalidade, manchando a sua reputação de guerreiros e transformando-se em bandidos.

As Antilhas tornaram-se um centro de atuação desses novos atores que prejudicavam o comércio marítimo no Atlântico. Assim, o controle das linhas de comunicação no mar, pelos espanhóis, transformou-se em uma questão vital para o país.

Na segunda metade do século XVI, a Inglaterra estava pronta para desafiar a

supremacia da Espanha e os navios que transportavam imensos tesouros pelo Caribe se transformaram em alvos irresistíveis dos corsários/piratas ingleses.

A ação desses piratas foi uma das razões que levaram o rei Felipe II da Espanha a lançar a "Invencível Armada" contra a Inglaterra em 1588. Ironicamente, foi o tesouro capturado dos espanhóis que financiou a construção da esquadra inglesa e foram os chefes piratas que comandaram os navios dessa esquadra, causando a derrota espanhola.

A pirataria durante os séculos XVI, XVII e XVIII teve sempre uma ligação muito estreita com o "mundo dos negócios" de então, ocasionando, por exemplo, a formação de sociedades para financiar as expedições. Por outro lado, a ação dos piratas foi se tornando cada vez mais sofisticada, em conseqüência dos avanços na arte da guerra naval. A primitiva técnica de abordagem foi abandonada ao armar-se as embarcações com canhões. O negócio da pirataria passou a requerer maiores investimentos, fazendo com que os capitães dos navios se ligassem aos comerciantes de especiarias de Amsterdam e Londres, com os banqueiros italianos e com os comerciantes de Liverpool. As expedições se tornaram cada vez mais complexas, em organização e na transformação dos navios mercantes para o exercício da pirataria.

O Tratado de Ryswick (1697), entre as potências coloniais, transferiu a pirataria do Atlântico para o continente asiático. Porém, foi outro o motivo que levou à diminuição da pirataria ocidental: o desenvolvimento industrial.

A tecnologia e a máquina a vapor fizeram com que a atividade se tornasse muito cara e arriscada. A pirataria se viu impotente ante os avanços tecnológicos e da organização defensiva. No século XIX, só perduraram alguns piratas em certos locais da costa da África, Golfo Pérsico, China e Polinésia.

Hoje, a disseminação do progresso tecnológico a custos modestos permite que uma lancha veloz, de baixo custo, possa se aproximar de um navio mercante sem ser detectada, e equipamentos relativamente simples permitem aos piratas modernos escalarem esses navios e dominar a sua tripulação.

No século XX um novo ingrediente se juntou ao problema da segurança marítima: o terrorismo.

O PROBLEMA

Após um breve resumo histórico da pirataria ao longo do tempo realizada na introdução, nos dias de hoje nos deparamos com um problema que aflige seriamente a segurança do comércio marítimo: a pirataria, o roubo armado de navios e de pequenas embarcações em águas territoriais e a bandidagem nos portos.

A pirataria em alto-mar, especialmente na Ásia, está se tornando mais violenta, com as redes do crime organizado aumentando o número de seqüestros de navios e de seus tripulantes para depois exigir resgate. Como os valores exigidos não são exorbitantes, os armadores pagam para evitar problemas.

O mais recente relatório sobre pirataria, elaborado pela Câmara Internacional do Comércio, (36:1) informa que o número de navios seqüestrados no mundo dobrou em 2001, apesar da queda nos ataques de piratas em geral, devido à ação mais efetiva das autoridades repressoras.

Segundo o mesmo relatório, foram registrados 335 ataques de piratas no ano de 2001. Vinte e sete por cento menos que em 2000, mas os 16 seqüestros de navios superaram os oito ocorridos no ano anterior.

O relatório daquela Câmara afirma que os dados indicam um aumento na partici-

pação do crime organizado na pirataria, com maior uso de armas de fogo, captura de reféns e uma conexão entre as gangues de contrabando de imigrantes e as ações piratas, especialmente nos casos de seqüestros. Afirma ainda que as três maiores gangues baseadas em Hong Kong estão organizando e financiando os seqüestros por causa do lucro potencial em dólares.

Há também o caso de roubo de todo um navio e a revenda de sua carga. Este requer um planejamento detalhado, afirma o relatório. Tipicamente, esses casos envolvem um navio principal, que lança o ataque, dotado de um suprimento de armas automáticas, documentos falsos para a tripulação e para a carga e uma rede de venda das mercadorias roubadas. Piratas solitários não têm tais recursos; estes roubos são trabalho do crime organizado.

Na maioria dos casos, os piratas tomam o controle do navio, descarregam ou matam a tripulação e mudam o nome e a bandeira da embarcação. Em seguida, o navio é levado para um porto, onde é descarregado com documentos falsos.

O relatório em pauta diz que a maior parte dos piratas do mundo se concentra em águas indonésias e no Estreito de Málaca, que separa a Malásia da ilha indonésia de Sumatra, uma das rotas marítimas comerciais mais congestionadas do mundo, com movimento diário de cerca de 600 embarcações.

No ano de 2001, os piratas mataram 21 pessoas, entre tripulantes e passageiros de navios, enquanto outras 210 foram feitas reféns. Todos os assassinatos, com exceção de um, ocorreram em águas asiáticas. O maior numero de ataques, 91, foi registrado na Indonésia, seguida pela Índia, com 27 ataques, e Bangladesh, com 25. O relatório mostra também que a tendência entre os piratas de exigir resgate, antes limitada às ocorrências na Somália, está se espalhando para o norte do Estreito de Málaca e a costa da província indonésia de Aceh.

O relatório sobre pirataria alerta, ainda, para a possibilidade de terroristas seqüestrarem navios, especialmente os petroleiros, e usá-los em missões suicidas.

Outro relatório, elaborado pela empresa americana Special Ops Associates (24:8), especializada em segurança marítima, também considera a mesma região, das águas da Indonésia, Malásia e Singapura, como a mais perigosa do mundo, embora cite que todo o sudeste asiático, incluindo o Mar da China, seja considerado área perigosa e onde mais ocorrem atos de pirataria contra navios de carga, passageiros e iates.

Os pequenos navios-tanque de cabotagem tornaram-se os alvos mais atraentes, pois são facilmente vendidos nas pequenas vilas situadas na costa após o ato de pirataria.

O relatório comenta o caso de um desses navios, o petroleiro *Siam Xan Xai*, seqüestrado à meia-noite do dia 8 de junho de 1999, após suspender de Singapura. O navio foi atacado por aproximadamente 12 bandidos armados embarcados em duas lanchas velozes. A tripulação de 16 homens foi mantida prisioneira por dois dias a bordo, sendo depois abandonada numa lancha com o motor avariado, exceto um tripulante que conhecia a manobra de válvulas dos tanques. O navio foi visto pela última vez dois dias depois, navegando em direção à China.

Nas costas das Filipinas, o grupo extremista muçulmano Abu Sayyaf tem atacado iates, com o intuito de seqüestrar seus tripulantes e liberá-los em troca de polpudos resgates.

A China é acusada de abrigar os navios roubados e o relatório apresenta o caso concreto da recuperação de um navio japonês, o *Tenyu*, que transportava 3 mil toneladas de lingotes de alumínio e foi seqüestrado

no Estreito de Málaca em 31 de dezembro de 1998, sendo depois recuperado. Os investigadores chegaram à conclusão de que o navio teve suas características alteradas no porto chinês de Zhangjiagang. A tripulação nunca foi encontrada.

Na África, a maioria dos incidentes ocorre nas águas territoriais de Nigéria, Serra Leoa e Somália, normalmente à noite e com os navios atracados ou fundeados.

Na Somália, as milícias locais utilizam lanchas velozes e atiram com armas automáticas, foguetes e morteiros para intimidar os navios atacados. O relatório cita o caso de um pesqueiro italiano que foi aprisionado com sua tripulação de 33 homens e mantido em cativeiro até o pagamento de 500 mil dólares de resgate.

Na parte do relatório que abrange a América do Sul e o Caribe, o Brasil é citado e os ataques relatados são os do tipo mais simples, na sua maioria contra navios fundeados ou atracados e onde são roubados valores do navio e da tripulação, embora seja informado também que o nível de violência dos atacantes é elevado.

As costas de Colômbia e Venezuela são citadas como perigosas para iates em rota para as ilhas do Caribe. Grupos paramilitares e traficantes buscam resgates pelos tripulantes das embarcações seqüestradas.

Nas costas de Costa Rica e Nicarágua há o perigo de um intenso tráfego de embarcações empregadas no narcotráfico. A área junto à fronteira dos dois países, na foz do Rio San Juan, é perigosa devido às disputas territoriais envolvendo os dois países.

Na citação ao México, é informado que o crime se alastra naquele país. Os casos mais comuns são o seqüestro, o roubo armado e a extorsão contra turistas. O nível de violência é elevado e, em muitas ocasiões, as vítimas são mortas. O caso de um ataque a um *ferry-boat* lotado, com 250 turistas, que se dirigia a Cozumel, é apresentado como muito bem planejado. O alvo principal era um carro blindado, de transporte de valores, que estava a bordo. O navio foi atacado por duas lanchas rápidas, em pleno dia. Inicialmente, destruíram os equipamentos de comunicação, a seguir roubaram o dinheiro do carro blindado e finalmente os turistas.

No Mar Mediterrâneo, as costas dos países que banham aquele mar e apresentam situações políticas instáveis são as mais perigosas. As costas da Grécia, da Albânia e o Estreito de Corfu são também apontados como áreas críticas para navios pesqueiros e iates. Os alvos principais são essas pequenas embarcações quando fundeadas em locais isolados. Normalmente os ataques são conduzidos por bandidos albaneses armados com armas automáticas e granadas. O nível de violência é elevado.

Quanto ao roubo de cargas, o cenário internacional é impressionante. Nos Estados Unidos da América (EUA), um relatório apresentado ainda na administração Clinton (1:1), sobre a situação da criminalidade nos 12 principais portos americanos, dá conta que foi impossível avaliar a completa extensão da bandidagem naqueles portos. Há de tudo: tráfico de drogas; contrabando; corrupção de policiais e inspetores da alfândega; imigração ilegal; exportação de motores e de carros roubados; e exportação de vários tipos de armamento – de mísseis a materiais para fabricação de armas de destruição em massa, entre outros. Há, ainda, a possibilidade de contratação de empresas especializadas em diversas formas de crime no porto, de forma a assessorar aqueles que desejam estabelecer um negócio escuso num desses 12 portos.

No Canadá, o Serviço de Inteligência Criminal (28:1) informa que, nos três princi-

pais portos de Vancouver, Montreal e Halifax, além da Máfia e de algumas quadrilhas do leste europeu, o crime é dominado pelas gangues de motociclistas do tipo "Hells Angels", e classifica-os como "a mais poderosa e bem estruturada organização criminal do país". Além dos mesmos crimes praticados nos EUA, o serviço de inteligência informa que estas quadrilhas possuem criminosos infiltrados em bancos, companhias de seguros, companhias de telefone, empresas de cartões de crédito, na polícia, na alfândega e na autoridade marítima.

No Brasil, não existem estudos divulgados sobre a criminalidade nos portos, porém, o cenário não deve ser diferente. Uma juntada de artigos de jornais já nos dá idéia aproximada da dimensão do problema.

Um artigo do jornal *O Estado de S. Paulo* (18:1) informa como funciona a aliança entre o crime organizado, empresários, estivadores, portuários, policiais e funcionários de empresas, entre outros.

O roubo de um contêiner, por exemplo, segundo um elemento envolvido entrevistado pelo jornal, começa quando alguém vai a uma empresa de importação solicitar alguma carga. Acertada a transação, ele vai embora. Imediatamente, o funcionário da empresa informa à quadrilha em que dia chegará a carga e qual o número do contêiner em que estarão os produtos. Esse mesmo dado pode ser repassado por alguém da Receita Federal, despachante ou pelo próprio contato comercial do empresário no país de origem da carga.

No dia em que o navio atraca no porto, a quadrilha já contratou algum estivador, cuja função é identificar onde está o contêiner no navio e cortar o seu lacre com um alicate. Horas mais tarde, chega um caminhão para transportar o contêiner . Ele tem de, obrigatoriamente, passar por um conferente, que também já foi "comprado" pela quadrilha.

O conferente, apesar de saber que nada foi retirado do contêiner, a não ser o lacre, "detecta" a irregularidade e manda o caminhoneiro dirigir-se até um posto para pesar a carga. Pelas regras existentes, ele tem de informar a hora em que o caminhão deixou o local em direção à balança. Esse percurso pode levar 30 minutos. Nesse momento, começa a segunda fase da operação.

Se o caminhão está deixando o porto às 12 horas para a pesagem, o conferente marca que a saída ocorreu às 15 horas. Nesse intervalo o caminhão é levado para um galpão e grande parte da carga é roubada. Perto do horário marcado pelo conferente, o caminhoneiro se dirige para a balança.

Na hora em que o contêiner vai ser pesado, descobre-se que a carga foi roubada, mas ninguém sabe onde.

A ação desses bandidos é bastante cuidadosa, mas envolve pouco risco, graças à conivência das pessoas envolvidas no processo.

Outra forma de ação das quadrilhas é contar com a cooperação dos próprios importadores, que, contando com o recebimento do seguro, informam aos bandidos que uma carga valiosa vai chegar em determinado dia. Quando o furto é consumado, o próprio importador compra a carga por um valor menor e aciona a seguradora. Com isso, ele ganha duas vezes.

Para tudo isso dar certo, é preciso localizar o contêiner no navio e ter a participação do caminhoneiro. Se o motorista não aceita participar do esquema, é assaltado na estrada. Se o caminhão for velho, é abandonado. Se for novo, é trocado por drogas em outro país.

A reportagem, datada de dezembro de 1999, informa que, pelo menos uma vez por semana, quadrilhas especializadas, patrocinadas normalmente por empresários, assaltam os contêineres que chegam ao porto de Santos ou roubam cargas nas rodovi-

as Anchieta e Imigrantes. A maior parte dos casos não é registrada.

Outro artigo do supracitado jornal, publicado no mesmo dia, informa que, segundo dados oficiais da Ouvidoria de Polícia do Estado de São Paulo, pelo menos 500 policiais do Estado podem estar envolvidos com o narcotráfico ou com ações de quadrilhas especializadas no roubo de cargas. Excluída a grande São Paulo, a cidade de Santos é a que registra o maior número de denúncias contra policiais. Outra denúncia oriunda de um elemento que participa do esquema, em entrevista ao jornal, afirma que não é possível o sucesso das ações sem a participação das Polícias Federal e Civil e da Guarda Portuária.

AS SOLUÇÕES PARA O PROBLEMA

A pirataria, o roubo e assalto nos portos nos preocupa como marinheiros que somos. Diante do quadro apresentado nos capítulos anteriores, podemos perguntar: o que fazer?

A resposta passa primeiramente pela solução da criminalidade no Brasil. Somos de fato um dos países mais violentos da América Latina, que por sua vez é a região mais violenta do globo. Somos o quinto colocado na quantidade de roubos no mundo (32:9).

O total de perdas causadas pela elevada criminalidade em nosso país é incalculável, pois não se pode medir o valor de perdas humanas, porém, do ponto de vista monetário, num cálculo feito pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o crime "rouba" cerca de 10% do PIB nacional, o que dá mais de 100 bilhões de reais por ano. Nos Estados Unidos, que estão longe de ser um país pacífico e ordeiro, a porção de riqueza que se esvai com o crime é de 4% (32:9).

O Brasil perde muito com isso. Na área afeta a este trabalho, a Organização Marítima Internacional (IMO), agência da ONU, mantém sempre uma lista atualizada com o nome dos portos do mundo onde os navios e seus tripulantes estão sujeitos a assaltos e até a risco de vida. Muitas companhias de navegação evitam escalar seus navios nesses portos e, quando são obrigadas a fazê-lo, exigem coberturas de seguro tão altas, que o preço chega a influir no frete e no custo final dos produtos transportados.

Assim, o que acontece no porto não é dissociado dos problemas que afligem o Brasil como um todo e a solução para a redução da criminalidade nos portos e o roubo na costa e nos grandes rios passa pela solução da violência em nosso país, cujas propostas fogem ao escopo deste trabalho. Basicamente é provocada pela incapacidade do Estado de se fazer presente e aplicar medidas coercitivas para impedir ações criminosas.

Alguma coisa precisa ser feita. O comércio marítimo brasileiro responde por cerca de 96 % das nossas trocas comerciais e os portos são locais vitais para a nossa economia e o nosso desenvolvimento, que, se pujantes, terão reflexos positivos na diminuição da criminalidade. Tudo depende de reduzirmos o custo da movimentação das mercadorias, da redução do seguro e da atração que pudermos exercer junto aos armadores, donos dos navios que demandam nossos portos.

Antes de prosseguirmos com nosso tema, cabe aqui colocar que a manifestação da Comissão de Jurisprudência do Tribunal Marítimo Brasileiro é importante na distinção entre ato de pirataria e assalto e roubo a navio. Por essa Comissão e pela jurisprudência internacional dominante, os atos de pirataria só ocorrem em alto-mar e são afetos às Marinhas de Guerra. Os assaltos e roubos a navios, quando nos portos e em águas territoriais de um Estado, são apenas assaltos e roubos e são assuntos internos

daquele Estado, para serem resolvidos em nosso país pela Polícia Federal.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (12:93) define que constituem **PIRATARIA** quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

I) um navio ou uma aeronave em alto-mar (todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou em águas interiores de um Estado, nem nas águas de um Estado arquipélago) ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

II) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetidos à jurisdição de algum Estado;

b) todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

Roubo armado

E para essa organização internacional, roubo armado contra navio é qualquer ato, ou ameaça ilegal de violência, de detenção ou depredação dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo deste navio, dentro da jurisdição de um Estado onde ele ocorre.

A palavra inglesa *piracy*, para tratar deste tema, talvez tenha influenciado a terminologia pirata, para ser empregada indistintamente.

Em alto-mar, apenas casos isolados de pirataria ocorrem, porque as Marinhas que têm os meios navais e aeronavais devidamente preparados podem responder adequadamente a estes incidentes. Baseados nas leis internacionais, podem atacar esses criminosos com um poder que nenhum grupo criminoso organizado, por mais forte que seja, pode se igualar. Isto tem um enorme efeito de deterrência para um potencial atacante.

O que normalmente acontece é um ataque aos navios e a pequenas embarcações quando atracados ou fundeados bem próximas à costa. Os bandidos têm que agir e rapidamente retornar para terra, antes que uma força repressora possa reagir à sua ação.

Se formos analisar os casos de pirataria e roubo ocorridos no Brasil nos últimos anos vamos verificar que não houve nenhum ataque em alto-mar. Assim, podemos afirmar categoricamente que no Brasil não há pirataria!

Apesar do crime organizado dispor de vultosas quantias e já ter demonstrado boa capacidade de organização e planejamento, certamente boa parcela deste resultado positivo cabe à nossa Marinha, que, como foi explicado acima, fazendo-se presente no mar, provavelmente afugentou os possíveis pretendentes a piratas dos navios em trânsito na nossa costa e das plataformas de petróleo, que são estáticas e tremendamente vulneráveis.

Isso não quer dizer que o problema está resolvido. Pelo contrário. A Marinha não pode se fazer presente o tempo todo e em todos os lugares. Se sua ação hoje é eficaz em nossa costa, a sofisticação do crime amanhã poderá criar uma brecha em nosso sistema de defesa, bem como as nossas belonaves não poderão garantir os navios mercantes com a nossa bandeira em mares longínquos. As nossas ações de patrulha

têm que estar à frente das possíveis ações dos bandidos e as nossas escolas voltadas para as tripulações mercantes têm que se preparar para o ensino e adestramento de medidas defensivas contra abordagem de bandidos, em alto-mar e no porto.

A Marinha deve sempre buscar estar à frente das ações dos bandidos, pois, ao acontecer um primeiro ato de pirataria nas nossas costas, a pressão de órgãos internacionais será tão grande que nos forçará a aumentar significativamente as patrulhas no mar.

Porém, o aumento das patrulhas no mar, que inevitavelmente envolverá meios navais e aeronavais da Esquadra, além dos meios distritais, desviará tempo, dinheiro e combustível destinados à preparação para o combate da nossa Marinha.

Assim, ações de inteligência e integração com órgãos nacionais e internacionais fazem-se necessárias hoje porque se um grupo de meliantes nos surpreender sofreremos graves conseqüências, como explicado acima, aliadas às reduções orçamentárias a que somos submetidos atualmente.

Outro fator importante que deve ser levado em consideração é o acelerado desenvolvimento de nossa indústria petrolífera no mar, em busca da auto-suficiência na produção de petróleo, que faz crescer o número de plataformas em operação. A prospecção do petróleo se faz, cada vez mais, em águas profundas, portanto mais afastada da costa e cada vez mais vulnerável à ação de bandidos e terroristas.

Devemos considerar também o crescente número de empresas estrangeiras atuando nessa área, o que pode ensejar ações terroristas contra essas companhias, provenientes de países envolvidos em conflitos em outras áreas do mundo, e nos envolver indiretamente nesses problemas com os quais nada temos a ver. Desta forma, a presença constante da Marinha junto a essas plataformas se torna cada vez mais necessária.

Do que aqui foi dito até agora, podemos inferir, numa **primeira análise**, que em nosso país a probabilidade maior de um ataque a navio ocorrerá a partir de uma lancha baseada em terra e será realizado próximo à costa, ou seja, na área de jurisdição do Departamento de Polícia Federal (DPF).

Porém, todos sabemos que a Polícia Federal não tem como reprimir estes atos em toda esta área marítima e fluvial, por absoluta falta de meios para tão grande tarefa.

Ações recomendadas

As ações provavelmente recomendadas, em caso de recrudescimento de ações de roubo na costa, seriam:

a) aumentar as atividades de inteligência e repressão em terra, base de apoio desses bandidos; e

b) aumentar o patrulhamento marítimo.

Na primeira das ações a polícia é especialista e não há comentários a fazer. Na segunda, aumentar o patrulhamento conduzido pela polícia não parece ser uma solução exeqüível a curto prazo.

Criação de uma Guarda Costeira

Para tentar então resolver o problema do banditismo nas águas territoriais, uma das soluções anteriormente pensadas seria a **criação de uma Guarda Costeira**, com poderes para resolver assaltos e roubos nesta área. É claro que, numa primeira avaliação, a formação de uma organização voltada e preparada exclusivamente para a patrulha da nossa costa e dos grandes rios nos parece uma boa solução, principalmente se quisermos aproveitar respostas adotadas por outros países.

Porém, esta decisão hoje também não é exeqüível, devido à falta de recursos orçamentários. A Marinha do Brasil terá de continuar a realizar – em parte – o trabalho que caberia a uma Guarda Costeira, tendo em vis-

ta que a Polícia Federal não tem capacidade de exercer as suas funções de polícia marítima em toda a extensão do nosso mar territorial, conforme previsto na nossa Constituição.

Para tentar minimizar a questão de um possível vazio de repressão ao crime, a Marinha avocou a si o problema e elaborou um Anteprojeto de Lei (APL) com o propósito de substituir a Lei nº 2.419/55, que trata da Patrulha Costeira.

O referido anteprojeto, cuja minuta de exposição de motivos interministerial se encontra em análise no Ministério da Justiça, desde janeiro de 2001, já tendo sido aprovado pelos Ministérios da Defesa, da Fazenda, do Meio Ambiente e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, incorpora, basicamente, duas inovações:

– a primeira refere-se ao poder de polícia conferido à Marinha do Brasil (MB) nas atividades de fiscalização executadas em águas sob jurisdição nacional, somente aplicável na ausência das demais autoridades governamentais responsáveis, não limitando, dessa maneira, suas competências; e

– a segunda inovação trata da regulamentação do uso de medidas coercitivas pela MB. Caberia à Marinha, ao fazer-se ao mar ou navegar em rios, aproveitar sua presença para reprimir os ilícitos.

Desta forma, o APL revestiria de legalidade eventuais atitudes de comandantes em situações que suscitem medidas de caráter policial para o combate às atividades ilegais.

Esta solução, se implementada, poderá contornar a carência da Polícia Federal, sem a necessidade de criar, a curto prazo, uma Guarda Costeira.

Repressão ao banditismo nos portos

Na repressão ao banditismo nos portos, a Polícia Federal, como responsável que é, vem buscando cumprir sua missão, a despeito da falta de pessoal e material.

O Governo Federal, em 1995, entendendo que somente a Polícia Federal não seria suficiente para enfrentar a magnitude deste problema, criou a **Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos)**, com o propósito de elaborar e implementar sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis é integrada por um representante e respectivo suplente de cada Ministério a seguir indicado: da Justiça, que a presidirá; da Marinha; da Fazenda; das Relações Exteriores; e dos Transportes.

Compete à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis:

I. baixar normas, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

II. elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à Organização Marítima Internacional (IMO) assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais,

III. apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos;

IV. avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

V. manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas;

VI. encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

VII. elaborar seu regimento interno e submetê-lo à aprovação do Ministro de Estado da Justiça;

VIII. criar e instalar **Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos)**, fixando-lhes as atribuições; e

IX. orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível.

As Comissões Estaduais serão compostas, no mínimo, de representantes do Departamento de Polícia Federal; da Capitania dos Portos; da Secretaria da Receita Federal; das Administrações Portuárias; e do Governo do Estado. Serão coordenadas pelos representantes do Departamento de Polícia Federal e deverão elaborar um plano de segurança a ser submetido à Comissão Nacional.

A partir da criação da Conportos e das Cesportos, a coordenação entre os diversos órgãos envolvidos passou a fluir com mais facilidade, e também com a criação, pela Polícia Federal, dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom), a repressão ao roubo e assalto a navios passou a se intensificar.

A Marinha novamente se fez presente no auxílio à Polícia Federal celebrando, em 28 de agosto de 1998, um convênio com o Ministério da Justiça, objetivando estabelecer as condições para a operacionalização daquela polícia na execução das tarefas de Polícia Marítima.

Constituem objetivos do convênio:

– transferência de até cinco lanchas, já entregues;

– transferência de até quatro avisos de instrução e patrulha;

– formação de pessoal dos quadros da Polícia Federal. Foram preparados cerca de 70 agentes, a fim de habilitá-los na operação e na manutenção das referidas lanchas, bem como na realização de atividades de visita, inspeções e apresamento de navios e embarcações; e

– apoio na execução de manutenções e reparos das embarcações transferidas, empregando-se a mesma infra-estrutura logística utilizada na Marinha.

Tais medidas contribuíram sobremaneira com o DPF na implantação dos **Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom)** nos portos de Santos, Rio Grande e Rio de Janeiro, estando, atualmente, em implementação o de Vitória.

Está prevista ainda a instalação desses núcleos de polícia em Rio Grande/RS, Itajaí/SC, Paranaguá/PR, Foz do Iguaçu/PR, Recife/PE e Belém/PA.

A implementação das medidas acima citadas, isto é, a criação dos Conportos e Cesportos, aliada ao convênio Marinha-Ministério da Justiça, permitiu um declínio do número dos diversos ilícitos em águas jurisdicionais brasileiras, comprovado pelos dados estatísticos disponíveis sobre o assunto, como, por exemplo, os contidos na Compilação Anual dos Incidentes no Brasil, elaborada pelo Estado-Maior da Armada, segundo informações oficiais da IMO, apresentada no quadro a seguir.

Esta afirmativa é verificada pela reportagem do jornal *A Tribuna Digital*, de Santos – SP, que, na sua reportagem datada de 23 de janeiro de 2002, descreve a neutralização de um assalto no porto daquela cidade, numa ação conjunta do Nepom/PF e da Guarda Portuária. A ação se deu quando, durante a madrugada, os guardas portuários, que faziam uma ronda para troca de turno, observaram a presença de uma embarcação suspeita, junto a um navio de bandeira de Hong Kong, atracado no Terminal de Contêineres.

Algumas pessoas trabalhavam rapidamente, descendo mercadorias para um pequeno barco a motor. Acionado o Nepom, foi iniciada a perseguição aos bandidos pelo canal de Bertioga, que continuou até

COMPILAÇÃO ANUAL DOS INCIDENTES DE ROUBO NOS PORTOS DO BRASIL

ANO	PORTO													
	RIO DE JANEIRO	SANTOS	SALVADOR	ARATU	BELÉM	RIO GRANDE	SANTANA	MACAPÁ	FAZENDINHA	PARANAGUÁ	MACEIÓ	SEPETIBA	TOTAL	VARIAÇÃO
1995	9	6											15	
1996	6	2	5	4	1		1						19	+ 26,70%
1997	8	8					1	1					18	- 5,30%
1998	4	1					1		1	1	1	1	11	- 38,90%
1999	2	1					1			1		3	8	- 27,30%
2000		3					1		3				9	+ 12,50%
2001						1							1	- 88,88%

uma praia da região, quando houve intensa troca de tiros.

Os marginais conseguiram se evadir, fugindo através de um mangue, porém a polícia conseguiu recuperar toda a carga de 800 vidros de perfume francês roubada de um contêiner. Apreendeu, também, a lancha e uma viatura utilizada pelos meliantes.

Outro exemplo da ação das Cesportos foi a repressão aos distúrbios promovidos pelos trabalhadores portuários avulsos (TPA) que se rebelaram contra a decisão judicial para o cumprimento das determinações impostas pela Lei nº 8.630/93, concernentes à escalação pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), no porto de Santos, e a ação preventiva relacionada ao mesmo tipo de problema nos portos de Rio de Janeiro, Fortaleza e Recife, para pôr fim a anos de exploração de trabalhadores pela diretoria dos sindicatos, auxiliados por verdadeiros criminosos apadrinhados por essas diretorias.

Em Santos, a ação foi violenta e ensejou o uso de coquetéis *molotov* contra instalações do porto, a sabotagem de uma torre de transmissão de energia e distúrbios violentos nas principais ruas da cidade, sem contar com a coerção contra os TPA honestos que desejavam se engajar nas fainas normais do porto.

Destacamentos das tropas de choque, unidades de cavalaria e outras especializadas em distúrbios civis da Polícia Militar tiveram de ser deslocadas da capital para a cidade de Santos para fazer frente aos tumultos.

A ação das Cesportos, coordenando as ações dos diferentes órgãos federais e estaduais e a criação de um núcleo de inteligência especial de emergência para fazer frente à situação, com representantes de todos os integrantes envolvidos, proporcionou o fim do conflito em poucos dias, com o resultado significativo de nenhum ferido grave em ambos os lados. As ações conjuntas de inteligência, planejamento e repressão foram o segredo do sucesso.

Policiamento nos grandes rios

Com relação ao policiamento nos grandes rios das bacias hidrográficas brasileiras, a situação é preocupante.

A Amazônia é um enorme e intrincado labirinto de rios e pequenos canais e o meio de locomoção mais utilizado é o de pequenas embarcações, mesmo nas proximidades das cidades. São cerca de cem mil embarcações rotineiramente utilizadas pela população da região. A cena praticamente se repete na bacia do Paraná-Paraguai e em milhares de quilômetros navegáveis dos nossos rios.

É claro que não vamos esperar que a Polícia Federal vá se incumbir de tudo isso.

Para se evitar lamentáveis incidentes como o ocorrido na Amazônia e que resultou na morte do famoso explorador neozelandês Sir Peter Blake, com enorme repercussão mundial, o Governo Federal, através da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça, procura colaborar com os órgãos estaduais de segurança pública, de forma a equipá-los com lanchas para fazer frente a assaltos e roubos nas hidrovias, com recursos do Fundo Nacional de Segurança Pública.

Até agora, nos últimos dois anos e meio, já foram repassados cerca de 60 milhões de reais somente para os Estados amazônicos e cerca de cinco por cento deste valor (R$ 3 milhões) foram aplicados na compra de lanchas e contratação de serviços de manutenção para elas.

Cabe relembrar novamente que, se aprovado o APL, que altera a Lei nº 2.419/55, que trata da Patrulha Costeira e que dá poder de polícia à Marinha nas atividades de fiscalização executadas em águas sob jurisdição nacional, os nossos navios, quando navegando nos rios, poderão representar uma

poderosa força de deterrência na repressão aos atos ilícitos nas hidrovias.

A ação da Corveta *Angostura*

Um exemplo recente do que a ação conjunta de diversos órgãos dos governos federal e estadual podem realizar, quando convenientemente coordenados, nos dá a notícia publicada no jornal eletrônico *Informe-se*, de divulgação interna da Secretaria da Receita Federal, datado de 16 de abril de 2002.

A ação transcorreu no período de 5 a 10 de abril de 2002 na denominada região das ilhas do Pará (Estreito de Breves e adjacências) e contou com a participação da Corveta *Angostura* e de equipes da Capitania dos Portos, Polícia Federal, Polícia Militar, Polícia Civil, Alfândega, Secretaria de Fazenda do Estado de Pará, com o apoio logístico prestado pelo próprio navio e pela Companhia Docas do Pará.

A operação desenvolveu-se em duas fases, contando com a Corveta *Angostura* como base geral e cinco lanchas, duas da Polícia Federal, duas da Polícia Militar e uma da Capitania dos Portos.

A primeira fase abrangeu os Rios Companhia, Tajapuru e Buiuçu, tendo sido verificada nesta área a presença de assaltantes com prisão decretada, que confessaram a participação em diversos assaltos a embarcações naquela região. Foi apreendida também grande quantidade de armas e munições.

A segunda fase foi direcionada para as atividades de fiscalização em embarcações de passageiros e cargas da região, culminando com a apreensão de mercadorias como madeira, palmito (786 kg), carne de jacaré, quelônios e um exemplar adulto de cobra sucuri. As embarcações que transportavam os animais silvestres foram apreendidas. Na parte de responsabilidade da Alfândega, foram apreendidas mercadorias com documentação irregular, incluindo um rádio de alta freqüência. Várias embarcações foram autuadas por irregularidades em equipamentos e documentação de marítimos.

Na divisão de áreas de responsabilidade das polícias estadual e federal, foram seguidos os princípios previstos no artigo 144 da Constituição.

Esta ação conjunta é digna de nota e pode servir como modelo para ser copiada e estendida às demais regiões fluviais do Brasil.

Recomendações da IMO

Ainda faltam algumas ações para completar a repressão à criminalidade nos portos. Algumas organizações internacionais que estudam o fenômeno têm sugestões interessantes, que, se implementadas, auxiliariam neste trabalho.

A mais importante delas é a Organização Marítima Internacional, mais conhecida pela sua sigla em inglês, IMO, sediada em Londres, e que, em 26 de setembro de 1986, emitiu a circular MSC nº 443 do Maritime Safety Committee, recomendando, entre outras, a adoção das seguintes ações:

a) criação de Planos de Segurança dos Portos – com o propósito principal de estabelecer medidas para negar o acesso de pessoas não autorizadas na área e criando a figura de um responsável por implementar, fiscalizar e coordenar, com outras autoridades atuantes no porto, as medidas nele estabelecidas. Caberá ainda a este responsável o treinamento do pessoal e a criação de um arquivo das ocorrências; e

b) criação de um Plano de Segurança Para Navios – com o propósito de prevenir o acesso não autorizado a bordo e a designação de um oficial responsável pelo plano, com as tarefas de implementar e fiscalizar as medidas nele contidas, treinar a tripulação, bem como servir de ligação com o responsável pela segurança do porto.

A circular recomenda o estabelecimento das seguintes medidas de segurança no porto:

a) criação de áreas restritas, com a finalidade de facilitar o controle e estabelecer níveis de segurança compatíveis com as necessidades do porto;

b) criação de barreiras, que impeçam o acesso às áreas não autorizadas;

c) instalação de iluminação de segurança, com fornecimento alternativo de energia para o caso de corte intencional da fonte principal;

d) instalação de alarmes e sistemas de comunicações; e

e) controles de acesso e identificação.

★

Com o propósito de se ter um diagnóstico da conjuntura de cada porto e estabelecer medidas adequadas de segurança, o presidente da Conportos determinou a realização de estudos da situação portuária, inicialmente pelas Cesportos dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, para, depois de analisados os relatórios, estabelecer medidas próprias para os demais.

Os relatórios foram bastante elucidativos e diversas deficiências foram detectadas, iniciando-se um processo para saná-las.

O porto mais adiantado nesse sentido é o de Santos, porém é também o de maior quantidade de problemas devido às suas dimensões, situação geográfica e volume de carga movimentada. Há algumas determinações interessantes emanadas pela Conportos para as Cesportos que valem a pena serem reproduzidas:

1) incentivar a elaboração e implantação de sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis;

2) incentivar o cumprimento das normas existentes sobre segurança pública;

3) elaborar ou manter atualizados os projetos específicos, do porto organizado, de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e submetê-los à apreciação da Comissão Nacional;

4) promover reuniões mensais, elaborar ata e encaminhá-la à Conportos;

5) manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais e seus respectivos resultados das investigações e das punições aplicadas e encaminhá-los mensalmente à Comissão Nacional;

6) incentivar o encaminhamento aos órgãos competentes das avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

7) incentivar o permanente e rigoroso controle dos pontos sensíveis, nas áreas consideradas;

8) manter atualizados os Planos de Segurança portuários;

9) manter estrito relacionamento com os representantes do Prohage (programa criado pelo Grupo Executivo para a Modernização dos Portos com o propósito de harmonizar o trabalho dos agentes de autoridade que atuam nos portos); e

10) elaborar e manter atualizados seus Regimentos Internos.

PARTE II

Voltando às regras para aumentar a proteção aos navios, o estabelecimento de um plano de segurança é a principal medida para evitar a abordagem no porto, quando fundeado ou com o navio em movimento.

O perfeito entendimento do modo de agir dos piratas e assaltantes permitirá a adequada atenção da tripulação e o treinamento antecipado das medidas contidas no plano diminuirá a probabilidade do sucesso dos atacantes.

Tais medidas devem ser ensinadas nas escolas de formação do nosso pessoal mercante, para uso quando no exterior, e cartilhas podem ser distribuídas nos portos para alertar a tripulação dos navios visitantes.

A primeira medida sugerida é o alerta permanente da tripulação. Marinheiros não adestrados e desleixados com a segurança do seu navio são incapazes de perceber uma situação de perigo que se avizinha.

Para o seu sucesso, o atacante no porto precisa de informações sobre seu alvo e pessoas serão destacadas para a observação da rotina a bordo e manter uma vigilância sobre o navio. O tripulante adestrado pode perceber esta situação, bem como um navio "abandonado" e sem pessoal atento só encoraja os assaltantes.

A Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil criou o Decálogo de Segurança, recomendando a sua divulgação pelas capitanias, delegacias ou agências, a fim de evitar prejuízos aos navios atracados ou fundeados nas áreas de sua jurisdição. Seu teor é transcrito abaixo:

Vigie o navio e a carga

É dever de todo comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. Toda tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao oficial de quarto qualquer atividade suspeita.

Ilumine o navio e seu costado

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés em toda a extensão, e use refletores de grande potência. Medidas de iluminação adequadas à noite, de modo a atrapalhar a visão de quem está fora do navio e auxiliar um vigia atento a bordo, também ajudam como defesa no porto. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas.

Estabeleça comunicações para apoio externo

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As autoridades do porto mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Relacione as estações que estão em escuta permanente em VHF – Canal 16. Estas estações poderão encaminhar um pedido de auxílio às autoridades competentes.

Controle os acessos à carga e aos compartimentos habitáveis

A câmara do comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves mestras dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados a chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, através de informações colhidas por pessoas

inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os contêineres com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio e, também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através de um vigia ali postado.

Mantenha as vigias fechadas

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter também os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

Não deixe objetos de valor expostos

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por "oportunidade"; guarde-os em local trancado e seguro.

Mantenha as escadas de portaló recolhidas

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

Em caso de assalto

- Não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;
- procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;
- dê o alarme, através de contato rádio VHF – Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra. A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;
- usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;
- se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do comandante, use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e
- não realizar atos de heroísmo.

Mantenha os vigias contratados sob controle do oficial de quarto

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

Comunique à Polícia Federal qualquer ocorrência relativa a furto, roubo ou assalto

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto de valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas à Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e do navio.

No mar, os pontos críticos são nos locais de águas perigosas, quando a tripula-

ção está ocupada e atenta à navegação. É nesta hora que os atacantes se aproximam, normalmente pela popa. Pior ainda, à noite.

A própria automação dos modernos navios, com a conseqüente redução do número de tripulantes, conspira contra a segurança do navio, pois reduz a quantidade de pessoas disponíveis para vigilância em momentos críticos. Alarmes podem ser instalados para reduzir, em parte, essa deficiência.

Na ausência de águas perigosas para distrair a atenção da tripulação, algumas vezes os piratas criam alguma situação de diversão para criar o momento propício e então atacar. As técnicas normalmente utilizadas são simulações de embarcação em perigo ou homem ao mar, entre outras. A figura nº 1 mostra algumas situações de diversão que podem ser criadas:

Resumindo, primeiro temos que DETECTAR. A seguir, temos que DETER o ataque.

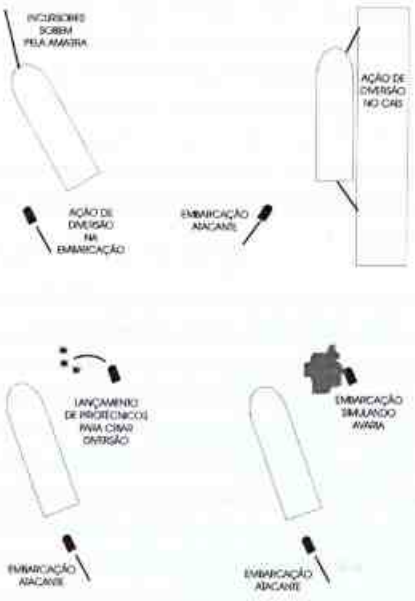


Figura 1

Um plano completo poderá prever mais ações de defesa contra um ataque. Aqui alinhamos apenas alguns exemplos de como proceder.

O problema seguinte são as ações para REAGIR ao ataque pirata.

Normalmente, as ações de reação deveriam caber apenas a autoridades governamentais.

Existe um debate acalorado e controverso a respeito de reação armada da tripulação de um navio mercante. Alguns países utilizam este expediente. Normalmente, isso só faz elevar o nível de violência dos atacantes.

A figura nº 2 mostra um exemplo de manobra evasiva para evitar a abordagem.

Se os piratas já tiverem abordado o navio, a situação fica mais complicada.



Figura 2

Unidades de Operações Especiais gastam muitas horas em treinamento de combate a bordo, buscando minimizar o risco em ações deste tipo, sendo, portanto, uma ação difícil de ser conduzida com sucesso pela própria tripulação sem o adestramento específico constante.

Com certeza, teremos melhores resultados, investindo tempo e dinheiro no treinamento de procedimentos para evitar a abordagem e no desenvolvimento de novas tecnologias nas áreas de detecção e contramedidas de abordagem.

Outro ponto importante a ser considerado neste trabalho é o crescente fluxo de navios de turismo estrangeiros no litoral brasileiro e suas conseqüências na área de segurança.

Depois da Emenda Constitucional nº 7 (abertura da navegação de cabotagem), a taxa de crescimento anual dos cruzeiros marítimos vem aumentando ano a ano e, de 2000 para 2001, o incremento foi superior a 100%.

Depois dos recentes atentados terroristas realizados contra os Estados Unidos da América, um crescimento maior é esperado no futuro, motivado pela fuga de turistas dos EUA e de outros países considerados possíveis alvos de novos atentados.

Esses navios de cruzeiro, por seu elevado custo e grande número de passageiros de alto poder aquisitivo, podem ser considerados alvos ideais para os bandidos e, pior ainda, para os terroristas.

Os modernos navios de passageiros já incorporaram modificações técnicas a bordo para dificultar atos deste tipo. Normalmente contratam os serviços de empresas especializadas de segurança, embarcando equipes preparadas para fazer frente a atos criminosos a bordo. Porém, este sistema de segurança privado a bordo precisa ser complementado por um sistema de segurança pública governamental com credibilidade para poder funcionar a contento. Se somente a instalação de eficientes sistemas de defesa interna fosse o suficiente, não haveria assaltos a bancos. O poder do Estado tem que estar presente também, como deterrência ou para a solução do problema, pela impossibilidade da segurança privada lidar com ele.

A conjuntura nos é favorável, porém mesmo uma tentativa malsucedida de assalto a um navio de passageiros, realizado por meliantes primários e sem sucesso, terá conseqüências desastrosas para o futuro da atividade. O caso do assassinato do navegador Peter Blake teve repercussões muito negativas para o nosso país no cenário internacional. Para os armadores e suas entidades representativas internacionais, ainda é presente na memória a situação vivida nos nossos portos há alguns anos, quando a quantidade de roubos a navios era elevada.

As estatísticas começam a nos ser favoráveis e o Brasil ainda é considerado pelos estrangeiros um paraíso de tolerância racial e imune aos atentados terroristas.

A previsão de ganhos com o turismo náutico é grande, significando mais empregos para a nossa população tão necessitada e impostos arrecadados pelo governo. Porém, basta apenas um insucesso para que todos os esforços sejam anulados.

Se novamente imaginarmos que a probabilidade de atentados terroristas é baixa em nosso país, devemos nos lembrar que não existe rede terrorista que não esteja ligada de uma forma ou de outra ao narcotráfico, ao contrabando, à lavagem de dinheiro, em resumo, ao crime organizado. Além do que, há uma tendência das redes terroristas de se intercomunicarem e de intercambiarem interesses.

Basta olhar para o nosso vizinho, a Colômbia, e encontraremos todos os fatores acima citados: guerrilha, terrorismo, narcotráfico, contrabando de armas, lavagem de dinheiro, ligação com o crime organizado brasileiro e de outros países, ligação com organizações terroristas estrangeiras e muitos outros.

É claro que sabemos que muito do tráfico de drogas e contrabando de armas para a guerrilha colombiana passa pelos nos-

sos rios amazônicos despoliciados. Imaginem o risco que os navios de turismo correm ao compartilhar as nossas hidrovias com estes perigosos meliantes!

Basta que um facínora despreparado e mais afoito, drogado ou bêbado, lidere alguns dos seus companheiros "para fazer um ganho", como se diz na gíria, ao passar ao lado de um luxuoso transatlântico, que, mesmo com insucesso da empreitada, todos os planos de lucros com o turismo "vão por água abaixo".

Foi citado acima um caso hipotético de um ataque feito por bandidos primários e sem planejamento. Num exemplo como este, a polícia, junto com a segurança privada de bordo, talvez seja capaz de lidar. Porém, não podemos nos esquecer dos casos mais sofisticados, realizados por profissionais, com apoio externo e planejamento detalhado.

Para se ter noção de como um ataque desses acontece, é bom relembrar o caso mais famoso de terrorismo contra navios: o do M/S *Achille Lauro*.

Neste caso, ocorrido em outubro de 1985, apenas quatro terroristas palestinos, fortemente armados, seqüestraram o navio de passageiros italiano com 427 passageiros e 80 tripulantes a bordo, que navegava no Mediterrâneo, nas costas do Egito. Os seqüestradores exigiam a libertação de 50 palestinos prisioneiros em Israel.

No início, ameaçavam matar os passageiros começando pelos americanos, passando para os judeus e, finalmente, para os cidadãos britânicos.

O que se seguiu foram 51 horas de ameaças e violência. Várias vezes foram realizados disparos em várias direções. Granadas foram lançadas para assustar os passageiros. Artefatos explosivos feitos com gasolina foram colocados em vários lugares do navio.

Enquanto isso o navio navegava em busca de um porto para arribar.

Finalmente, para reforçar as suas exigências, eles mataram um turista judeu americano, paraplégico, de 69 anos, chamado Leon Klinghoffer, e atiraram seu corpo ao mar, junto com sua cadeira de rodas.

Por fim, o navio foi autorizado a atracar em Port Said, no Egito, quando, então, negociadores palestinos, italianos e egípcios conseguiram a rendição do grupo em troca da liberdade dos seqüestradores.

Quando os americanos pressionaram o governo egípcio para que lhes entregassem os terroristas, os representantes daquele país alegaram que eles já tinham deixado o Egito.

Sabendo que não era verdade, devido às informações de seus órgãos de inteligência, os americanos aproveitaram o tempo em que os árabes discutiam o que fazer com os criminosos palestinos, preparando uma operação para capturá-los.

Quando um avião comercial egípcio decolou levando os terroristas para a Argélia, foram interceptados por aviões F-14 da Marinha americana, que os forçou a pousar na Sicília, quando foram presos pelas autoridades italianas. A fotografia a seguir dá uma idéia do tamanho do M/S *Achille Lauro*, que foi neutralizado, com sua tripulação e passageiros, por apenas quatro terroristas.

Neste tipo de crise somente a conjugação de órgãos do governo pode resolver o problema, ainda assim com muita dificuldade.



M/S *Achille Lauro*

Alguns poderiam afirmar: no Brasil não acontecerá uma situação dessas, pois não temos problemas com terroristas. Esta é uma afirmação sem fundamento, pois o terrorismo hoje é internacional. Em razão do alcance dos objetivos buscados pela causa, nenhum país está livre de se ver envolvido num episódio desta natureza. Ainda mais vulneráveis estão os despreparados.

Alguns objetivos buscados pelos grupos terroristas podem ser:

1) Imediatos:

- obter reconhecimento internacional ou nacional para a sua causa;
- embaraçar as forças de segurança governamentais, militares ou policiais;
- mostrar a incapacidade do governo de proteger seus cidadãos;
- obter dinheiro ou equipamento;
- destruir meios de comunicações;
- demonstrar seu poder de ameaça;
- desencorajar investimentos estrangeiros;
- soltar prisioneiros; e
- satisfazer vingança.

2) A longo prazo:

- causar conflitos entre nações;
- influenciar tomadores de decisão e/ou os formadores de opinião internacionais ou nacionais;
- ganhar reconhecimento político como representantes legais de um grupo étnico ou nacional; e
- reverter uma situação desfavorável, para o seu lado, durante uma guerra de guerrilha.

Observe que foram listados muitos objetivos que podem não ter nada a ver com o país onde o ato terrorista é realizado. Aquele país foi escolhido apenas porque a probabilidade de sucesso da ação ali é maior, normalmente por ter forças de segurança fracas ou simpatizantes da causa na região.

Como vimos, existe a possibilidade da realização de um ato terrorista no Brasil, para causar uma reação aqui mesmo, ou em outro local.

Para neutralizar esses ataques, novamente a Marinha avocou para si a responsabilidade do preparo de um grupo de reação, com o propósito de resgatar pessoas em navios ou instalações marítimas do seu interesse, submetidas ilegalmente a confinamento por organizações extremistas, ativistas ideológicos ou indivíduos mentalmente perturbados.

Os responsáveis pelas ações são os Distritos Navais em cuja área de responsabilidade ocorreu o evento, reforçados por equipes de negociação e resgate oriundas de organizações militares especializadas situadas em outros locais.

As operações especiais, em particular as ações de retomada e resgate, sempre se revestiram de uma aura de aventura e mistério, intrigando e suscitando a curiosidade das pessoas. A discrição e o sigilo que as acompanham foram ingredientes que serviram para romantizar a atividade, ao longo do tempo. Na verdade, essas ações não são realizadas por seres imunes às contramedidas do adversário. São levadas a efeito por homens bem treinados e determinados, empregando equipamentos, armas e técnicas especiais, possuidores de informações detalhadas de seus alvos.

No Brasil estas ações, quando realizadas em instalações marítimas em terra, do interesse da Marinha, são conduzidas pelos Fuzileiros Navais do Batalhão Tonelero, e quando realizadas em navios e plataformas de petróleo, são conduzidas pelos integrantes do Grupamento de Mergulhadores de Combate.

A retomada de navios ou plataformas talvez seja o ramo mais técnico das operações especiais. Empregando equipamentos de mergulho de circuito fechado, abso-

lutamente silenciosos e discretos, uma vez que não desprendem bolhas, os mergulhadores de combate podem ser infiltrados a partir de navios de superfície, submarinos, aeronaves, ou por terra. Sua aproximação é extremamente difícil de ser detectada, fazendo com que possuam a iniciativa das ações.

Em contrapartida, a coleta de informações que permitam o conhecimento do número exato de reféns e seqüestradores, bem como sua localização nos cenários de emprego, é tarefa complexa, exigindo todos os esforços disponíveis.

Outro grande obstáculo neste tipo de operação é a abordagem do alvo, que, além das dificuldades habituais, depende das condições meteorológicas reinantes. Essas condições influenciam de maneira decisiva o desenrolar das ações, podendo até mesmo tornar inexeqüíveis a infiltração e o assalto subseqüente.

Exemplos de ações deste tipo podem ser vistos na televisão e em telas de cinemas, contendo normalmente ações mirabolantes e difíceis de se acreditar.

Se alguns desavisados acham que por isso ações deste tipo não são passíveis de ocorrer, as estatísticas mostram o contrário. Em fevereiro de 1996, oito terroristas pró-Chechênia seqüestraram o *ferry boat Avrasia*, ao largo do litoral da Turquia. Eles ameaçavam afundá-lo no Estreito de Dardanelos, com seus 200 passageiros a bordo, caso a Rússia não encerrasse as operações de guerra na região de Pervomayskoye. Após negociações que envolveram líderes chechenos e autoridades turcas, os terroristas libertaram os reféns e se renderam.

Em 11 de junho de 2000, um mercante italiano, navegando a cerca de 500 milhas da Índia, foi seqüestrado por clandestinos, embarcados no porto iraniano de Bandar-e-Abbas, que exigiam asilo político em um país europeu. O caso foi resolvido por negociação.

Mais não pode ser dito sobre os nossos grupos de operações especiais da Marinha, devido à natureza confidencial de suas atividades. Como é da sabedoria popular que uma imagem vale por mil palavras, seguem algumas fotos que falam por si mesmas.











CONCLUSÃO

Muita coisa ainda resta ser feita. O Brasil é muito grande e imensos são seus mares, suas costas e rios, que devem ser protegidos de ações adversas. As ações a empreender já estão delineadas, falta trabalhar para implantar a presença efetiva do Estado em toda essa enorme área.

A Marinha vem contribuindo neste sentido com um grande esforço, auxiliando a Polícia Federal no cumprimento da sua missão constitucional. Mais não faz porque, às vezes, é impedida, até por preceitos legais.

A velocidade com que os programas propostos serão implementados dependerá da vontade política de injetar recursos neste sentido. É uma decisão difícil, pois o Brasil também precisa de uma série de outras coisas de grande importância e urgência.

Virá da sabedoria dos nossos dirigentes saber dosar os recursos e esperamos que não falte dinheiro para ser aplicado na repressão ao crime que afeta o nosso país e em particular o nosso comércio marítimo.

Independente dessa vontade, segue abaixo o resumo de uma série de medidas que, se implementadas, auxiliarão este trabalho.

1) Realizar estudos para estabelecer contramedidas para roubos armados e pirataria, estabelecer planos de segurança para os navios brasileiros e treinar suas tripulações.

2) Realizar gestões junto aos armadores brasileiros para a instalação de alarmes e equipamentos de segurança nos navios de bandeira brasileira.

3) Distribuir panfletos para as tripulações estrangeiras, sobre como proceder quando envolvidas em roubos em nossos portos. Estudar formas de acelerar as diligências para evitar prejuízos maiores advindos de uma estadia prolongada no porto para investigações, evitando desta maneira o não-registro da ocorrência.

4) Criar normas, emitidas pela Receita Federal e Autoridade Portuária – em cumprimento à Lei nº 8.630/93 –, para restringir o acesso de pessoas estranhas às áreas portuárias.

5) Exigir o fiel cumprimento, pelas autoridades portuárias, das medidas previstas nos planos de segurança dos portos, principalmente as referentes ao estabelecimento de barreiras, alarmes, iluminação, comunicações, guaritas, postos de vigilância e outras.

6) Continuar as ações de coordenação dos diversos órgãos pertencentes às Cesportos para:

- estabelecer planos de ações conjuntas para uma rápida resposta aos casos de roubos; a rápida resposta das autoridades com a prisão imediata dos envolvidos é a principal forma de prevenir que casos futuros se repitam;
- incrementar as ações de inteligência e repressão em terra, visando a neutralizar a base de apoio e o local de planejamento e repartição do roubo desses bandidos; e
- aumentar o patrulhamento marítimo nos portos;

7) Instalar Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom) em todos os portos brasileiros.

8) Criar, no âmbito da Conportos, um núcleo de inteligência para onde convergirão todas as informações a respeito de roubo a navios, dos órgãos integrantes (contando também com a colaboração da Agência Brasileira de Inteligência – ABIN, quando necessário), e onde também serão coletados dados de organizações internacionais especializadas, constantes de publicações e *sites* na Internet, para análise.

9) Realizar estudos nos Distritos Navais, sob a coordenação do Comando de Operações Navais, com o propósito de identificar áreas que, por suas características, poderiam ensejar maior probabilidade de

ocorrência de roubos nas águas territoriais ou rios. Serão levados em consideração, entre outras, as seguintes variáveis:

- densidade de tráfego de navios/ embarcações;
- pontos focais de tráfego;
- áreas perigosas que forçam a redução de velocidade e/ou da manobrabilidade dos navios/embarcações; e
- áreas terrestres adjacentes que permitam abrigar uma embarcação fora da lei, com um mínimo de apoio de manutenção e reabastecimento.

Os resultados destes estudos permitirão orientar a realização das patrulhas costeiras e fluviais. A simples presença periódica de navios da Marinha nessas áreas críticas, complementada por freqüentes inspeções pelas lanchas das Capitanias nas cidades/vilas adjacentes, serviria como elemento dissuasor de ataques de bandidos. Se possível, contar sempre com o concurso de policiais nessas operações de deterrência, de modo a não permitir um vazio da presença do Estado na região.

10) Rever as normas da Marinha para as ações de fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras, de forma a adequá-las à conjuntura do momento. Estudar as ações possíveis de serem realizadas pela MB, no sentido de se reprimir a pirataria em alto-mar, em áreas do interesse do Brasil, e a colaboração que a Força Aérea Brasileira pode prestar nestas operações. Verificar a conveniência de se juntar estas normas num único documento.

11) Emprestar maior ênfase à realização de exercícios sobre situações que envolvam a repressão à pirataria e ao roubo armado em águas territoriais, para os navios distritais e da Esquadra.

12) Realizar adestramento para os Grupos de Visita e Inspeção e Grupos de Presa dos navios da Marinha. Estudar a conveniência de se adestrar esses grupos em combate em ambientes confinados, para o caso de serem recebidos com reação armada a bordo dos navios em que forem atuar.

13) Realizar estudos de casos e estabelecer planos de gerenciamento de crise envolvendo seqüestros em navios, com pessoas submetidas ilegalmente a confinamento a bordo, derivados de atos de pirataria e bandidagem (no mar e no porto).

14) Buscar recursos em fundos especiais, como o Fundo Nacional de Segurança Pública e outros decorrentes de acordos de cooperação, até de origem estrangeira, para equipar as polícias estaduais brasileiras com embarcações adequadas à sua região de operação. A padronização das lanchas e de material correlato poderia ser buscada para reduzir os custos de aquisição e manutenção, a exemplo do que ocorre no acordo de cooperação MB-DPF.

15) Reequipar as unidades de Operações Especiais da Marinha com material moderno de última geração e de alta tecnologia.

Todas estas providências, é claro, são complementares às medidas para a redução da criminalidade que devem, e já tardam, ser implantadas no País.

Tendo em vista o grau de sigilo do presente trabalho, deixam de ser apresentadas algumas sugestões decorrentes do estudo aprofundado realizado, principalmente no que se refere ao emprego das unidades de operações especiais, à estrutura organizacional da Marinha e do enfoque que vem sendo dado ao perfil dos requisitos de prontidão para os navios de serviço, bem como não foram mais pormenorizadas algumas das sugestões acima descritas.

Com relação ao terrorismo, ainda não temos conhecimento se agentes já vêm fazendo uso dos nossos portos, das nossas águas interiores e das áreas marítimas sob jurisdição brasileira para o desenvolvimento ou apoio de suas atividades de âmbito internacional.

Não é possível prever, neste momento, quando nem como o terrorismo internacional fará sua aparição e passará a intensificar suas ações no Brasil. Temos a certeza porém que, se o fizerem e quando o fizerem, estaremos diante de um problema tão complexo quanto o de qualquer país que possua a extensão de costa e águas interiores semelhantes às nossas.

Esperamos que a sorte continue protegendo o nosso país e que ações criminosas de grande vulto deste tipo não ocorram por aqui nunca, ou, pelo menos, até o momento em que estejamos melhor preparados para enfrentá-las.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> / Pirataria /; Prêmio Jaceguay;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. A CATALOG of Criminal Activity, *Lloyd's List*, sep. 15, 2000.
2. ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. *História Geral do Ocidente*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
3. ANTI-PIRACY proposals are put to IMO, *Lloyd's List*, may. 30, 2001.
4. BRASIL. Constituição. *Constituição da República Federativa do Brasil de 5 de 1998*, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1/92 a 16/97 e Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1997.
5. _____. Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. Rio de Janeiro 10 de fevereiro 1995.
6. _____. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira, e dá outras providências. Brasília, 4 de jan. 1993.
7. _____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, n. 38, 26 fev. 1993. Seção I.
8. _____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, Brasília, 9 jun. 1999.
9. _____. Casa Civil da Presidência da República. Programa Integrado de Modernização Portuária. Brasília, Grupo Executivo para Modernização dos Portos, 1999.
10. _____. Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e dá outras provid6encias, 30 mai. 1995.
11. _____. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa de 5 de agosto de 1999. Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais da Polícia Marítima (NEPON), estabelece competências e atribuições e dá outras providências.

12. _____. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro, 1985.
13. _____. Diretoria de Portos e Costas. *Fatos da História Naval*. Rio de Janeiro, 1971.
14. _____. Ministério da Justiça. *Plano Nacional de Segurança Pública*. Brasília, 2001.
15. BRASILIANO, Antonio Celso Ribeiro. *Planejamento da Segurança Empresarial*. São Paulo: Cia. das Artes, 1999.
16. COSTA, Luiz Sérgio Silveira. *As Hidrovias Interiores no Brasil*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
17. DIAS, José Ribamar M. Secretário Executivo do Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Entrevista realizada em 17 de abr. 2002.
18. EMPRESÁRIOS ligados ao crime organizado no porto. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 5 de dez. 1999. 2º Caderno – Política.
19. FREITAS, Fábio de. "O terrorismo e os Cruzeiros Marítimos no Brasil". *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, Ano 110, nº 320, p.24-25, out./nov./dez. 2001.
20. GRAY, Jim et alii. *MaritimeTerror: Protecting Yourself, Your Vessel and Your Crew against Piracy*. Bolder, Paladin Press, 1999.
21. HOLLANDA, Bernardo Augusto Cunha de. Comandante do Grupamento de Mergulhadores de Combate. Entrevista realizada em 10 abr. 2002.
22. KELLERMAN, David N.. Introduction to Modern Day Maritime Piracy. Disponível em: http//www.maritimesecurity.com. Acesso em: 8 abr. 2002.
23. KELLLERMAN, David N.. Recent Estatistics on Maritime Piracy. Disponível em: http//www.maritimesecurity.com. Acesso em 8 de abr. 2002.
24. KELLERMAN, David N..Worldwide Maritime Piracy – June 1999. Disponível em: http//www.maritimesecurity.com. Acesso em: 8 abr. 2002.
25. LANG, Walter N.. The World Elite Forces: The Men, Weapons and Operations in the War Against Terrorism. London, Salamander Book, 1987.
26. MARITIME security enters new era, *Lloyd's List*, mar.18, 2002.
27. NOVA Enciclopédia BARSA – Enciclopédia digital, CD-ROM. Encyclopaedia Britannica do Brasil Publicações Ltda. Rio de Janeiro, 1999. Produzida por Lexicon Informática Ltda.
28. ORGANIZED crime groups put Canadian ports through hell, Lloyd's List, jun. 9, 2000.
29. PEREIRA, Antonio Carlos. *Implicações para o Brasil, no campo estratégico-militar*,em decorrência do ato terrorista ocorrido nos EUA. Palestra proferida na escola de Guerra Naval, em 9 nov. 2001.
30. QUADRILHA é indiciada sob acusação de pirataria. *A Tribuna Digital*. Disponível em: http//www.atribuna.com.Br. Acesso em: 30 jan. 2002.
31. REPORTS on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Internacional Maritime Organization. London, dec. 31, 2001.
32. REVISTA *SUPER INTERESSANTE*. "Por um Brasil Menos Violento". São Paulo, abr. 2002. Edição Especial.
33. SCHIAVON, Hélio. "Piratas trocam tiros com a Polícia Federal". *A Tribuna Digital*. Disponível em: http//www. atribuna.com.br. Acesso em 23 jan.2002.
34. SECURITY key issue in a changed world, *Lloyd's List*, mar. 18, 2002.
35. THE NET is closing in the U. S. cargo crooks, *Lloyd's List*, sep. 16, 1997.
36. TRENDS: Excerpt from ICC Piracy Report, 2001. *Internacional Chamber of Commerce*. Disponível em: http//www.iccwcbo.org. Acesso em : 13 abr.2002.
37. UNITED STATES. Department of the Army. *Countering Terrorism on U. S. Army Installations*. Washington, 1983.
38. VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. *Economia: micro e macro: teoria e exercícios, glossário com os 260 principais conceitos econômicos*. São Paulo, Atlas, 2001.

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº – Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 3870-6025 e 3870-6879.

INCIDENTES NA AMAZÔNIA EM 1949*

AÉCIO PEREIRA DE SOUZA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

O INCIDENTE COM A COLÔMBIA

O velho Navio-Gaiola *Ajudante*, do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAAP), naquele início de noite do dia 4 de julho de 1949, com dificuldade, resfolegando pelos vazamentos de vapor dos engaxetamentos, subia, colado ao barranco da margem esquerda, o Rio Solimões, no trecho entre São Paulo de Oliveira e Benjamim Constant, singradura final da longa viagem iniciada um mês atrás, no porto de Belém do Pará.

A bordo, cerca de cem passageiros, distribuídos pelas três classes, tinham acabado de jantar e os privilegiados da primeira classe, no amplo salão da tolda à ré, que lhes era reservada, já se preparavam para começar uma dança, vez que a maioria era constituída de jovens que, aproveitando as festas juninas, se destinavam às fazendas do alto Solimões.

No passadiço, na penumbra necessária à melhor percepção dos contornos geográficos das margens, condição essencial para a boa praticagem, o veterano prático – *seu* Barros, 40 anos de praticagem –, olhos fixos entre a mataria e o céu, ia conferindo, na sua prodigiosa memória visual, os detalhes do trecho que navegava.

* N.R.: Do livro *Fronteiras da Amazônia*, do mesmo autor. Excertos dos capítulos 3, 4, 5, 8, 12 e 14. O livro foi comentado com transcrições na *RMB* do 2ºtrim/2001, págs. 284 a 289. Estórias vividas pelo autor entre 1949 a 1954 e extraídas do livro nas *RMBs* do 3º e do 4ºtrim/2001, págs. 231 a 234 e 223 a 225 respectivamente.

Na coberta, logo abaixo, no convés principal, estavam localizados os exíguos camarotes de segunda classe. Viajavam ali os comerciantes que, periodicamente, seguiam até as grandes cidades, onde refaziam os estoques de suas mercadorias, voltando acompanhados de suas compras. Na terceira coberta, quase ao nível da linha-d'água, num emaranhado de redes que balançam mansamente ao ritmo do leve jogo do navio, as caras apáticas e sofridas dos passageiros de terceira classe, na sua maioria nordestinos, que cumpriam a saga inexorável de judeus errantes – fugindo das secas, emigravam, talvez para uma situação mais miserável ainda –, de trabalhadores nos seringais.

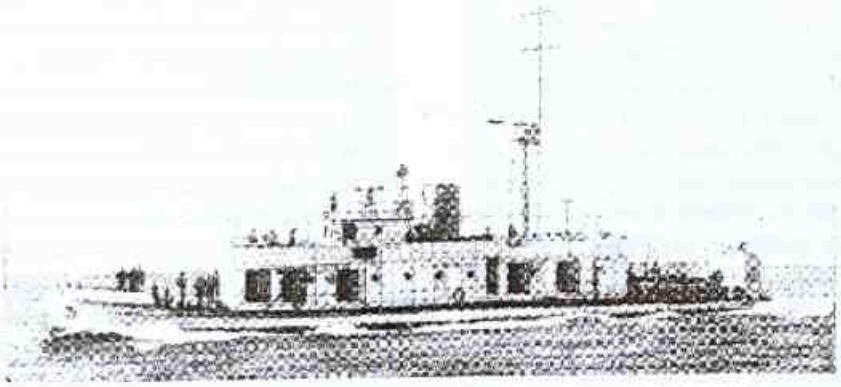
Naquela ocasião, algumas dezenas de milhas rio acima, na cidade colombiana de Letícia, havia festa; desde cedo, as comemorações da Semana da Pátria tinham movimentado a população, que ovacionara os soldados em uma parada militar, e, à tarde, estava programada a parte dos festejos a bordo das novas canhoneiras, orgulho da Marinha colombiana.

O general comandante militar da Amazônia compareceu, prestigiando os marinheiros e, a bordo da canhoneira capitânia, foram servidas as bebidas fortes usadas na região, em brindes sucessivos, aumentando o calor da exaltação da bravura e a coragem dos colombianos. Depois que o general comandante se despediu e deixou a canhoneira, as comemorações e a bebedeira continuaram, até que, no auge do delírio etílico, alguém sugeriu: por que não aproveitar aqueles momentos de intensa vibração patriótica e saírem à caça dos peruanos, pondo a pique todos os seus navios? Mais uns tragos, e a sugestão foi aceita. Estavam a bordo um prático, o comandante do navio, toda a guarnição e os convidados. E a canhoneira moderna era bem armada: dois canhões de 105mm semi-automáticos, dois canhões 40mm Boford automáticos e dez metralhadoras 20mm Oerlikon. Estas armas representavam um poder de fogo esmagador em relação a qualquer outro navio de guerra porventura existente em um raio de 3.000 milhas de distância.

Os projéteis de 40mm destruíram a superestrutura do mercante, matando todos que ali se encontravam, enquanto os obuses de 105mm, dirigidos contra o casco de chapa fina do costado, na altura da linha-d'água, fizeram explodir a velha caldeira, e o navio se partiu em dois; em menos de cinco minutos, afundou

Soltas as amarras, a canhoneira desatracou comandada pela voz pastosa do prático, já completamente embriagado; inexplicavelmente, em vez de aproar a jusante e subir o Rio Solimões em busca dos navios "inimigos" de bandeira peruana, que, presumivelmente, seriam encontrados no trecho do Solimões dentro do território do Peru, o vaso de guerra, em sua louca demanda, desceu o rio e entrou em águas brasileiras, passando em frente à sede do pelotão de Tabatinga.

O Primeiro-Tenente José da Silva Dourado, comandante do pelotão de fronteira de Tabatinga, era um cearense de 45 anos de idade que havia ingressado no Exército brasileiro como soldado aos 18 anos; de compleição robusta, um cidadão calmo e disciplinado, que há dois anos, como voluntário, viera dar com os costados naquele fim de mundo.



Canhoneira fluvial *Cartagena*, igual a do acidente (Foto: JFS 1946-47)

Da frente do seu humilde quartel, ele observava, a 200 metros de distância, a manobra da canhoneira colombiana. E, se já se achava preocupado com a possibilidade de surgirem encrencas por conta das bebedeiras e dos excessos, mais ainda se intrigou ao ver o navio colombiano aproar a vazante e, célere, cruzar a fronteira e se embrenhar em território brasileiro.

Aquilo não estava certo, pensou o tenente, pois, embora a navegação no alto Solimões fosse internacionalizada, por força de tratado entre os países limítrofes, havia sido convencionado que o tráfego de navios de guerra somente seria admitido com aviso prévio de, pelo menos, 48 horas ao país visitado.

Das 120 pessoas que se achavam a bordo do gaiola, somente oito sobreviveram; 112 morreram ou desapareceram

Em princípio, considerou que devia, imediatamente, se deslocar até Letícia e fazer verbalmente o seu protesto pelo ato que presenciara e que lhe parecia constituir uma infração grave aos tratados de convivência pacífica entre o Brasil e a Colômbia. Acontece que a sua situação era delicadamente humilhante, pois não dispunha de recurso algum – não tinha luz elétrica, até o querosene das lamparinas que mal alumiavam o seu pobre quartel era comprado em Letícia; enfim, a sua dependência logística dos colombianos era absoluta. Assim, esta inibição, perfeitamente compreensível, foi a causa da punição rigorosa daquele infeliz oficial pelo presidente da Comissão de Inquérito que investigou o incidente. O Tenente Dourado, realmente, não foi naquele mesmo dia a Letícia; e a dúvida de que a sua intervenção junto ao general colombiano poderia ter evitado o desastre do Gaiola *Ajudante* paira até hoje...

Enquanto aguçava a vista para distinguir o Cabo dos Ticunas, ponto conspícuo daquele costão, *seu* Barros ouviu as quatro badaladas duplas do sino de bordo. Eram oito horas; rapidamente, mentalizou o que teria que fazer nos próximos minutos. Ali adiante, ele constatara na última viagem indícios de que o canal estava mudando de posição, pois onde havia muita água, a sondareza acusara apenas três braças escassas; era preciso muito cuidado, e a qualquer prenúncio de

batida fofa do hélice, teria que guinar com presteza para evitar o encalhe. Por alguns segundos, deixou a aba do passadiço e se dirigiu ao telégrafo da máquina, acionou a sua alavanca, colocando-a na posição de "Atenção". Foi justamente ao voltar e ao acomodar a vista à escuridão do cenário externo que ele divisou, a cerca de duas milhas de distância, a silhueta sinistra da canhoneira, que navegava no meio do rio com as luzes apagadas, nem ostentando as luzes de navegação.

Assentou o binóculo sobre os olhos e pôde confirmar, vendo com mais nitidez, o navio que se aproximava velozmente, empurrando um bigode branco de espuma pela proa. Ainda estava matutando sobre o que estaria fazendo a canhoneira àquela hora, naquele local e navegando daquele jeito, quando, apavorado, viu o navio de guerra mudar de rumo e vir sobre o gaiola, em rota de colisão.

Imediatamente, guarneceu a sua montaria, uma canoa, que era a única viatura de que dispunha, e nervosamente remou até o costado da canhoneira

A situação se tornou caótica, não havia mais lazeira para se safar guinando para boreste, porque o barranco, neste bordo, estava muito perto; nem o gaiola dispunha de reserva de velocidade para fugir da colisão, que parecia inevitável. De repente, a canhoneira guinou, e quase cruzando com o gaiola, à queima-roupa, abriu fogo, atirando simultaneamente com os seus quatro canhões contra a sua presa, acuada de encontro ao barranco. Os projéteis de 40mm destruíram a superestrutura do mercante, matando todos que ali se encontravam, enquanto os obuses de 105mm, dirigidos contra o casco de chapa fina do costado, na altura da linha-d'água, fizeram explodir a velha caldeira, e o navio se partiu em dois; em menos de cinco minutos, afundou. No meio dos gritos, dos destroços do navio e dos corpos despedaçados, arrastados correnteza abaixo, os colombianos da canhoneira perceberam, segundo as próprias declarações, que tinham cometido um engano atroz, pois os náufragos falavam português e, então, eram brasileiros e não peruanos, como eles supunham. Nada justificaria o crime hediondo cometido pelos tripulantes daquela canhoneira; das 120 pessoas que se achavam a bordo do gaiola, somente oito sobreviveram; 112 morreram ou desapareceram.

A noite inteira, o Tenente Dourado passou em vigília, olhos pregados nas águas barrentas do Solimões, a companhia incômoda de um presságio funesto não o abandonou até de madrugada, quando avistou o vulto da canhoneira emergindo da bruma e a viu cruzar a fronteira e ir atracar no trapiche da base de Letícia. Imediatamente, guarneceu a sua montaria, uma canoa, que era a única viatura de que dispunha, e nervosamente remou até o costado da canhoneira; sem mais delonga, subiu ao convés do navio e aí se deparou com uma cena de confusão semelhante a uma feira livre galega. Todos falavam ao mesmo tempo e se acusavam reciprocamente de ter sido o responsável pela matança de brasileiros, no mais cruel e bestial de todos os incidentes da fronteira jamais acontecido.

A notícia do sinistro chegou a Manaus, sendo transmitida, por ironia do destino, diretamente do governo da Colômbia para o governo do Brasil, por interferência e exigência do Tenente Dourado, junto ao Comando Militar colombiano em Letícia. Em

Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família. O Exército brasileiro fez a proteção, evitando que um mal maior acontecesse.

Quase despercebida da nação brasileira, a catástrofe do *Ajudante* despertou somente algumas notas esparsas na imprensa de todo o País, que estava com a atenção totalmente voltada para os fatos políticos das eleições para Presidente da República. Na capital da República, o Ministério das Relações Exteriores recebeu as desculpas e as explicações apresentadas pelo governo de Bogotá, em que foi dada ênfase especial às circunstâncias de que o comandante e os tripulantes da canhoneira eram incompetentes e ignorantes em assuntos navais, vez que eram realmente soldados de cavalaria, e agiram quando estavam completamente bêbados.

Em Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família

A PRESENÇA DA MARINHA

A cidade de Belém, capital do estado do Pará, naquele ano de 1949 vivia a sua maior crise, desde que fora fundada em 1616. Tinha havido o colapso da economia – os serviços públicos a cargo das companhias estatais eram prestados precariamente. O abastecimento de água, a energia elétrica, a coleta de lixo e o saneamento foram interrompidos; a cidade ficava às escuras, o lixo se acumulava por toda parte, não havia água nas torneiras e os insetos proliferavam. Estava tudo entregue à sanha dos políticos, que se debatiam pelos votos dos miseráveis.

Desembarquei de um *Ita* no deserto e abandonado cais do porto de Belém no dia 19 de novembro de 1949. Era capitão-tenente, tinha 25 anos e fora designado, a pedido, para servir na Flotilha do Amazonas; mais propriamente, ia desempenhar as funções de imediato da Corveta C-1 *Carioca*.

Dentro das tradições brasileiras, diz o refrão popular: "só fechamos a porta, depois de roubados". Assim, o Governo da República, ainda sob o impacto do deprimente episódio da chacina do Gaiola *Ajudante*, resolveu deslocar para a Flotilha do Amazonas três corvetas classe *C*, respectivamente *Carioca*, *Cananéia* e *Cabedelo*, que, desde o fim da guerra, se achavam sediadas no Rio de Janeiro. Era intenção da chefia do Estado-Maior da Armada prover também a flotilha de um navio-tanque que subisse os rios acompanhando as corvetas, dando-lhes o apoio logístico imprescindível para que pudessem efetuar a patrulha das nossas longínquas fronteiras. Em um simples confronto de poder ofensivo, caso tivéssemos que enfrentar as canhoneiras colombianas de Letícia em um entrevero de fronteira, elas levariam vantagem em relação ao armamento, mais pesado e sofisticado que o nosso. Sem dúvida, porém, o resultado final seria a nosso favor, pois as nossas corvetas eram comandadas e tripuladas por marinheiros de verdade, enquanto eles cometiam o imperdoável erro da improvisação de cavalarianos como tripulantes.

Li um relatório sucinto sobre o ataque da canhoneira colombiana ao Gaiola *Ajudante* e me pareceu claro que, na bordada, os disparos dos quatro canhões teriam sido feitos por mira direta, sem a utilização da direção de tiro do navio, que era vectorada pelo radar. Isso nos trouxe mais tranqüilidade, pois parecia evidente que os colombianos não sabiam operar os instrumentos com que os fabricantes ingleses equiparam o navio.

Recebi, comovido, a minha primeira missão definida pela Ordem de Movimento, que determinava que deveríamos partir à zero hora do dia 3 de janeiro de 1950, com o objetivo de proporcionar à Corveta *Cananéia* o apoio logístico, para que fosse executado o nunca dantes realizado patrulhamento das longínquas e abandonadas fronteiras do teatro de operações do Solimões.

Tinha escolhido dois práticos do quadro do SNAAP, considerados entre os melhores, e, para evitar qualquer contratempo, eu mesmo fui buscá-los em suas moradias horas antes da partida. O velho piloto, *seu* Zé Maria, morava num charco miserável, num barraco de madeira, em uma rua feita de tábuas, lá pros lados do Guamá, subúrbio de Belém. Fui encontrá-lo dormindo num catre, o rosto coberto de mosquitos, e a quantidade de carapanãs ali era tão grande que, ao se abrir a boca para falar, era-se sufocado pelos insetos. O outro prático era jovem, *seu* Antoninho, conhecido pela sua prodigiosa memória visual, capaz de gravar detalhes geográficos de 5.000 milhas das calhas dos rios da Bacia Amazônica e, também, pela obstinada mania de usar fardas, o que lhe dava incrível prazer.

Já navegávamos há 14 horas naquelas águas barrentas, quando começamos a cruzar com os grandes cargueiros transportadores de madeira. Eram de várias nacionalidades (ingleses, norte-americanos, franceses, alemães etc.), navios com capacidade para transportar entre 8.000 e 10.000 toneladas de cargas e passavam completamente lotados, levando enormes toros de árvores até no convés à altura da chaminé.

Somente naquela tarde cruzamos com cinco cargueiros e soubemos pelo velho prático que eles entravam pela barra norte do Rio Amazonas, iam direto às "serrarias" que proliferavam na região das ilhas (mais de cem), onde carregavam a madeira de lei (jacarandá, mogno, acapu, ipê etc.), que já se achava adrede cortada e preparada para o embarque. As "serrarias", verdadeiros matadouros da Floresta Amazônica, eram responsáveis por cerca de 80.000 toneladas de toros de árvores seculares que, diariamente, eram exportadas ilegalmente, pois, como investiguei mais tarde, nunca ninguém pagou um centavo sequer de imposto nesta mortífera indústria de extermínio. Como não podia deixar de ser, as serrarias eram todas de propriedade de políticos da região.

O Brasil é uma nação pobre que inclui uma costa atlântica de 4.500 milhas náuticas e bacias fluviais que somam mais 30.000 milhas náuticas, e não pode prescindir de ter uma armada, pelo menos para não perder o que lhe foi legado

É sabido que Marinha de Guerra é apanágio de nação rica e, muitas vezes, a necessidade de se manter uma Força Naval atuante é uma condição vital para a sobrevivência do País. Assim foi em relação a Portugal na época dos descobrimentos e, mais tarde, no período de consolidação dos seus domínios de além do mar. O Brasil é uma nação pobre. Paradoxalmente, por ter recebido como herança de Portugal um território de imensas proporções, que inclui uma costa atlântica de 4.500 milhas náuticas e bacias fluviais que somam mais 30.000 milhas náuticas, não pode prescindir de ter uma armada, pelo menos para não perder o que lhe foi legado. Trata-se, pois, de um problema

político-financeiro de difícil solução, que foi agravado quando em 1941, dada a indecisão do governo brasileiro em relação aos beligerantes da Segunda Guerra Mundial, os países do Eixo, num dia só, puseram a pique cinco navios brasileiros na costa da Bahia. A situação ficou de tal maneira crítica que fomos obrigados, de uma hora para outra, a improvisar tudo que tínhamos como material flutuante, adaptando as condições de navio escolta de comboios, e partimos para o sacrifício. As três corvetas que agora estavam integradas à Flotilha do Amazonas eram um exemplo típico de soluções de emergência. Antes da guerra eram navios mineiros, pois tinham sido construídos para esta finalidade; tiveram que ser, às pressas, transformadas em corvetas, lutaram sem parar durante quatro anos na batalha anti-submarina do Atlântico Sul e, finalmente, estavam de novo em ação, neste momento, fazendo a patrulha das nossas fronteiras na Amazônia. Estes são os percalços de uma Armada de um país muito grande e muito pobre.

À medida que chegávamos à zona conflagrada das fronteiras, íamos, aos poucos, sendo informados pelas populações ribeirinhas das incursões criminosas das canhoneiras colombianas. Constava que atracavam ao barranco e seus tripulantes, quase sempre alcoolizados, estupravam mulheres e crianças e reagiam com violência contra qualquer defesa esboçada pelos homens, ateavam fogo nos casebres e saíam ameaçando que voltariam. No início, estavam todos apavorados e, como não sabiam nem reconhecer a bandeira brasileira, nem os navios colombianos usavam bandeira, ao verem se aproximar um vaso de guerra fugiam, pensando tratar-se de estrangeiros. Com determinação e paciência, fomos fazendo o trabalho de reaproximação com aquele povo sofrido, incutindo neles a confiança de que a partir de então não haveria mais atos de desrespeito e vandalismo. O resultado não se fez esperar; silenciosamente, sem alarde, a Marinha tomou conta da região, as corvetas estavam em todas as partes, subiam as fronteiras, desciam, eram reabastecidas, tornavam a fazer a patrulha, chamavam às falas os navios de transportes de tropas colombianos que, mal acostumados, trafegavam sem pavilhão. Enfim, ficou certo que humilhação e agressões nunca mais.

Lamentava que tivéssemos sofrido, no espaço de seis meses, duas violações graves dos tratados de coexistência pacífica que uniam Brasil, Colômbia e Peru

De Porto Afonso viemos direto para Manaus. Depois de dar uma chegada na Capitania dos Portos, em cumprimento de rotina, fui procurado pelo relações públicas do Comando dos Elementos de Fronteiras, o Tenente Igrejas, que me deu notícia da chegada a Manaus de um embaixador plenipotenciário, especialmente nomeado pelo governo colombiano para trabalhar no caso *Ajudante*, e que aquele diplomata desejava me fazer uma visita de cortesia. Esclareci de antemão que o meu navio era um petroleiro modesto, que não dispunha de ambiente para receber condignamente um embaixador e que, dentro de três dias, estaria naquele porto a Corveta *Cananéia*, comandada por um oficial mais antigo do que eu, que teria melhores condições de receber uma visita ilustre. Não houve jeito de demover o diplomata. Assim, foi marcada a visita e eu fiz o que podia fazer para melhorar o aspecto da minha humilde e exígua praça-d'armas.

O embaixador chegou a bordo pontualmente, na hora marcada, recebeu as honras do seu posto e o conduzi à praça-d'armas. Era um cidadão de meia-idade ostentando a tradicional "calva diplomática", bem-apessoado e extremamente simpático. Depois de uma meia hora de conversa informal e apresentações recíprocas, mandei servir um coquetel conhecido na gíria naval como *kaol*, e o embaixador ficou encantado com essa nossa bebida.

Ele foi ao assunto principal com muita habilidade e disse que estava no Brasil com a espinhosa missão de tentar minimizar o impacto negativo resultante da bestial e inexplicável agressão feita a um país amigo pelos compatriotas seus, cavalarianos travestidos de marinheiros. Estas verdades ditas por ele nos deixaram aliviados, também porque nos contou como o governo de Bogotá fora severo na apuração do incidente, chegando a expulsar todos os implicados no crime, inclusive reformando compulsoriamente o general que comandava a guarnição de Letícia cumulativamente com o cargo de governador do Distrito Colombiano da Amazônia.

Estava muito bem informado sobre os acontecimentos da fronteira do Solimões, estando a par da invasão do nosso pelotão pelos seqüestradores peruanos, e tinha conseguido uma coisa que era considerada um fato impossível – o relacionamento amigável com o cônsul peruano em Manaus. Lamentava que tivéssemos sofrido, no espaço de seis meses, duas violações graves dos tratados de coexistência pacífica que uniam Brasil, Colômbia e Peru; e foi aí que teve uma inspiração genial na seguinte expressão: "Na conflagrada região fronteiriça de Letícia, os três países, Brasil, Colômbia e Peru, vivem constantemente brigando e se hostilizando, enquanto o Brasil, assim como um irmão mais velho e mais sensato, aparece sempre como apaziguador, chamando a atenção dos brigões e até, quando necessário, puxando-lhe as orelhas." Agradeci a figuração feita com muita felicidade, mas lembrei ao embaixador que, naquela conjuntura, o "irmão mais velho", já um pouco cansado das "malcriações" dos outros, avisava que na próxima "peraltice" o "tacape" seria baixado na cabeça do faltoso com rapidez, eficiência e, sobretudo, com muita violência. Achei que o recado estava dado.

Conheci o cônsul do Peru, que por sua vez estava ansioso para dar uma explicação sobre o incidente da invasão da sede do pelotão de Tabatinga

O embaixador nos convidou para uma recepção no consulado no dia seguinte. Nesta recepção no consulado da Colômbia conheci o cônsul do Peru, que por sua vez estava ansioso para dar uma explicação sobre o incidente da invasão da sede do pelotão de Tabatinga e nos convidou para uma recepção no dia seguinte, no consulado do Peru.

Confesso que não sou bom de copo, de maneira que aqueles três dias de homenagens e bebedeiras eram um sacrifício para mim e, se me fosse dado escolher, preferiria enfrentar um mau tempo de uma frente com ventos de 80 nós em alto-mar.

Bem, o cônsul do Peru exibiu documentos mostrando que o incidente de Tabatinga tinha sido contornado por vias diplomáticas, os faltosos tinham sido presos e o asilado seqüestrado, devolvido às autoridades brasileiras na embaixada em Lima.

No dia seguinte bem cedo, temendo ser "ameaçado" por outra recepção, vendo-me obrigado a destilar álcool que nem alambique de engenho, me safei, arribando, enquanto era tempo, de Manaus para Belém.

O INCIDENTE COM OS PERUANOS

Revendo as informações sobre o local em que foi posto a pique o Gaiola *Ajudante*, naquela hora, seis meses depois, estávamos passando, possivelmente, sobre seus destroços sepultados no fundo do Rio Solimões. Na oportunidade, reuni a guarnição e fizemos uma homenagem aos companheiros que ali foram sacrificados. Sete vivas no apito do contramestre, um minuto de silêncio, quando o pavilhão brasileiro desceu a meio pau e depois foi atopetado. Assim os marinheiros do mundo inteiro saúdam os seus mortos.

Atracamos na ponte da cidade de Benjamim Constant, esquina noroeste do Brasil, foz do Rio Javari. Do outro lado a cidade peruana de Ramon Castilla, sede de um contingente militar. Podia-se fazer, no estilo humor negro, uma comparação desta cidade, inteiramente construída sobre tábuas e, por conseguinte, tendo como veículo urbano a canoa montaria e os igarapés como ruas, em relação a Veneza. Esta era a Veneza amazônica! Aqui nunca moraram os doges, apenas os forasteiros que por aqui passam e sentem dó dos que aqui moram.

De qualquer sorte, aquela urbe palafita tinha a sua importância, era uma espécie de sentinela avançada da soberania nacional, na extensa divisa do talvegue do Javari com o Peru. Somente as embarcações de calado muito reduzido podiam navegar naquele rio de águas limpas.

Logo descobrimos que uma das principais atividades econômicas dos habitantes era o comércio de peixes ornamentais, existentes em grande quantidade e em cardumes de rara beleza. Notamos a presença de norte-americanos, funcionários de empresas que, em aviões anfíbios de pequeno porte, faziam a coleta dos peixes ao longo do Javari. Os fiscais da famosa Receita Federal, "leões" que só rugiam no asfalto das grandes cidades, aqui não, talvez tivessem receio de pegar lepra, filariose, malária ou ser comido por alguma jibóia.

Desatracamos de Benjamim Constant, atravessamos simplesmente o Solimões e fomos fundear em frente ao Pelotão de Fronteira de Tabatinga, na esquina mais próxima. Era a primeira vez que completávamos o percurso Belém – Tabatinga, passando ainda pela fronteira do Içá.* Tínhamos navegado 3.000 milhas náuticas, nesta viagem de apoio logístico às operações de patrulhas das nossas fronteiras amazônicas.

Estávamos todos comovidos, olhando a cidade de Letícia e comparando a sua pujança e riqueza com a miséria e o abandono do casebre da nossa representação ao lado, onde um punhado de soldados que mais pareciam um bando de mendigos vivia debaixo de uma bandeira de um país que não tinha vergonha de ser humilhado.

Desembarquei e fui conversar com o Tenente Almeida, que tinha substituído o Tenente Dourado, que depois de responder ao inquérito do massacre do *Ajudante* fora de certa maneira considerado culpado por não ter evitado o incidente, fazendo

* N.R.: Fronteira do Içá quer dizer o local em que o rio cruza a fronteira (no caso, da Colômbia).

um protesto prévio junto ao Comando Militar colombiano. Coisas de decisão milagrosa teórica no âmbito de gabinete.

O Tenente Dourado fora vítima do desleixo das autoridades. Punido, compulsoriamente passado para a reserva, retirou-se magoado; nunca mais ninguém soube do seu paradeiro.

Contou-me o Tenente Almeida que estava há quatro meses no comando daquele pelotão e que, infelizmente, nada melhorara nas condições de falta completa dos mais rudimentares recursos para sobrevivência daqueles homens.

Tinha havido um problema sério de invasão da sede do pelotão por membros de uma facção política peruana, que de dentro do quartel retiraram uma pessoa, cidadão peruano que ali estava asilado.

A ocorrência foi a seguinte:

Um político peruano, do partido Aprista do Sr. Aya de La Torre, fora perseguido por policiais ao longo do Rio Solimões, no território peruano, e, vendo-se acuado próximo à fronteira, atravessara o rio e viera se homiziar no pelotão brasileiro.

Dizia o tenente que, não tendo como negar o asilo, mesmo nas condições precárias em que vivia, ficou com o homem em suas dependências e que, um dia, os militares do posto peruano de Ramon Castilla o convidaram para disputar uma partida de futebol, e ele aceitou. Enquanto ele e mais os soldados da sua equipe jogavam a partida de futebol no posto peruano, o pelotão brasileiro foi assaltado por homens encapuzados e bem armados, que adentraram o quartel brasileiro e seqüestraram o asilado.

Por este acontecimento, pode-se aquilatar a total desmoralização e o grau de humilhação a que era submetida aquela infeliz guarnição avançada do Exército brasileiro. Até a chegada das corvetas, quando tudo mudou, nunca mais ocorreram fatos deste jaez.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRA> / Incidente com a Colômbia em 1949 /; Incidente com os peruanos em 1949 /; Amazônia /; Marinha do Brasil /; Relações Internacionais;

Forças Armadas competentes e prontas desencorajarão incidentes, mesmo os imprevisíveis.

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^{0})

A ATUAÇÃO DA MARINHA NAS OPERAÇÕES RESULTANTES DO MOVIMENTO CONSTITUCIONALISTA, NO ANO DE 1932

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE **MENDONÇA**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{o})

SUMÁRIO

Introdução
A Coluna de Cunha
O ataque para a conquista da cidade
O segundo ataque
A ocupação de Cunha
Ações no Rio Paraguai
Ações na Amazônia

INTRODUÇÃO

Ao materializar-se, centralizado no Estado de São Paulo, o levante ocorrido no ano de 1932, a 9 de julho, em prol do estabelecimento de uma nova constituição que substituísse aquela que deixara de reger o País, após os movimentos ocorridos em outubro de 1930, a Armada brasileira, até então afastada da agitação política reinante, assumiu posição contrária ao referido levante, dispondo suas forças, de imediato, com o objetivo de coactá-lo, mobilizando, de pronto, seus recursos, em apoio daquele governo que, à época, mantinha-se de fato no poder há 16 meses, embora sob a promessa procrastinada de proceder à convocação de nova constituinte.

Nesta conjuntura, a atuação da Marinha haveria de primar pela rapidez. Imediatamente, foi iniciado o abastecimento de suas belonaves, com o combustível necessário a seu deslocamento e com o recompletamento de sua munição, deslocando-se os

dois cruzadores "prontos" e preparando-se para atuar os sete contratorpedeiros disponíveis, além das numerosas unidades de menor porte, sediadas na Baía de Guanabara, como eram os rebocadores, transportes, navios-mineiros, *tenders* de contratorpedeiros e de submarinos, barcas-d'água e de óleo, enfim, toda a parafernália naval existente, à qual agregar-se-iam, mais tarde, o Encouraçado *São Paulo* e, até mesmo, o então moderno Submarino *Humaitá*.

Ocupavam, respectivamente, o Ministério da Marinha e o Comando em Chefe-da-Esquadra os Almirantes Protógenes Pereira Guimarães e Hugo de Roure Mariz.

No Rio Paraguai, aprestaram-se, de pronto, o Monitor *Pernambuco* e o Aviso *Oyapok*, além do *Voluntário*, sobrevivente este da Guerra do Paraguai.

Para o Rio Amazonas seguiria o Encouraçado *Floriano*, a reforçar a Flotilha lá sediada.

Não havendo opositores nessa fase inicial, a tarefa que enfrentaria a Armada brasileira seria a interrupção de qualquer comunicação marítima entre os portos paulistas e o exterior, a fim de impedir a exportação, geradora de divisas, e a importação de equipamentos militares, ou seja, fazia-se mister o estabelecimento do bloqueio desses portos.

No Rio Paraguai, à vista do alinhamento, ao lado de São Paulo, de parte considerável do Estado de Mato Grosso, missão idêntica caberia à flotilha sediada na Base Naval de Ladário, que, satisfatoriamente, foi sempre desempenhada pelas unidades ali existentes.

No Rio Amazonas, posteriormente, tomaria armas ao lado dos constitucionalistas a guarnição do Forte de Óbidos, criando nova área de operações, à vista de lá não ter ainda chegado o Encouraçado *Floriano* em condições de debelá-la, no nascedouro.

A fim de verificar a posição do **Porto de Santos**, para este local seguiu o Contratorpedeiro *Mato Grosso* (nº 10), que se dirigiu à entrada da barra, sendo recebido pela artilharia do Forte de Itaipu, que o obrigou a retirar-se, indo, com os demais navios que se haviam deslocado da Guanabara, abrigar-se no Canal de São Sebastião, onde também se estabeleceram, de imediato, três aerobotes *Savoia* e dois bombardeiros *PM*, pertencentes à Aviação Naval.

Além da base de apoio estabelecida ao abrigo da Ilha de São Sebastião, outra base foi implementada na **Baía da Ilha Grande**, sendo nomeado o Capitão-Tenente Aldo de Brito para o exercício do governo militar da cidade de Parati.

Posteriormente, à vista da possibilidade de adesão do **Porto de Paranaguá** ao movimento então eclodido, assumiu-lhe por algum tempo função idêntica o Comandante Soledade.

Sobre o bloqueio, há que ressaltar ter sido eficientemente mantido, constando que apenas dois navios ter-se-iam preparado para rompê-lo, a saber, o Navio Mercante *Jaboatão* e o antigo Cruzador Aduaneiro canadense *Margareth*, rebatizado *Ruth*.

O primeiro, com uma carga de 50 canhões antiaéreos, viria a cair em mãos do governo do Rio de Janeiro; o segundo, que, conforme era anunciado, transportaria alguns milhares de fuzis, além de 5 milhões de espoletas e 184 mil cartuchos, por ocasião do término das hostilidades, encontrava-se ainda em Port of Spain (Trinidad).

De lá foi conduzido ao Porto de Belém e foi incorporado à Flotilha do Amazonas, rebatizado de *Rio Branco*.

Na sua larga vida na Marinha, foi transformado, sucessivamente, em navio hidrográfico, corveta e novamente navio hidrográfico, desempenhando importantíssimo papel no levantamento do litoral bra-

sileiro e do Rio Amazonas, além de excelente e efetiva função nas operações contra os submersíveis alemães e italianos que infestaram nosso litoral durante a Segunda Guerra Mundial.

Cabe ainda assinalar que, a 24 de setembro de 1932, estando fundeado ao abrigo da Ilha da Moela, o Cruzador *Rio Grande do Sul* sofreu **o ataque de três aeronaves** *Curtiss-Falcon*, importadas por via aérea, comandadas pelo então Major Ivo Borges.

Um dos três aparelhos picou sobre o cruzador, lançando-lhe duas bombas, as quais, explodindo ao tocar a água, lançaram estilhaços que feriram um sargento e um marinheiro.

O cruzador, tendo guarnecidas as modernas metralhadoras de que dispunha e que tomara por empréstimo ao recém-chegado da Itália, em 1930, Submarino *Humaitá*, revidou o atacante e, aparentemente atingido pela reação do cruzador, precipitou-se na água, falecendo o Tenente-Piloto João Ângelo Gomes Ribeiro e o observador Mário Bittencourt.

A Marinha cooperou ainda com o **envio de uma coluna** que, partindo de Parati, já a 12 de julho, sob o comando do Capitão-Tenente Augusto do Amaral Peixoto, com o efetivo inicial de 400 marinheiros e fuzileiros navais, dirigiu-se à cidade paulista de Cunha, a qual foi atingida pela vanguarda de Marinha, já no dia 14.

Sobre esta coluna falaremos com mais detalhes a seguir, pois cabe assinalar, antes de o fazer, que a **Aviação Naval**, em sucessivos ataques às instalações do Forte de Itaipu e à usina Billings, cooperou nas diversas frentes de combate, com seus aviões *Moth* e de outros tipos, não só no reforço ao bloqueio do litoral de São Paulo, como agindo, tanto na frente de Bury quanto na área do Vale do Paraíba, alcançando suas aeronaves até mesmo a Base de Ladário.

Além dessa referência, cabe registrar que, como já ocorrera em 1924, certo número de **canhões navais** foi montado em *truks* de estrada-de-ferro, para atuar nos combates que então tiveram lugar, no avanço das tropas sob o comando do General Góes Monteiro, na frente do Paraíba.

A COLUNA DE CUNHA

Passemos, porém, à Coluna de Cunha.

12 de julho de 1932, inverno.

O dia amanhecera frio na bucólica cidade de Cunha, alcandorada na beleza de suas montanhas. A quietude que lhe era própria esvaíra-se, assustada com as surpreendentes notícias recebidas de São Paulo e transmitidas rapidamente de boca em boca.

Por fim, haviam os paulistas levantando a bandeira da reconstitucionalização do País, decididos a varrer da cadeira presidencial aquele que dela se apossara em outubro de 1930, governando, desde então, discricionariamente.

A vitória seria questão de dias, pois ajuda não lhes haveria de faltar com o apoio do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais, afirmado por tantos patriotas comprometidos com tão justa causa.

A ânsia por notícias seguras não nos é difícil imaginar. Estas, porém, não seriam de molde a satisfazer as urgentes necessidades de informação, quer do povo, quer das autoridades em exercício.

De fato, Cunha ocupava ponto estratégico, mal suspeitada sua importância pela simplicidade da população local, já que sua posse era essencial à proteção do Vale do Paraíba.

E esta importância começou a avultar ao ser constatado que São Paulo quedara-se isolado.

Concomitantemente, a visão inicial de marchar incontinenti em direção à capital federal deixou de ter execução. Isso permitiu às

forças que apoiavam a situação consolidar as linhas de defesa, insulando os paulistas no interior das fronteiras do Estado.

Perdido o ímpeto inicial, crescia a importância de Cunha, porque sua queda em mãos das tropas do Governo Federal seria ameaça decisiva a Guaratinguetá, cuja ocupação redundaria no envolvimento de todas as tropas constitucionalistas defensoras das fronteiras do Estado.

No dia 13, o delegado de Cunha seguiu da cidade em direção ao bairro rural do Taboão para informar-se. **No dia 14** ainda não havia regressado porque seu automóvel fora aprisionado por uma patrulha da 1ª Companhia do Batalhão de Marinha, aquela que, sob o comando do Capitão-Tenente Augusto do Amaral Peixoto, partira de Parati utilizando a estrada de rodagem recém-construída com a finalidade de ligar as duas cidades.

A patrulha da Marinha, sem maior perda de tempo, avançou sobre a cidade e, nela penetrando, aprisionou de pronto o prefeito e o juiz e libertou os presos da Delegacia, além de cortar os cabos da linha telefônica.

Ao comando constitucionalista não escapara, também, a importância de Cunha. O Tenente-Coronel Mário Veiga Abreu, responsável pelo setor, encaminhara para este local, **já no dia 13**, uma companhia do 4º Batalhão de Caçadores, acompanhada de uma seção de metralhadoras, à qual fez-se agregar um grupamento de 15 voluntários. Chegados a Cunha, lá defrontaram-se com a patrulha de fuzileiros navais, engajando-se rápido entrevero, após o qual a patrulha retirou-se, deixando prisioneiros dois dos seus homens.

No dia 14 chegavam novos reforços para ambas as forças. Para a facção paulista, chegou uma companhia do 1º Batalhão de Cavalaria, também acompanhada de uma seção de metralhadoras. Novos contingentes se agregavam ao que avançara de Parati, completando a íngreme subida.

No dia 15 chegavam as tropas navais a dois quilômetros da cidade, onde travou-se, então, novo combate, no qual dois marinheiros resultaram feridos e oito prisioneiros. As forças paulistas, pressionadas, recolheram seus postos avançados e construíram trincheiras.

Estabilizava-se a frente.

A 16 chegava à cidade mais uma companhia do 1º Batalhão de Cavalaria paulista, assumindo o comando local o Major da Força Pública Virgílio Ribeiro dos Santos.

Do lado oposto organizava-se uma companhia de metralhadoras pesadas, além de um piquete de cavalaria, o qual, **a 17**, conseguiu aprisionar duas patrulhas paulistas com oito homens, dentre os quais o comandante, que sofrera grave ferimento no braço.

A 19, novos reforços para ambos os lados, sendo incorporada à luta, vinda de Parati, uma companhia da Força Policial do Rio de Janeiro (Distrito Federal).

Iniciava-se, ainda, a intervenção da Força Aérea dita governista, com um vôo de esclarecimento.

O ataque para a conquista da cidade

A 20, finalmente, deu-se o ataque para a conquista da cidade. A investida culminou com um choque a baioneta, terminando com mortos e feridos de ambos os lados.

Cunha resistiu, repelindo o ataque pela ação de suas metralhadoras.

Os atacantes recuam e fixam-se no morro do bairro rural do Divino Mestre.

Aferram-se ambos os contendores ao terreno e reforçam seus efetivos. Amaral Peixoto passa o comando a João Alberto Lins de Barros, capitão (comissionado coronel), recebendo este destacamento reforços das polícias militares dos Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, além de voluntários do Distrito Federal.

A facção constitucionalista é reforçada por três companhias da Legião Negra, um batalhão da Liga de Defesa Paulista, um de sapadores, um canhão de 75mm e pelo Batalhão Arquidiocesano.

João Alberto demora-se pouco no comando, passando-o, logo em seguida, ao Capitão Nelson de Mello. Permanecera dois dias no comando.

Tinha início o calvário da cidade, exposta agora ao duplo bombardeio de amaciamento pela aviação e pela artilharia adversa, que, alternativamente, empenham-se contra os defensores. Os canhões do Divino Mestre tomam como alvo a torre da Igreja Matriz e seus projéteis espalham-se sobre o casario em torno, respondidos seus tiros pelo seu oponente de 75mm; a partir de **10 de agosto**, o duelo intensificou-se, atingindo seu clímax a 15.

O segundo ataque

Forças da Marinha investiram, neste dia, pelo centro e pela esquerda, avançando pelo Morro Grande e pela usina de força contra a direita paulista, enquanto as forças policiais e voluntários, com um efetivo de 1.200 homens, atacavam pelo bairro rural do Monjolo, em duplo movimento envolvente.

A luta desenvolveu-se feroz: 115 granadas no dia 15, outras 60 na manhã de 16. Debalde, porém. Os 900 defensores de Cunha mantêm-se firmes em suas posições, resistindo ao furioso embate dos atacantes, embora as forças da Marinha tivessem ocupado a usina atacada.

A 20 ocorre a surpresa.

O Tenente-Coronel Mário Abreu, cuidadosamente, havia deslocado suas tropas, em vasto movimento envolvente, pelos dois flancos. De Campos Novos, 250 homens sob o comando do Tenente Meirelles, do 4º Batalhão de Caçadores, equipados com quatro metralhadoras Hotchkiss, surpreendem, próximo ao Monjolo, a Força Policial do Espírito Santo, a qual debanda, deixando no terreno mais de 60 mortos e considerável quantidade de armamento.

As forças da Marinha, feito o vácuo à sua direita, não conseguem, por sua vez, avançar e vêem-se agora ameaçadas, à sua esquerda, pelas forças do Tenente Lacorte, que avançavam de Lagoinha. Eram 250 homens do 4º Batalhão de Caçadores e, à retaguarda, outros 110 do mesmo Batalhão vindos de Ubatuba, comandados pelos Tenentes Assis Brasil e Zerbini, coadjuvadas, as forças do Exército, pelos 4º, 5º e 8º Batalhões de Cavalaria Paulista, e da Força Pública, sob o comando do Major Adonias Monteiro.

As tropas paulistas deixaram, porém, de explorar o sucesso obtido, estabilizando-se a frente, com a ocupação por estes do bairro de Aparição

Ameaçada de cerco, a força da Marinha recuou, abandonando o espigão do Divino Mestre e indo fixar-se no Taboão, **no dia 25**.

No dia 26 de agosto, Nelson de Mello repassou o comando a Amaral Peixoto.

Terminara o combate. Cunha resistira. Afastara-se a ameaça de envolvimento da frente paulista no Vale do Paraíba.

As tropas paulistas deixaram, porém, de explorar o sucesso obtido, estabilizando-se a frente, com a ocupação por estes do bairro de Aparição.

A 3 de setembro, um pelotão paulista, em ação exploratória, infiltra-se em direção ao Taboão.

Tratava-se de tropa do 4º Batalhão de Caçadores, comandado pelo Tenente Assis Brasil.

Percebida a patrulha, um destacamento da Marinha, chefiado pessoalmente pelo Capitão-Tenente Amaral Peixoto, logrou envolvê-lo e capturá-lo, com o próprio comandante.

Após este evento, determinação superior investiu no comando das forças da Marinha e das polícias, o Major Mário Valle.

Enquanto isso se passava, a **12 de setembro** assumia o comando das forças paulistas em Cunha o Capitão O'Really, do 4º Batalhão de Caçadores, enquanto o 1º Batalhão da Cavalaria paulista (Força Pública) retirava-se para a retaguarda.

A 13 de setembro, enquanto isso, a vanguarda de Góes Monteiro ocupava a cidade de Cruzeiro e uma coluna do Exército, sob o comando de Newton Cavalcanti, investia sobre Cunha, passando por Campos Novos.

Ameaçadas de envolvimento, as forças paulistas recuaram em direção a Guaratinguetá, fixando, sucessivamente, no bairro da Rocinha e na Serra do Quebra-Cangalha, sob forte tiroteio da avançada dita "Legalista", sua nova posição de resistência.

De fato, **a 19 de setembro**, duas companhias da Marinha seguiram no seu encalço, acompanhadas de uma companhia da Força Pública do Espírito Santo e uma seção de metralhadoras.

Percebida a patrulha, um destacamento da Marinha, chefiado pessoalmente pelo Capitão-Tenente Amaral Peixoto logrou envolver um pelotão do 4º Batalhão de Caçadores e capturá-lo, com o próprio comandante

A ocupação de Cunha

Tendo ocupado Cunha **no dia 20**, onde a 21 estabelecia seu quartel-general, Newton Cavalcanti iniciou a avançada em direção a Guaratinguetá.

Cunha permanecia guarnecida por um destacamento misto, composto pela Força Pública do Estado do Rio de Janeiro e de voluntários.

Durante a retirada foi oferecida alguma resistência na ponte sobre o Rio Paraitinga, além de terem as forças paulistas minado a entrada que conduzia à Serra do Quebra-Cangalha.

A 25 de setembro, a artilharia paulista ainda disparou 30 projetis sobre as forças que as pressionavam, enquanto as cidades de Guaratinguetá e Aparecida, à sua retaguarda, sofriam o ataque da aviação dita "governista".

A 29 de setembro, entretanto, o destacamento da Marinha foi desviado na direção da cidade da Lagoinha, com ordens de avançar em direção a Pindamonhangaba, na retaguarda da frente paulista, enquanto, **a 2 de outubro**, o restante do 4º Batalhão de Caçadores rendia-se a Newton Cavalcanti.

Cunha havia resistido vitoriosamente enquanto necessário, só cessando sua ação ao tornar-se ela inútil pela queda das demais frentes de combate, resultantes da impossibilidade de continuar o combate, para as forças paulistas, contra o rigoroso bloqueio naval e o assalto que sofria em toda a extensão de suas fronteiras.

Sua resistência, porém, serviria de base às forças políticas que lutavam pela reconstitucionalização do País, que logo viria, pressionada que fora pela longa resistência paulista, e, sob este ponto de vista, Cunha não lutou em vão.

AÇÕES NO RIO PARAGUAI

Coube ainda à Marinha a vigilância ao longo do Rio Paraguai, exercida pela Flotilha de Mato Grosso, a qual foi mantida com sucesso

até o final da campanha, não sem a ocorrência de numerosos recontros com as forças alinhadas no Movimento Constitucionalista, bem como a de diversos ataques aéreos sofridos não só pelos navios da Flotilha como pelo próprio Arsenal de Ladário.

As principais operações das belonaves ocorreram por ocasião das disputas pela posse de Porto Esperança, reconquistada pelo 17º Batalhão de Caçadores, graças ao apoio de fogo do Monitor *Pernambuco* e do Aviso *Oiapoque*, prolongando-se os combates **desde 27 até 31 de julho**, e, mais ao sul, pela de Porto Murtinho, também reconquistada com o apoio naval por uma coluna de Forças riograndenses, após ásperos combates no dia **27 de setembro**, combates que teriam resultado no sacrifício de numerosas vítimas.

Da intensidade dos combates dá-nos conta o Comandante Renato de Almeida Guillobel, futuro almirante e ministro da Marinha, que relata ter o navio que comandava, o *Oiapoque*, entrado em combate durante a campanha em 21 ocasiões diferentes, além de ter sofrido diversos ataques aéreos.

*
* *

Cabe ainda assinalar que, em julho de 1932, ocorreu **o primeiro encontro aéreo no Brasil**, quando, sobre Santos, a aeronave pilotada pelo Tenente Brasil repeliu a tiros de metralhadora a aproximação de uma aeronave adversária em pleno céu da Baixada Santista, primária esta da Aviação Naval, a qual já havia realizado o primeiro ataque aéreo feito por bombardeiros no Brasil quando do ataque ao Forte de Copacabana, por ocasião do levante de 5 de julho de 1922.

*
* *

As unidades da Flotilha viram-se na condição de alvos da aviação adversária por diversas vezes, sendo forçadas a utilizar meios de fortuna para enfrentar as aeronaves atacantes, por não disporem de equipamento antiaéreo.

Cabe notar que, em uma das ações contra o Monitor *Pernambuco*, tomou parte o Tenente João Ângelo Gomes Ribeiro, que viria a falecer quando atacava o Cruzador *Rio Grande do Sul*, ao largo do Porto de Santos.

Releva ainda assinalar que, a **27 de setembro**, o ataque à Base de Ladário foi executado por três aeronaves, que lançaram quatro bombas.

Ainda em **3 de outubro**, a invasão paulista lançava seu canto de cisne, lançando suas últimas bombas sobre o *Voluntário*, metralhando este pequeno vaso, o qual, entretanto, escapou ileso, sobrevivendo mais uma vez como já o fizera na Guerra de Lopez.

Encerrava-se assim a campanha no Rio Paraguai.

AÇÕES NA AMAZÔNIA

Resta-nos deslocar nossa atenção para as plagas amazônicas, onde houve por bem levantar-se a guarnição do Forte de Óbidos, que se apoderou das gaiolas *Jaguaribe* e *Andirá*, surpreendidas nas águas próximas, artilhando-as com cinco canhões Krupp de campanha do calibre de 75mm.

Sabedor da evolução de tais acontecimentos, o capitão dos portos de Manaus, Capitão-de-Fragata Alberto de Lemos Basto, requisitou os navios mercantes *Ingá* e *Baependi* e três gaiolas – *Rio Janari, Rio Aripuanã* e *Rio Curuça*.

As duas gaiolas suspenderam de Óbidos e subiram o rio com rumo a Manaus, enquanto a flotilha, organizada por Lemos Basto, descia rio abaixo, encontrando-se as duas forças diante da cidade de Itaquatiara.

Enquanto os canhões rebeldes atiravam sobre a flotilha vinda de Manaus, os navios requisitados por Lemos Basto atiravam-se sobre as gaiolas adversárias, de menor porte, abalroando-as e afundando-as com a perda de 50 dentre os revoltosos **a 24 de agosto**.

Decidido o combate e tendo fracassado o levante dos estudantes ocorrido em Belém, para cujo controle cooperaram as forças da Marinha aí sediadas, e cessada embora sucintamente, a atuação das forças navais nos diversos setores em que foram utilizadas, restava a pacificação do País e, embora adiada temporariamente, a convocação de uma nova constituinte, cuja obra seria o texto de nova Lei Magna, afinal promulgada no ano de 1934.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Revolução Constitucionalista /; Revolução Paulista;

BIBLIOGRAFIA

1. *História naval brasileira*, 5 vol. – Tomo II. – *A marinha brasileira no período entre as guerras*, Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins.
2. *O contratorpedeiro baleado*, Comandante Gerson de Macedo Soares.
3. *Memórias*, Almirante Renato de Almeida Guillabel.
4. *O batalhão de marinha nas operações de guerra em Cunha*, 1932, Capitão-Tenente (FN) Marcelo da Cunha e Souza. – Revista *O Anfíbio* nº 14 – 1954.
5. *O bombardeio aéreo*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – Revista *Mar*, Boletim do Clube Naval – jan/fev de 1971.
6. *O combate da Moela*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – Jornal *A Tribuna*, Santos - SP – 18 de junho de 1979.
7. *À guisa de Barroso*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – Revista *Mar*, Boletim do Clube Naval – jan/mar de 1970.
8. *Cunha não lutou em vão na Revolução*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – Jornal *Hoje*, Cunha - SP – jun/jul de 1997.
9. *Dicionário das batalhas brasileiras*, – Hernani Donato.
10. *A Revolução Constitucionalista*, Coronel Herculano C. da Silva.
11. *Palmo a palmo*, Capitão Alves Bastos.
12. *A revolução passo a passo*, Cláudio Faviere – Jornal *Hoje* – Cunha – SP – jul/ago de 1998.
13. *Meu depoimento histórico*, – Guerra Civil e Direito da Força Cunha – Estado de S. Paulo – Alfredo Sertã ex-prefeito de Parati – RJ – 1932 – Edição de 1955.
14. *O ovo de Colombo*, Almirante Arthur Thompson.

UM NOVO CONCEITO DE DOCAGEM

MUNIR NAGIB HANNA ALZUGUIR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

Um conceito de docagem
Operação
Aplicações

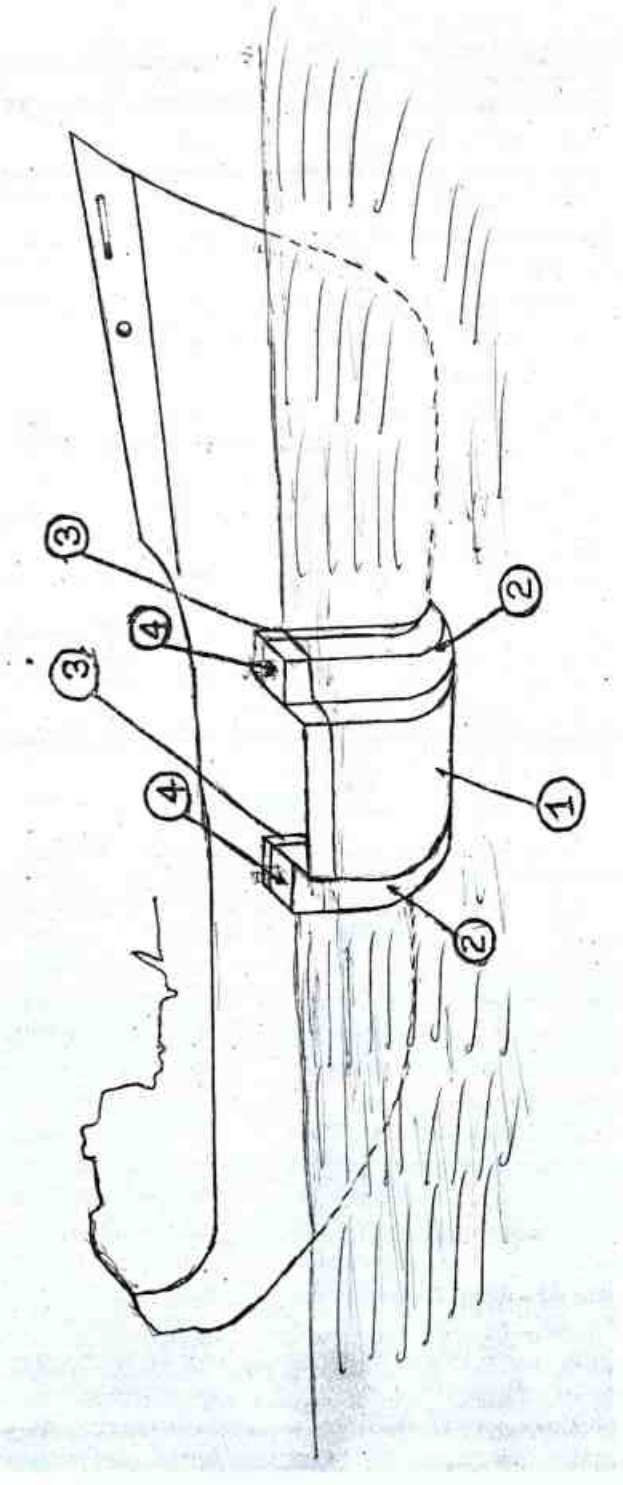
A possibilidade de docar um navio em um porto do Brasil para atender ao nosso comércio ou ao que simplesmente passa ao largo de nossas costas ainda não é tão fácil como deveria ser.

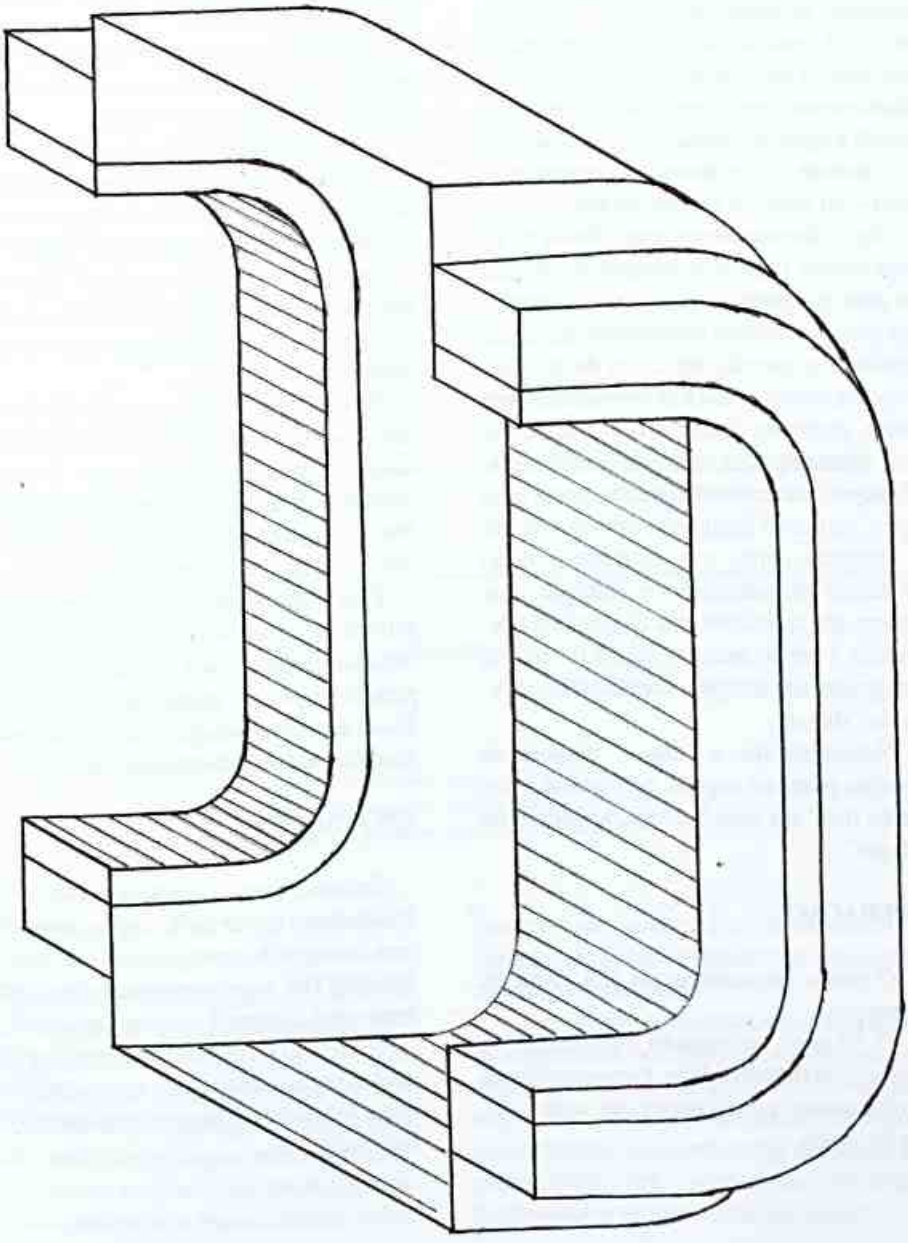
Construir um dique seco é empreitada trabalhosa, cara e que exige condições hidro e topográficas que nem sempre são encontradas nas nossas enseadas ou baías; a construção de dique flutuante é mais acessível, mas não deixa de ser dispendiosa. Os dois tipos de dique exigem um elevado grau de ocupação para seus custos poderem ser amortizados e para que empresas que vão explorá-los mantenham-se com boa saúde financeira.

Assim considerando, o que fazer para atender a emergências como uma válvula de fundo emperrada, uma tomada de água obstruída, um furo no costado etc., ou mesmo uma raspação de casco? Não seria solução dispormos de uma pequena estrutura, de construção, manutenção e operação baratas, que possibilitasse deixar em seco a parte a reparar e seu acesso?

Esta é a idéia: um novo conceito de docagem.

Uma pequena estrutura, que chamaremos de "dique", consiste em um dispositivo – como se fosse uma seção de meia-nau de um navio – limitada a vante e a ré por dois tanques, um em cada extremidade, cujas


3
4
3
4
2
1
2



anteparas externas fazem parte das anteparas do dique (os tanques teriam a forma da seção do navio, aproximadamente de um semi-anel de seção retangular – veja a figura 1). A boca do "dique" seria maior que a do navio a ser "docado", criando, conseqüentemente, um espaço vazio – após esgotada a água do "dique" – e possibilitando o acesso, a céu aberto, do operário ao local – ou área – a ser trabalhado.

Naturalmente, deveríamos dispor de alguns desses diques de tamanhos diferentes para poderem ser adaptados às seções dos navios que mais comumente navegam pela área, o que não seria fora de propósito, pois a sua estrutura é extremamente simples e, portanto, de construção fácil e barata, além de poder, sem grande dificuldade, serem transportados de um porto para outro, ou para o local onde estiver o navio.

Fazendo corpo com os tanques estão as juntas de adaptação e vedação, que podem ser moldadas nas dimensões adequadas à seção reta do casco do navio. Integradas aos tanques, constituirão o berço do "dique".

Naturalmente, o "dique" disporá de bombas para seu esgoto, que também poderão ficar em uma barcaça, apêndice do "dique".

OPERAÇÃO

O navio permanece em sua linha de flutuação.

O "dique", acionando as bombas de controle de flutuabilidade, é imerso até uma profundidade pouco maior que a do calado do navio.

Posicionado o "dique" no local desejado, os tanques de suas extremidades são esgotados, adaptando-se assim ao casco pelo empuxo causado.

As juntas fazem a acomodação ao corpo do navio e estabelecem a vedação da água para o interior do "dique".

O "dique" é esgotado pelas suas bombas.

A área de trabalho ficará compreendida entre a carena do navio, as extremidades dos tanques e as anteparas do "dique".

Após o serviço executado, o "dique" é alagado e retirado para outra seção do casco, repetindo-se tal operação tantas vezes quanto necessário.

Nas seções de proa e popa do navio, uma das extremidades ficará livre e a outra adaptada normalmente ao casco. A extremidade livre terá fixada uma porta. O equilíbrio de flutuação é realizado pela trimagem dos tanques das extremidades.

Para o fornecimento de energia, ar comprimido e equipamentos necessários aos reparos ou trabalhos a executar, o "dique" poderá dispor de embarcações de apoio. Essas embarcações se encarregarão também da mudança de posição do dique.

APLICAÇÕES

Embora o novo conceito possa ser aplicado a qualquer tipo de navio, a idéia inicial seria para docagem de superpetroleiros de mais de 100.000TDW e que normalmente têm a seção transversal constante ao longo do casco.

Outro uso seria para docagem de porta-aviões para a limpeza do casco, navio em que a velocidade é fator primordial em suas operações.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<APOIO> / Docagem /; Dique /; Invenção;

O PLANEJAMENTO NO GOVERNO BRASILEIRO

AMAURY **DABUL***
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
O planejamento
Planejamento no Brasil
Planejamento no governo Vargas
Planejamento do governo Kubitschek
Planejamento do governo dito "dos militares"
Conclusão

INTRODUÇÃO

O Brasil é o maior país do mundo em extensão de terras aproveitáveis durante todo o ano e o que possui a maior concentração de recursos em seu território, com destaque para água potável e materiais energéticos de que toda a humanidade carecerá no futuro. Menos de 3% têm a população que nós temos. Assim, independente do nosso nível de desenvolvimento, somos muito importantes na comunidade internacional.

Chegou-nos, pela mídia, em declarações de candidatos, menções sobre em que governos, no passado, desenvolveu-se planejamento eficaz. Houve quem afirmasse, como mérito, que na história do Brasil só planejaram os governos Getúlio, Kubitschek e os ditos "dos militares".

* N.R.: O autor é oficial da Marinha reformado. Administrador, é titular da Cátedra nº 4 da Academia Brasileira de Ciência da Administração. É também conferencista e consultor de Planejamento, Marketing e Comunicação Social.

O PLANEJAMENTO

Planejamento é uma imposição crescente de diversas origens.

Karl Mannheim (sociólogo alemão – 1893-1947, pai da Sociologia do Conhecimento e discípulo de Max Weber), há cerca de 60 anos, afirmava que qualquer grupo social, ao atingir certo nível de desenvolvimento, tende a sair da **era do descobrimento** (*finden*) e passar para a **era da invenção** (*erfinden*), com o pré-requisito de penetrar na **era do planejamento** (*plannen*), sob pena de continuar lentamente seu processo de desenvolvimento. Infelizmente, o Brasil encontra-se no *finden*, que chamamos também de **era da improvisação**, quando as soluções saem empiricamente dos processos decisórios ineficazes e ineficientes no trato das coisas públicas.

Entretanto, nesta época em que vivemos, quando impera mundialmente o modismo da globalização, estando no *finden*, o Brasil é rejeitado como parceiro dos mais desenvolvidos. Não somos considerados na proporção de nossas potencialidades.

Nosso povo está no 72º lugar em qualidade de vida de acordo com o IDH (Indicador de Desenvolvimento Humano, adotada pela ONU). Somos pobre povo que vive em país milionário de recursos. Sabem por quê? Porque nossos governos, com raras exceções, não planejaram como deveriam.

Enfocando a comunidade econômica internacional, pergunta-se: quem vai arriscar seu capital em parceria ou no território de improvisadores, onde tudo pode mudar inesperadamente baseado em intuição empírica de governantes, de um modo geral com baixo desempenho? **Planejamento é uma simultânea imposição endógena e exógena na Nação brasileira.**

Outro ponto a considerar, também de igual importância, é o que significa planejamento. O professor Philip Kotler (autor de *Marketing Management: Analysis, Planning and Control*, que teve sua primeira edição em 1967, livro continuamente reeditado e que é ainda considerado como a "bíblia" por muitos marqueteiros) não conseguiu conceituar e orientar o planejamento. Isso também ocorre na quase totalidade da literatura em português sobre o assunto.

PLANEJAMENTO NO BRASIL

No Brasil há uma confusão endêmica conceitual. **Confunde-se plano com planejamento** ou **planejamento com o processo de elaborar plano**. Não é nada disso.

Plano é um documento, enquanto **planejamento é uma atividade**.

Não devemos esquecer que:

1) pode haver planejamento sem plano; e

2) qualquer plano sem estar embutido em uma sistemática de planejamento é um embuste ou está fadado a, resolvendo um problema, criar outros.

Por princípio, **planejamento é holístico**, isto é, busca-se considerar todas as implicações na solução de um dado problema, enquanto plano isolado é elaborado e executado só considerando fatores a ele (o dado problema) pertinentes.

No meu entender, carecem de veracidade as afirmações de que Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek de Oliveira implementaram planejamentos em seus governos. Nesses governos, na realidade, foram elaborados e executados meros planos.

Planejamento no governo Vargas

No primeiro governo de Getúlio Vargas (de 1930 a 1945), foram elaborados os dois primeiros planos do governo federal no Brasil, mas eram setoriais, de objetivos definidos e de estímulo alienígena.

Em 1939 tivemos o Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento de Defe-

sa Nacional e em 1943 o Plano de Obras e Equipamentos.

Esses planos foram decorrentes da eclosão da Segunda Guerra Mundial, iniciada em 1º de setembro de 1939.

Naquele momento histórico havia, no planejamento de Hitler, a hipótese de, após subjugar o norte da África, usar o Nordeste brasileiro como trampolim para dominar o Caribe e assim exeqüibilizar a invasão dos Estados Unidos pelas tropas do Eixo.

O presidente americano, Franklin Roosevelt, controlando a situação com os sistemas de inteligência dos Aliados, influenciou decisivamente na elaboração desses citados planos brasileiros.

Na época, o nosso país era tão importante para a segurança dos Estados Unidos, principalmente o seu Nordeste, que o Presidente Roosevelt veio a reunir-se com o nosso Presidente Getúlio aqui no Brasil. Não foi nas belezas amazônicas e nem nas maravilhas do Rio de Janeiro. Foi precisamente em Natal – Rio Grande do Norte. Foi um velado recado para Hitler, através do noticiário internacional, implicitamente adaptando o princípio do *uti possidetis* (fórmula diplomática que dá o direito de um país a um território, quando efetivamente o usa primeiro).

Quanto ao segundo governo Vargas (1951 a 1954), houve um grande esforço de brasileiros de visão para institucionalizar, em 1953, um Conselho de Planejamento e Coordenação, esforço malogrado por falta de vontade política do governo.

Outro fato de grande relevância foi o Plano Salte, meticulosamente elaborado durante o governo de Eurico Gaspar Dutra (1946 a 1951), setorialmente tratando dos então considerados como principais problemas nacionais (saúde, alimentação, transporte e energia), com os resultados previstos para o período de 1950 a 1954 (governo Vargas).

Esse plano Salte foi engavetado e esquecido pelo segundo governo Vargas, em oposição ao anterior que o elaborou.

Observa-se que a falta de uma sistemática de planejamento institucionalizada permite que ocorram absurdos como este, descontinuidade dos empreendimentos, com grande prejuízo para nossa nação.

Planejamento do governo Kubitschek

Quanto ao governo Kubitschek (1955 a 1961), em decorrência da criação do Conselho de Desenvolvimento (Decreto 38.744/1956), foi elaborado o famoso Plano de Metas, para ser implementado até o final de seu mandato.

Esse plano, setorial, foi concedido e executado com respaldo em uma sistemática de planejamento. Em conseqüência, durante sua execução, foi empiricamente relegado a segunda prioridade, dando lugar à "Meta Síntese" (construção de Brasília), assim denominada pelo próprio Presidente Kubitschek.

Mudanças como esta, embasadas em ato volitivo pessoal, sem um enfoque holístico que é proporcionado por planejamento eficiente, acarretam problemas colaterais. Em decorrência, houve o recrudescimento da inflação devido ao descontrole financeiro então induzido, além de outros problemas criados.

Assim, julgo ficar definitivamente esclarecido que, nos dois governos Vargas e no governo Kubitschek, não houve planejamento, mas somente elaboração de planos com resultados positivos discutíveis e resultados negativos indiscutíveis.

Planejamento do governo dito "dos militares"

Quanto a planejamento nos governos ditos "dos militares", muito se pode co-

mentar, principalmente sobre **planejamento sistematizado**, atividade privativa dos grupos sociais mais desenvolvidos.

Analisando com a perspectiva do tempo, concluímos que, para a implantação da Administração Científica no Brasil, buscando colocar o País na era do planejamento (*plannen* de Mannheim), os governos ditos "dos militares", usando cultura desenvolvida na Escola Superior de Guerra, proporcionaram:

1) no governo Castello Branco, com o principal propósito de estancar a inflação galopante existente, a implementação do Plano de Ação Econômica do Governo – PAEG, entre 1964 e 1967, executado com eficácia, pois foi debelada a espiral inflacionária que então comprometia a vida nacional;

2) em 25 de fevereiro de 1967, com a emissão do Decreto-Lei nº 200, pela primeira vez na história, a institucionalização jurídica do planejamento global do governo brasileiro e, entre outras disposições, a criação de um sistema de planejamento envolvendo todos os órgãos da administração direta e indireta, além do conceito do orçamento-programa;

3) em caráter emergencial, também em 1967, entrou em vigor o Plano Decenal que deveria vigorar até 1976;

4) no governo Costa e Silva, sob o influxo do DL 200/1967, o cumprimento do Programa Estratégico de Desenvolvimento (1968/1970), dando continuação à arrancada do desenvolvimento acelerado que se configurou na década de 70;

5) no governo Médici a implementação do Programa de Metas e Bases para a Ação do Governo, que deveria cobrir o período de 1970 a 1973, mas em 1972 entrou em vigor o I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND, que eficazmente orientou a nação brasileira até 1974; e

6) no governo Geisel, o Sistema de Planejamento do Governo Federal já com plena eficácia, a implementação do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, executado de 1975 a 1979 com indiscutível sucesso.

CONCLUSÃO

Os excelentes resultados dos planejamentos dos governos ditos "dos militares", que da história ninguém conseguirá apagar, são omitidos por aqueles que foram, na época, prejudicados em seus intentos. Tentam eles ocultar o bom desempenho dos governos ditos "dos militares" dizendo que houve um "milagre brasileiro" na década de 70. É uma afirmativa vulgar e que não resiste a uma honesta e isenta análise. Começa que, para haver milagre, tem que haver santo milagroso, sobre o que não há registro.

O que houve nada teve de transcendental. Registrou-se uma tentativa de o Brasil entrar na era do planejamento (*plannen*) e, graças ao seu imenso potencial, em uma década sua estrutura socioeconômica foi aceleradamente transformada para melhor e quase nos colocamos entre as principais potências desenvolvidas. O que veio a seguir foi um desastre.

Como recomendado pelo professor Kotler, **o *marketing* tem que ser baseado sempre na verdade e a verdade é: nos governos Getúlio e Kubitschek não se aplicou o planejamento como está sendo dito por seus clientes e, na história do Brasil, somente houve planejamento nos governos ditos "dos militares" e, como visto, com grande eficácia.**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> / Planejamento /; Planejamento governamental;

PROJETO BALEIA-MINKE*

— De avistagem de grandes cetáceos no litoral do Brasil —

LUIZ **GONZAGA** CAMPOS**
Capitão-de-Fragata

SUMÁRIO

Introdução e antecedentes
O Cruzeiro 2001
Área de estudo
Metodologia
Plataforma de observação e roteiro a bordo
Modo de busca, aproximação de grupos avistados e registros de dados
Resultados preliminares
Anexo 1) Equipe de observadores
Anexo 2) Realização e apoio

INTRODUÇÃO E ANTECEDENTES

Todos os anos, no inverno, diversas espécies de baleias migram da Antártica para a costa do Brasil, onde se reproduzem. No final da primavera elas começam a deixar essa região de volta aos mares do pólo sul, onde encontram alimento em abundância. Cerca de 50% das espécies de cetáceos conhecidas em todo mundo ocorrem em águas jurisdicionais brasileiras.

* N.R.: Texto adaptado do relatório de Alexandre N. Zerbini, coordenador científico do Projeto.
** N.R.: Comandante do Navio Hidrográfico *Sirius*.

Embora o Brasil tenha se dedicado à caça de baleias durante quase dois séculos e abrigue espécies ameaçadas de extinção, ocasionada pela caça comercial, nenhum estudo havia sido realizado no litoral brasileiro para conhecer a situação das populações de baleias após a moratória à caça em 1985. A partir de 1986, a Comissão Internacional da Baleia (CIB) deu início a um monitoramento das populações de baleias na área de alimentação na Antártica, porém estudos em áreas de reprodução apresentavam caráter restrito a algumas espécies e regiões.

Em 1998, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e diversas instituições de pesquisa nacionais elaboraram um projeto cujo objetivo era estudar as baleias no nordeste do Brasil, uma antiga área de caça à baleia. A baleia-minke representou inicialmente o principal alvo de estudo do projeto, por ser a espécie mais abundante no local. Apesar disso, outras espécies de baleias e de pequenos cetáceos (golfinhos e botos) seriam registradas e, por isso, foram inseridas neste estudo.

O primeiro cruzeiro de pesquisas foi realizado com o apoio da Marinha do Brasil em setembro/outubro de 1998. Seis pesquisadores permaneceram a bordo do Rebocador de Alto-Mar *Almirante Guilhem* com o objetivo de verificar a distribuição e densidade de baleias no nordeste do Brasil e verificar a viabilidade de implementar um projeto de longo prazo na área. Os resultados obtidos no primeiro cruzeiro foram considerados excelentes, deixando clara a importância do desenvolvimento do referido projeto. Nos anos seguintes, dois cruzeiros foram realizados a bordo do Navio Faroleiro *Almirante Graça Aranha*.

No terceiro ano do projeto, deu-se início à realização de expedição científica, contando-se com a participação de pesquisadores estrangeiros do National Marine Mammal Laboratory e da Universidade de Washington, ambos localizados em Seattle. O objetivo deste trabalho cooperativo é o de treinar pesquisadores brasileiros no método de "transactos" lineares e inserir o projeto dentro de um contexto de pesquisa internacional.

O quarto cruzeiro de pesquisa do Projeto Baleia-Minke foi realizado a bordo do Navio Hidrográfico *Sirius*, no período de 9 a 19 de outubro de 2001. Este artigo apresenta uma síntese da metodologia utilizada e dos dados coletados nesse período.

O CRUZEIRO 2001

Objetivos

Estimar o tamanho populacional e coletar informações de comportamento de baleias e golfinhos observados na área de estudo e realizar um experimento de coleta de material biológico (fragmentos de pele) de pequenos cetáceos para estudos genéticos.

Área de estudo

A área estudada está compreendida entre os paralelos de 5°S e 10°S e entre a isóbata de 200m e o meridiano 33°W (Figura 1).

Metodologia

Oito "transactos" em ziguezague foram percorridos para cobrir a área de estudo. O *Sirius* perfez um total de 2.073,2 milhas náuticas (mn) durante o cruzeiro, sendo 820,27 percorridas em esforço de observação (Figura 1).

Plataforma de observação e rotina a bordo

O tijupá do Navio Hidrográfico *Sirius* foi usado como plataforma de busca e observação de cetáceos. As observações iniciavam-se às 5 horas e encerravam-se às 17 horas. Cinco pesquisadores permaneciam simultaneamente em atividade, sendo quatro observadores e um registrador de dados. Quatro pontos de observação foram estabelecidos no tijupá: um a bombordo (observador 1),

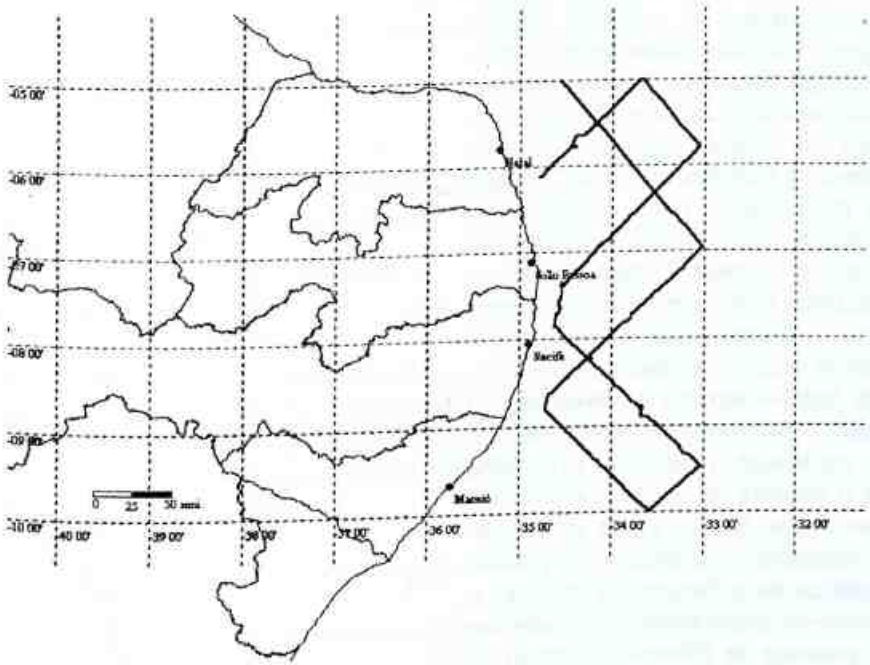


Figura 1

dois próximos à linha de fé do navio (observadores 2 e 3) e um a boreste (observador 4). Cada observador permanecia 30 minutos em cada posição mais 30 minutos como registrador de dados, totalizando duas horas e 30 minutos de trabalho ininterrupto. Quatro observadores permaneciam em descanso por duas horas. Os observadores revezavam-se nas posições, com o objetivo de manter contínuo o esforço de coleta de dados. O período de observação para cada pesquisador correspondeu, em média a sete horas e 30 minutos diárias.

Modo de busca, aproximação de grupos avistados e registros de dados

Os observadores posicionados a bombordo e a boreste buscavam as baleias entre 0° e 90° em relação à proa (rumo) do navio, enquanto os observadores posicionados mais ao centro do navio eram responsáveis pela busca de baleias na linha da derrota, a aproximadamente 20° a bombordo e a boreste. Tal disposição garante que a busca seja realizada num ângulo total de 180°, com maior esforço na linha de derrota, conforme exigido pelo método de "transactos" lineares.

Duas variações deste método foram empregadas durante o cruzeiro: o modo *passing* e o modo *closing*.

O primeiro foi adotado durante a primeira metade do cruzeiro ("transactos" 1 a 3, figura 1).

Ao detectar um grupo de cetáceos, os observadores tentavam identificá-lo sem que o navio fosse desviado do

"transacto", portanto, sem que houvesse interrupção do esforço (modo *passing*). Exceções foram feitas quando o propósito era coletar material biológico de pequenos cetáceos. Na segunda metade do cruzeiro (transactos 4 a 8), passou-se a trabalhar em modo *closing*. Esse procedimento prevê a interrupção do esforço cada vez que um grupo de cetáceos é avistado. O navio desvia-se da derrota e se aproxima do grupo, visando à identificação da espécie e à coleta de material biológico.

Os ângulos verticais e horizontais em relação à plataforma de observação foram registrados para cada avistagem, com o objetivo de estimar a distância perpendicular de cada grupo em relação ao "transacto". A hora e a posição geográfica da avistagem, a espécie, o tamanho do grupo (número de indivíduos), presença de filhotes, a direção de natação dos cetáceos e o comportamento também foram registrados. Quando possível, fotografias do grupo foram tiradas. Por último, mantinha-se a cada 30 minutos o registro das condições de visibilidade e de tempo e de previsões meteorológicos. Dados ambientais adicionais foram coletados visando à análise futura de correlação entre a distribuição e abundância das espécies e as condições ambientais.

Resultados preliminares

Um total de 77 avistagens de cetáceos foi registrado, das quais 66 foram feitas em esforços. O total de indivíduos avistados foi de 548, dos quais 511 foram em esforço (Tabela 1). A figura 2 apresenta a distribuição dos registros de avistagem das principais espécies avistadas.

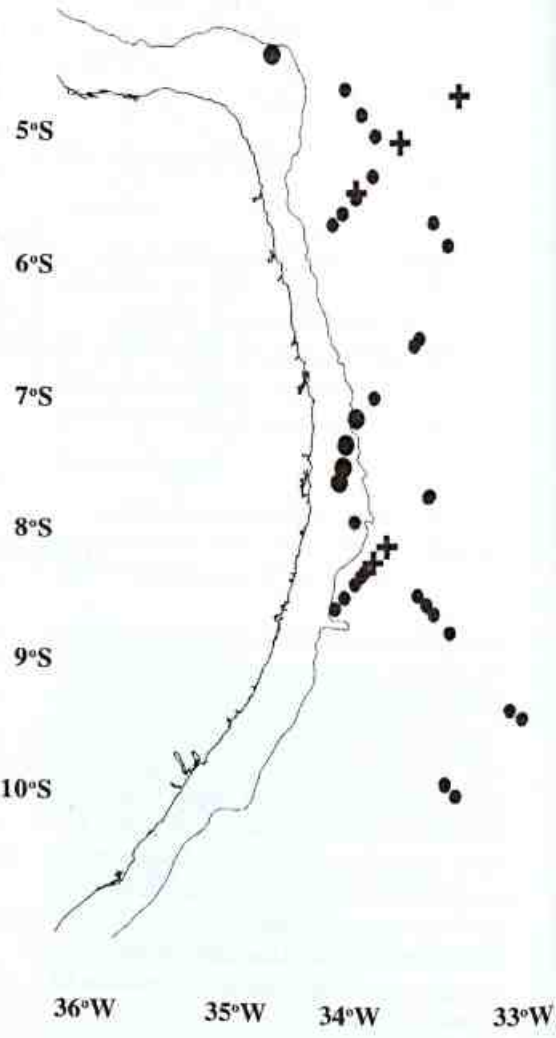


Figura 2 – Distribuição das avistagens de baleia-minke (•), golfinho-pintado-pantropical (+) e golfinho-nariz-de-garrafa (●) na área de estudo.

Tabela 1 – Avistagens de cetáceos durante o cruzeiro de 2001.

ESPÉCIE	Nº de grupos	Nº de indivíduos
Balaenopteridae		
Baleia-minke-antártica (*Balaenoptera bonaerensis*)	30	41
Baleia-minke sem identificação da espécie	10	11
Odontoceto		
Cachalote (*Physeter macrocephalus*)	1	5
Baleia não identificada	21	21
Delphinidae		
Baleia-piloto-de-peitorais-curto (*Globicephala macrorhynchus*)	1	6
Golfinho-nariz-de-garrafa (*Tursiops truncatus*)	5	31
Golfinho-pintado-pantropical (*Stenella attenuata*)	5	410
Golfinho-pintado-do-atlântico (*Stenella frontalis*)	1	3
Delphinidae não identificado	2	20
Ziphiidae	1	1
TOTAL	77	548

Pela primeira vez no Brasil foi realizada uma tentativa de coleta de biópsias de pequenos cetáceos utilizando um navio como plataforma. Os resultados apontaram para as possibilidades e para as dificuldades que deverão ser superadas em cruzeiros futuros. Obtivemos material de um indivíduo (*Stenella attenuata*) que será processado e analisado por pesquisadores do Grupo de Estudos de Mamíferos Aquáticos do Rio Grande do Sul – GEMARS.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA & TECNOLOGIA> /; Pesquisa de baleias;

ANEXO 1

EQUIPE DE OBSERVADORES

MSc. Alexandre N. Zerbini (coordenador científico)
Dr. Glenn R. VanBlaricon
Washington Cooperative Fisch and Wildlife Research Unit
School of Aquatic and Fishery Sciences
University of Washington

Eng. Pesca Jesuina M. da Rocha
Coordenação Geral de Fauna
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Brasília

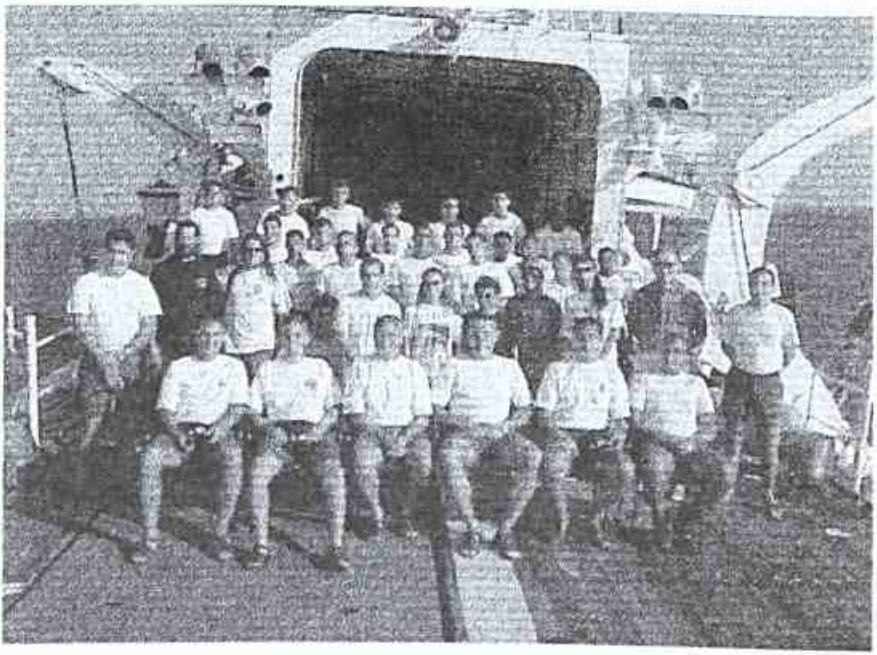
Dr. Artur Andriolo

Dr. Paulo César Simões-Lopes
Laboratório de Mamíferos Aquáticos
Departamento de Ecologia e Zoologia
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

MSc. Alineide Lucena
Estação Ecológica dos Tupiniquins/IBAMA
Projeto FNMA, São Paulo

MSc. Daniel S. Danilewicz
Biól. Ignacio B. Moreno
Grupo de Estudos de Mamíferos Aquáticos do Rio Grande do Sul (GEMARS), Porto Alegre

MSc. Marta Jussara Cremer
Universidade da Região de Joinville-Univille
Departamento de Ciências Biológicas, Santa Catarina



ANEXO 2

REALIZAÇÃO E APOIO

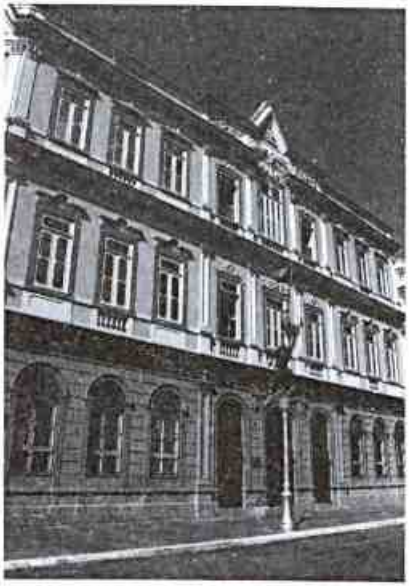
REALIZAÇÃO
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Universidade Federal de Santa Catarina – Departamento de Ecologia e Zoologia
Grupo de Estudos de Mamíferos Aquáticos do Rio Grande do Sul – GEMARS
Universidade da Região de Joinville
Universidade de Washington
National Marine Mammal Laboratory, National Marine Fisheries Service, National Oceanic and Atmospheric Administration

APOIO
Marinha do Brasil
Estado-Maior da Armada – EMA
Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN
Grupamento de Navios Hidroceanográficos – GNHo
Navio Hidrográfico *Sirius*
Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – Secirm
Ministério do Meio Ambiente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Programa REVIZEE
Conselho Nacional para o Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq
Cetacean Society International
Biodinâmica

E quanto mais andares, mais seguro andas.

Iyeyasu Tokugawa

(Ver página 59)



Ele está esperando por você

O Museu Naval está de volta ao cenário cultural do Rio de Janeiro com a exposição permanente "A Evolução do Armamento desde a Era dos Descobrimentos até o Início do Século XX". Exemplares originais de armas e painéis fotográficos integram a exposição, que marca a reabertura parcial do museu ao público, dentro de uma nova proposta museológica e museográfica.

Ao percorrer o Pátio das Armas, o visitante poderá estar pisando em uma mina utilizada na Segunda Guerra Mundial ou em um Torpedo B-57 de 1894. Esses exemplares estão em grandes vitrines construídas no piso do Pátio das Armas, fazendo parte do projeto de Revitalização do Museu Naval, que está sendo desenvolvido e reserva mais novidades para breve. Esse trabalho resulta do esforço de se preservar a memória marítima e naval brasileira, resgatando para as gerações futuras uma parte importante da história do país.

O Museu Naval, situado na Rua D. Manuel, 15 – Centro, está aberto à visitação de terça a sexta-feira das 12h às 16h.

INTEGRAÇÃO NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS

O conceito de *jointness* é adequado à Marinha brasileira?

"Guerras separadas em terra, mar e ar acabaram para sempre. Se novamente entrarmos em guerra, lutaremos em todos os elementos, com todas as forças armadas, em um único esforço concentrado."

Dwight D. Eisenhower

CARLOS CHAGAS VIANNA BRAGA*
Capitão-de-Corveta (FN)

SUMÁRIO

Introdução
Surgimento e consolidação do conceito de *jointness*
Experiências recentes
Dificuldades
Jointness e a evolução do pensamento estratégico naval
Razões e caminhos para a adoção do conceito pela Marinha
Conclusão

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, as operações combinadas consolidaram-se, no cenário mundial, como a forma moderna para a condução dos conflitos militares. Para tanto, muitos países têm implementado mudanças organizacionais e culturais no âmbito de suas forças, resultando no conceito hoje conhecido como *jointness*. No Brasil, a criação do Ministério da Defesa, em 1999, reforçou o debate sobre a necessidade de integração das nossas forças singulares.

Diante disso, o propósito deste ensaio é discutir o conceito de *jointness* e sua aplicação nos conflitos atuais e concluir se o mesmo é adequado para a Marinha do Brasil.

* N.R.: O autor foi classificado em 1º lugar entre os oficiais FN do curso de Estado-Maior para Oficial Superior. Realizou o USMC Command & Staff College nos Estados Unidos em 1999/2000 com distinção.

SURGIMENTO E CONSOLIDAÇÃO DO CONCEITO DE *JOINTNESS*

O primeiro passo, ao iniciarmos a abordagem do assunto, é assegurar a correta compreensão do que vem a ser *jointness*, sendo fundamental o entendimento de que o conceito significa muito mais que puramente a realização de operações combinadas, como poderiam sugerir os mais simplistas. Ele envolve existência de planejamento prévio integrado no lugar de arranjos *ad hoc*, maior convivência de estado-maior e formação de mentalidade que permita o adequado conhecimento das possibilidades, limitações e peculiaridades de cada força singular pelas demais. Para tanto, exige longo processo de transformação cultural e criação de mecanismos que resultem na integração e interoperabilidade das forças singulares, garantindo, assim, eficiência e eficácia nas operações. (8:540)

PARA ESTE ENSAIO, EM TODA SUA EXTENSÃO, O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO NÃO DEVE, CONTUDO, VISAR A ELIMINAR AS DIFERENÇAS FILOSÓFICAS E CULTURAIS DAS FORÇAS. AO CONTRÁRIO, NECESSITA CRIAR UM EFEITO SINERGÉTICO, ONDE AS POSSIBILIDADES E PECULIARIDADES DE CADA FORÇA SEJAM MOLDADAS PARA COMPLEMENTAR AS DAS DEMAIS, GERANDO RESULTADO SUPERIOR À SIMPLES SOMA DAS PARTES (10:71)

Historicamente, observamos que operações combinadas não são um fenômeno recente. Desde a antigüidade, registram-se casos de emprego combinado de exércitos e marinhas, com maior ou menor integração. Contudo, foi após a Segunda Guerra Mundial, com a criação do Departamento de Defesa (DOD) nos Estados Unidos, que o assunto ganhou maior importância, apesar da resistência inicial das forças singulares, que preferiam operar independentemente. Como conseqüência, o processo de integração foi lento. As maiores transformações somente ocorreriam 40 anos após, em 1986, com a aprovação do *Goldwater-Nichols DOD Reorganization Act* pelo Congresso americano, cujo propósito era sobrepujar as resistências e garantir a atuação integrada das forças singulares, aumentando o poder e a influência dos grandes comandos combinados e transformando em requisito de carreira, para os oficiais de todas as forças, o exercício de funções chamadas *joint*.[1] Desde então, a integração cresceu continuamente, sendo seu principal resultado o conceito de *jointness*, conforme entendemos hoje. (7:10)

Paralelamente, na Europa, a integração também cresceu intensamente, com alguns países levando-a ao extremo, como é o caso

1 N.A.: De acordo com o previsto no *Goldwater-Nichols Act*, as funções *joint* são aquelas realizadas nos estados-maiores de forças combinadas e aquelas realizadas por um oficial de determinada força na estrutura de outra. Exemplo: oficial do Exército atuando como instrutor em escola da Marinha.

da Inglaterra, que, a partir de 1998, após profunda revisão estratégica, organizou novos comandos combinados. Foram criados o Comando Combinado de Helicópteros, permanente, reunindo todas as aeronaves de asa rotativa, exceto algumas específicas como as dedicadas à guerra antisubmarino; o Comando Combinado Marinha/Força Aérea de Aeronaves de Asa Fixa e o Comando Combinado de Forças de Reação Rápida. (9:1)

Atualmente, na Europa ou nos Estados Unidos, não se vislumbra a realização de guerras que não sejam combinadas. Nas escolas militares de países como Inglaterra, França, Itália, Espanha e Alemanha, o assunto é estudado detalhadamente e intercâmbios de pessoal, exercícios combinados e multinacionais contribuem para a consolidação doutrinária e cultural. (4:1)

Com três comandos distintos e estanques, onde as rivalidades se faziam presentes a todo instante, cada uma das forças singulares argentinas parecia lutar, nas Malvinas, sua própria guerra

EXPERIÊNCIAS RECENTES

A campanha das Malvinas, realizada pelos ingleses em 1982, retrata um clássico exemplo de como o emprego integrado das forças singulares pode contribuir para maximizar o poder de combate, mesmo em teatro eminentemente marítimo. Dentre outros aspectos, destacamos a presença de batalhões de páraquedistas do Exército, como parte da força de desembarque, a presença de aeronaves e elementos de operações especiais da Força Aérea e, mesmo nas unidades de fuzileiros navais, a presença de elementos do Exército, os quais, após a realização de cursos de adaptação, ficam permanentemente adjudicados aos *Royal Marines*, como no caso da artilharia. (9:2)

O fracasso argentino, por outro lado, reflete o oposto. Com três comandos distintos e estanques, onde as rivalidades se faziam presentes a todo instante, cada uma das forças singulares argentinas parecia lutar sua própria guerra. O resultado dificilmente teria sido diferente do ocorrido em 1982.

Em 1991, cinco anos após a aprovação do *Goldwater-Nichols Act*, o processo de integração das Forças Armadas dos Estados Unidos foi testado na Guerra do Golfo, considerada pelos analistas norte-americanos como a primeira experiência onde os aspectos de *jointness* foram plenamente empregados. Apesar de evidenciar a necessidade de aprimoramentos, o sucesso obtido demonstrou a validade e a superioridade do conceito. (10:72)

Podemos constatar que os últimos conflitos foram conduzidos de forma combinada, com significativa participação de componentes de todas as forças singulares e resultados bastante satisfatórios. Destacam-se Bósnia, Kosovo e, mais recentemente, Afeganistão. Em todos os casos foram constituídos comandos combinados, alguns multinacionais, no nível de condução operacional. (5:34)

Finalmente, quando este artigo encontrava-se em revisão, eclodiu a Guerra do Iraque, onde mais uma vez o conceito de *jointness* está sendo usado em sua plenitude. Ou seja, um comando combinado permanente (no caso, o US Central Command), sem afiliação com qualquer uma das forças

singulares[2], planeja e emprega meios a ele adjudicados para o cumprimento de missão específica. Boa parte das dificuldades encontradas durante a Guerra do Golfo parece ter sido superada, conforme podemos constatar em declaração do Brigadeiro (USAF) Victor Renuart, chefe de Operações do US Central Command durante o conflito: "Não há nada nesta campanha que não seja uma operação combinada e integrada.... Cada Força agrega uma capacidade específica, que deve ser integrada de modo a garantir o sucesso." (11:1)

DIFICULDADES

A implantação do conceito de *jointness* não é tarefa simples. Podemos, inicialmente, atribuir tal dificuldade às concepções doutrinárias e diferenças culturais, fortemente arraigadas em cada força ao longo de suas histórias e ao receio de perda da individualidade.

Verifica-se, também, que quanto maior é a capacidade de determinada força operar independentemente, maior será sua dificuldade inicial. Os exércitos são fortemente dependentes do apoio de outras forças: transporte para o teatro de operações, apoio aéreo e fogo naval, por exemplo. Conseqüentemente, por questão de necessidade, têm maior facilidade em absorver o conceito. (10:74)

As marinhas estão no extremo oposto, visto que a tradicional guerra no mar sempre implicou a capacidade de operar de forma autônoma e independente, uma vez que, longe das bases e no meio dos oceanos, o apoio de outras forças normalmente não estava disponível. É nesse ponto que uma Marinha completa, dotada de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, como a Marinha do Brasil, tende, inicialmente, a ter dificuldades ainda maiores na absorção do conceito.

Tal fato é perfeitamente compreensível, considerando que, à primeira vista, é mais fácil e eficaz operar utilizando meios próprios, perfeitamente integrados em concepção doutrinária única.

JOINTNESS E A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NAVAL

Conforme exposto, até muito pouco tempo, o pensamento estratégico das principais marinhas esteve fortemente assentado nas idéias de Mahan, entendendo o Poder Naval como a capacidade das grandes esquadras de lutar pelo comando do mar. (1:3) Nesta concepção, a interação com outras forças singulares era praticamente inexistente e desnecessária. Mesmo Corbett, o outro grande estrategista naval, apesar de identificar como princípio fundamental da estratégia marítima "determinar as relações mútuas entre Exército e Marinha em um plano de guerra" (3:81), relegava a segundo plano a integração mais profunda, classificando como "interferências" as necessidades das demais forças singulares.

Foi apenas recentemente que o pensamento estratégico naval foi alterado.

A publicação ... *From the Sea*, editada em 1992 pela Marinha dos Estados Unidos, iniciou o processo, identificando "uma fundamental mudança da condução de operações de guerra em alto-mar para a realização de operações combinadas a partir do mar".

2 N.A.: Atualmente, o cargo de comandante do US Central Command (que equivale ao de comandante do Teatro de Operações) é ocupado por um oficial-general do Exército americano (US Army). Tal cargo, assim como nos demais "comandos geográficos", é ocupado de forma alternada, por oficiais-generais das diferentes forças singulares. Seu estado-maior é composto eqüitativamente por membros de todas essas forças. O atual chefe de operações, por exemplo, pertence à Força Aérea americana (USAF).

A essa publicação seguiram-se outras,[3] que consolidaram a nova concepção estratégica, voltada para a capacidade de operar nos litorais e em ambientes combinados.

A Marinha dos Estados Unidos reconhecia, assim, que seu poder de combate poderia ser substancialmente ampliado pela participação das demais forças singulares. (1:4)

Em seguida, a tradicional Marinha britânica também reformularia seu pensamento estratégico naval. Em 1998, após a Revisão Estratégica conduzida pelo Ministério da Defesa daquele país, a Royal Navy "alterou a ênfase de seu preparo, das batalhas oceânicas para a projeção de força e operações nos litorais, juntamente com as demais forças, com destaque para as características de versatilidade e mobilidade". (12:1)

Facilmente, podemos constatar que a nova concepção estratégica já é realidade e que as mais importantes marinhas têm procurado adequar-se, desenvolvendo navios para operar nos litorais (contratorpedeiro DD-X[4], por exemplo), aumentando seus investimentos e pesquisas na guerra de minas, ampliando sua capacidade anfíbia, inclusive com a construção de novos meios[5] e, principalmente, buscando integração com as demais forças singulares.

RAZÕES E CAMINHOS PARA A ADOÇÃO DO CONCEITO PELA MARINHA DO BRASIL

Há mais de cem anos, Mahan afirmava que nenhuma força armada seria capaz de se auto-reorganizar sem impulso externo. (7:4) Devemos entender, assim, a importância da criação do Ministério da Defesa como fator motivador para a integração das forças singulares brasileiras. Sua criação constitui, ainda, indicação clara de que o nível político deseja conduzir de forma integrada os assuntos e operações militares.

Paralelamente, a intenção brasileira de ter papel mais atuante no processo decisório mundial impõe que nossas Forças Armadas estejam preparadas para operar dentro dos conceitos em vigor nos países mais desenvolvidos, podendo compor, inclusive, forças multinacionais. (2:9)

Ainda no nível político, mas com implicações no estratégico-militar, verificamos que mesmo países com orçamentos de defesa generosos encontram dificuldades em dotar suas forças singulares de todos os meios que desejariam, contribuindo o conceito de *jointness* para mitigar as limitações e deficiências de determinada força com as possibilidades de outra.

No Brasil, considerando o quadro de orçamentos militares cada vez mais reduzidos, sem indicadores de alteração (6:2-II), a importância da integração fica ainda mais evidente.

A primazia da política nos assuntos militares, conforme identificara Clausewitz, manifesta-se também na questão orçamentária. É nesse campo, portanto, que a Marinha deve atuar para receber recursos mais condizentes com suas necessidades, sendo, em um regime democrático, essencial atrair o interesse da população e, principalmente, da classe política.

3 N.A.: "Forward ... from the Sea," (1994), "Forward from the Sea: The Navy Operational Concept"(1997) e "Forward from the Sea Anytime, Anywhere"(1998).

4 N.A.: O contratorpedeiro *DD-X*, uma evolução do projeto do *DD-21 Zumwalt*, está em desenvolvimento pela Marinha dos EUA e deverá possuir características específicas que permitam a operação nos litorais e a projeção de poder sobre terra.

5 N.A.: Nos últimos anos, as principais marinhas européias, tais como Inglaterra, França, Itália, Espanha e Holanda, investiram na construção de modernos meios anfíbios.

A atuação combinada no cenário amazônico surge como excelente oportunidade, uma vez que a defesa da Amazônia parece ser, atualmente, o principal assunto militar capaz de mobilizar a atenção de parcela significativa da classe política.

No nível de condução operacional, podemos considerar a Amazônia como cenário típico, onde o conceito de *jointness*, corretamente aplicado, traria grandes vantagens à Marinha. Apesar de tratar-se de teatro terrestre, a importância da rede fluvial demanda a atuação da Marinha. A condução mais freqüente de exercícios combinados, sem a filiação com qualquer das forças singulares, produziria excelentes resultados, reduzindo resistências culturais, garantindo maior exploração das possibilidades dos meios navais e assegurando maior participação da Marinha no processo decisório regional.

Mesmo no Atlântico Sul, teatro eminentemente marítimo, a contribuição das demais forças não deve ser subestimada pela Marinha, conforme mostrou a atuação inglesa nas Malvinas.

Seguramente, a integração de meios como aviação de patrulha da Força Aérea brasileira e mesmo o apoio de baterias de costa do Exército brasileiro, cujo alcance aumentou consideravelmente nos últimos anos em função dos lançadores múltiplos de foguetes, podem contribuir para o controle de áreas marítimas em regiões próximas ao litoral, principalmente na Zona Econômica Exclusiva. Aeronaves de caça da FAB poderão complementar a atuação das aeronaves da Marinha, concepção já adotada pela Inglaterra e pelos Estados Unidos. (9:1)

No nível tático, as vantagens surgem à medida que somente a adequada integração poderá garantir os requisitos de interoperabilidade das forças e a otimização de seus meios afins. O emprego combinado desses meios e diferentes técnicas permitirá maior número de opções táticas para nossas forças e, conseqüentemente, acarretará maiores dificuldades para o inimigo.

Pequenas alterações organizacionais aliadas a maior integração na formação e utilização dos recursos humanos poderão produzir a transformação cultural necessária à adoção do conceito de *jointness* pela Marinha, sem que isso represente perda da sua individualidade

Os maiores desafios, contudo, são culturais, havendo grande desconhecimento por parte dos oficiais da Marinha quanto à essência das operações combinadas e quanto ao *modus operandi* das demais forças singulares e vice-versa, tornando-se, portanto, essencial abordar o aspecto recursos humanos.

Assim sendo, ressaltamos a importância de intercâmbios de oficiais da Marinha com as demais forças singulares, nos mesmos moldes dos que já realizamos com algumas marinhas estrangeiras; o incremento da presença permanente de oficiais (instrutores e alunos) das demais forças singulares na Escola de Guerra Naval e a presença de oficiais da Marinha nas escolas de altos estudos militares (AEM) do Exército brasileiro e da FAB.[6]

6 N.A.: O anexo A apresenta um modelo para a composição do corpo discente dos cursos de Altos Estudos Militares.

Como decorrência natural, exercícios combinados ocorrerão com maior freqüência.

Em suma, pequenas alterações organizacionais aliadas a maior integração na formação e utilização dos recursos humanos poderão produzir a transformação cultural necessária à adoção do conceito de *jointness* pela Marinha, sem que isso represente perda da sua individualidade.

CONCLUSÃO

Atualmente, não se vislumbra a realização de guerras que não sejam combinadas. A história recente não apenas comprova tal assertiva, como também tem demonstrado o sucesso da concepção. Países que ousaram atuar de forma diferente fracassaram.

Como pudemos verificar, a adequada integração não é alcançada de forma instantânea, sendo resultado de longo processo de transformação cultural. O conceito de *jointness* implica uma mais acentuada convivência de estado-maior e planejamento no nível de condução operacional.

No nível tático, implica maior interoperabilidade e otimização de meios afins.

Assim sendo, a Marinha do Brasil não pode deixar para o momento do emprego real suas preocupações, constituindo estruturas *ad hoc*, ineficazes devido à falta de tradição e conhecimento mútuo.

A evolução deve iniciar-se desde já, com a adoção do conceito de *jointness* atingindo aspectos organizacionais e de recursos humanos, conforme abordado no presente trabalho. Somente assim poderemos ter a certeza de que a nossa Marinha estará atualizada e pronta a atuar dentro da concepção que já é realidade nas mais importantes marinhas do mundo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES> / *Jointness* /; Estratégia;

ANEXO A

MODELO SUGERIDO PARA A COMPOSIÇÃO DO CORPO DISCENTE DOS CURSOS DE ALTOS ESTUDOS MILITARES

Para os cursos de altos estudos militares, sugere-se a adoção de modelo semelhante ao das escolas dos Estados Unidos, onde cada força mantém o seu próprio curso, dando ênfase obviamente à sua concepção doutrinária, sendo que a diversidade dos alunos resulta no que podemos chamar de um "corpo discente combinado". Por exemplo, em um curso de AEM com 200 alunos, existem cerca de 50% da própria força, 10% de cada uma das demais, 15% de estrangeiros e 5% de civis das agências ligadas ao Departamento de Defesa. Alguns oficiais continuariam a realizar o Curso de Estado-Maior de Defesa, que está sendo implantado na Escola Superior de Guerra. Tal modelo garantiria a manutenção das individualidades de cada força e permitiria aos integrantes das demais forças que a conhecessem de forma mais generalizada (no caso daqueles que realizarem o curso em suas próprias forças, onde o conhecimento das demais forças será fruto da presença de alunos e instrutores destas no curso) ou mais profunda (no caso daqueles realizarem o curso em outras forças).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BARRY, John L.; BLACKER, James. *After the Storm: The Growing Convergence of the Air Force and Navy*. Naval War College Papers, Newport, Autumn 2001. Disponível em: http://www.nwc.navy.mil/press/Review/2001/Autumn/art6-au1.htm Acesso em 12 jun. 2002.
2. BRASIL. *Política de Defesa Nacional*. Brasília, DF: Imprensa Nacional, 1996.
3. CORBETT, Julian. *Some Principles of Naval Strategy*. Annapolis, MD, EUA: Naval Institute Press, 1972.
4. CUPELLO FILHO, José. Entrevista concedida por Email, 27 jun. 2002.
5. KHAN, Asad. *Operation Enduring Freedom: Pakistan – An Enduring Friend*. Marine Corps Gazette, Quantico, VA, EUA, June 2002.
6. MARINHA DO BRASIL. *Política Básica da Marinha*. 1ª Edição. Brasília, DF, 1998.
7. QUINN, Dennis J. *The Goldwater-Nichols DOD Reorganization Act: A Ten-Year Retrospective*. Washington, DC, EUA: National Defense University Press, 1999.
8. NAVAL WAR COLLEGE. *Strategy and Force Planning*. Newport, EUA: Naval War College Press, 1997.
9. SLATER, Jock. *A Message from the First Sea Lord*. Royal Navy Official Web Site, UK, 2002. Disponível em: http://www.mod.uk/issues/sdr/1sl message.htm Acesso em: 20 jul. 2002.
10. TRAINOR, *Bernard. Jointness, Service Culture and the Gulf War*. Joint Forces Quarterly, Washington, DC, winter 1993-94.
11. UNITED STATES CENTRAL COMMAND. *Transcript of 4/5 CENTCOM Briefing*. Doha, Quatar, 2003. Disponível em: **http://www.globalsecurity.org/** wmd/library/news/iraq/2003/iraq-030405-centcom03.htm. Acesso em : 05 abr. 2003.
12. UNITED KINGDOM MINISTER OF DEFENSE. *Strategic Defense Review*. London, Inglaterra, 1998. Disponível em: **http://fas.org/nuke/guide/uk/doctrine/** sdr98/keypoint.htm Acesso em 03 abr.
13. UNITED STATES NAVY. *...From the Sea*. Washington, DC, 1992. Disponível em: www.chinfo.navy.mil/navpalib/policy/fromsea/fromsea.txt Acesso em: 20 jul. 2002.

A culpa, procura-a mais em ti mesmo que nos outros.

Iyeyasu Tokugawa

(Ver página 59)

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres de praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (sdm1412@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Corrêa: (21) 2524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

EXPULSÃO NA ESCOLA NAVAL[1]

Um capitão-de-corveta, instrutor da Escola Naval, ao entrar na sala de aula, encontrou os aspirantes rindo. Virando-se para os alunos, exclamou por detrás da sua mesa: "Vou expulsá-los da sala de aula, vou expulsá-los da Escola Naval, vou expulsá-los da Marinha, vou expulsá-los do Brasil, vou expulsá-los da América do Sul, vou expulsá-los da Terra e vou expulsá-los do Universo. Xavier [era o civil encarregado do material de máquinas], chame a guarda!".

O aspirante mais antigo presente explicou ao comandante que não estavam rindo de sua pessoa, mas de uma piada contada por um colega antes dele ter entrado na sala.

O comandante parou, pensou, ponderou e respondeu: "Então vocês estão admitidos no Universo, estão admitidos na Terra, estão admitidos na América do Sul, estão admitidos no Brasil, estão admitidos na Marinha, estão admitidos na Escola Naval e estão admitidos na sala de aula. Xavier, dispense a guarda!".

1 N.R.: O Almirante Blower viveu o fato acima relatado exatamente como aconteceu. O comandante instrutor era um emérito e conhecido gozador.

Esta estória e as quatro seguintes são colaboração do Almirante-de-Esquadra (Refª) Bernard David Blower.

OS ÁRABES ESTAVAM ARISCOS

O Presidente Café Filho deveria fazer uma viagem de visita a Portugal embarcado no Cruzador *Tamandaré*. Como não queria se ausentar por muito tempo do Brasil, decidiu ir de avião até Casablanca, no Marrocos, e somente lá embarcar no navio, subindo no dia seguinte o Tejo.

Assim, o *Tamandaré*, sem o Presidente, tomou o rumo de Casablanca. Lá chegando, a guarnição foi avisada de que, sendo Marrocos possessão francesa, havia na cidade muitos terroristas que reivindicavam a independência do país. Deste modo, os bairros de ruas estreitas e aqueles onde habitavam muitos marroquinos deveriam ser evitados.

Na atracação do navio, o prático fez uma excelente aproximação ao cais, apenas balançando as retinidas para que os árabes, que fariam a atracação, as alcançassem.

Apesar disso, o encarregado geral de artilharia (EGA) do navio, que manobrava com a embarcação na popa, mandou que uma praça utilizasse o fuzil lança-retinida. Ao disparo da arma, os árabes que estavam no cais fugiram do local, escondendo-se atrás de amarrados de algodão que ali estavam.

Foi um custo convencer os árabes a retornarem para fazer a amarração, mostrando que não havia nenhuma intenção de se fazer qualquer outro disparo.

O TESA DO CAPITÂNIA

O Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e cinco contratorpedeiros saíram do Rio de Janeiro com destino ao Nordeste, devendo realizar manobras na travessia.

Certo dia, os navios realizavam atividade anti-submarino, com os cinco CTs fazendo uma cobertura em proteção ao NAeL.

O comandante de um dos CTs, oficial bastante querido entre seus colegas, recebeu uma ordem urgente para que colocasse o navio o mais breve possível à fala do navio-aeródromo. O comandante ficou apreensivo, pois não sabia o motivo da ordem e tal procedimento só cabia para uma repreensão "em particular". Mas prontamente executou a manobra, com pleno êxito.

Ao chegar na posição junto ao navio-aeródromo, ficou surpreso ao ouvir, vindo do porta-aviões, a canção *Parabéns para você*, executada pela Banda de Música dos Fuzileiros Navais.

Era o dia do aniversário do comandante do contratorpedeiro, que, grato e aliviado, apressou-se em ocupar sua posição na cobertura.

O TIRO SAIU PELA CULATRA

Um aspirante "mulherengo",* ao saber que a Escola Naval seria visitada por um grupo de escolares femininas chamado de "As formigas", logo se apresentou para conduzi-lo em seu passeio pela Escola.

O rapaz foi um dos primeiros a chegar à ponte dos escaleres.

Quando a Barca *Tenente Possolo*, que trazia as visitantes, chegou próximo ao local da atracação, o nosso aspirante já ficou

* N.A.: Fato ocorrido com um colega de turma do Almirante Brower extremamente gozador.

um pouco arrependido vendo os pequenos vultos, que se movimentavam entusiasticamente junto à borda e mais ainda quando desembarcaram, pois constatou, sem sombra de dúvida, que a idade média das meninas era de cerca de 10 anos.

Cumprindo sua obrigação de voluntário, passou a mostrar, desiludido, a Escola Naval ao seu grupo: "Aqui está uma porta que abre de dentro para fora; aqui uma janela que só se abre na vertical; aqui um tapete onde os aspirantes limpam os pés; aqui está a escada que serve para subir e descer; aqui um jardim para plantar etc.

Logo que soou uma sirene recolheu seu grupo, conduzindo-o ao refeitório onde estavam servindo biscoito e refresco, a célebre "jacuba" de Marinha.

Assim, aquele grupo de "formigas" conheceu "melhor" do que ninguém a Escola Naval.

A "ONÇA" DO PRIMEIRO-TENENTE

Em agosto de 1960, por ocasião das comemorações do V Centenário do Infante D. Henrique – O Navegador, o Presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira, visitou Lisboa a bordo do Cruzador *Barroso*, capitânia da Esquadra, tendo, com sua comitiva, embarcado em Sesimbra, foz do Rio Tejo, onde chegara de avião procedente do Brasil.

A pequena travessia durou cerca de quatro horas, quando aproveitou para descansar e preparar-se para a chegada a Lisboa. Alguns oficiais do navio foram escalados para ficar à disposição e eu fui um deles, cabendo-me acompanhar o magnífico reitor da Universidade do Brasil, Pedro Calmon, e senhora. Além dos encargos normais de auxiliar o ilustre casal na identificação de suas bagagens, faina relativamente rápida, tive que resolver um "pequeno problema" que passo a relatar.

A esposa do reitor teve necessidade de ir com urgência ao *toillete* (galicismo utilizado por Pedro Calmon, vocábulo esse de uso comum na década de 40, já em desuso, porém perfeitamente inteligível), fato esse inteiramente normal. Só que encontrar rapidamente um local para atendê-la é que não foi fácil!

Com o navio já a meio da viagem, estávamos, o casal e eu, sentados num dos bancos de madeira próximos às torres de vante quando manifestou-se tal necessidade. Acontece que só às principais autoridades haviam sido reservadas acomodações privativas; para as demais, em razão de seu número de centenas ou um pouco mais, não.

Para resolver o assunto, minha primeira iniciativa foi encaminhá-la a uma das duas câmaras próximas de onde estávamos. A de boreste, nem pensar: era a do almirante comandante da Força e que estava sendo ocupada pelo Presidente da República e família. A de bombordo, a do comandante do navio, era ocupada pelo ministro da Marinha, Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, e foi essa que eu escolhi. Sem a presença do casal, procurei explicar ao ajudante do ministro o meu problema. Recebi um nega!

Mais que depressa, convidei então o casal para descermos até o bar dos oficiais na praça-d'armas, onde poderiam ficar confortavelmente instalados por instantes, enquanto eu daria solução ao assunto. Ao lado da praça-d'armas localizava-se o banheiro dos oficiais superiores, que fora

destinado aos oficiais-generais da comitiva. Ali tentei dar uma olhada, e, ao abrir a porta, vi no meio de uma nuvem de vapor d'água *dolmans* de oficiais de quatro estrelas do Exército e da Força Aérea Brasileira e seus donos alegremente tomando banho de chuveiro.

Pensei em seguir para o camarote do imediato, também localizado nas proximidades, que, entretanto, estava fechado e sem ninguém lá dentro. Lembrei-me então de ir ao camarote do chefe do estado-maior da Esquadra, porém lá se encontrava o nosso chanceler Horácio Lafer descansando. Pedi desculpas por ter incomodado e retirei-me. Vi a situação "preta", pois nas vizinhanças não havia ninguém: nem os demais componentes da comitiva, nem os oficiais do navio que se encontravam no convés principal apreciando a viagem.

Por sorte, ao adentrar novamente na praça-d'armas, notei que havia luz no camarote do imediato. Bati à porta e deparei-me com o presidente do Senado, Senador Felinto Müller (antigo chefe da famosa polícia de Getúlio Vargas), de camiseta sem manga, suspensórios arriados e barbeando-se à navalha. Rapidamente, após identificar-me, expliquei-lhe o "drama" e, tendo ele gentilmente aquiescido a deixar momentaneamente suas acomodações, chamou sua esposa que estava ali sentada, dizendo que ela me acompanhasse para juntos convidarmos a Sra. Calmon para vir ao seu camarote. Saiu então do camarote e, com o mesmo traje que o encontrei e ainda com o rosto ensaboado, ficamos os dois ali no meio do corredor conversando, enquanto o magnífico reitor cochilava no sofá do bar.

E assim terminou aquela "novela"!

Colaboração de:
CARLOS AUGUSTO GUIMARÃES DE **ANDRADE**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[s])

Nomear inimigos potenciais é fazer inimigos reais.

Nehru
Líder indiano do séc. XX

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

RELAÇÃO DOS DOADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2002

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) José Correia de Sá Benevides	980 volumes
Sra. Janete Vieira de Sousa	115 volumes
Sr. Fernando Augusto Pereira	36 volumes
Contra-Almirante Max Justo Guedes	12 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Mauro Monteiro Campos	7 volumes
Sr. Pedro Bastian Pinto	7 volumes
CIAGA	3 volumes
Escola Naval	2 volumes
Presidência da República – Secretaria de Estado de Comunicação e Governo	2 volumes
Museu Histórico Nacional	1 volume
Soamar (Santos)	1 volume
Sr. João Antonógenes Prudêncio da Costa	1 volume
Sra. Mônica da Costa	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ÁFRICA DO SUL

Unisa Latin American Report – nº 2/02

ALEMANHA

KTB Magazine – jul./ago. 02; nov./dez. 02
Naval Forces – nº 4/02; nº 5/02; nº 6/02; nº 7/02

ARGENTINA

Boletin Del Centro Naval – jul.-dez./01

BRASIL

Acervo – jan.-jun./02; jul.-dez./02
Adesguiano – out./02; nov./02
Administração em Revista – jul.-dez./02

O Anfíbio – nº 21/02
Anuário do Memorial Visconde de Mauá – 3/01
A Aspiração – Revista CMRJ – 2002
Banco de Idéias / Think Tank – mar./abr./maio 03
Blumenau em Cadernos – nov./dez. 02
Censo Demográfico IBGE – 2000
O Convôo – nov./dez. 01
A Defesa Nacional – maio-ago./02
Flap Internacional – maio/00
A Galera – nº 123
IGHMB Informativo – dez./02
A Macega – nov.-dez./02; jan.-fev./03
Memória Escoteira – out.-dez./02
Nexo. Revista FAPERJ – nº 2/03
Notanf – out.-dez./02
Noticia bibliográfica e histórica – jan.-mar./03
Pesquisa Fapesp – fev./03
Portos e Navios – fev./03
A Ressurgência – fev./03
Revista do Clube Naval – nov.-dez./02
Revista do Exército Brasileiro – 2º quad. 02
Revista Histórica – dez./02; fev./03
Revista Intermarket – nº 8/02; nº 9/02
Revista Militar de Ciência e Tecnologia – 2º quad. 02
Revista Symposium – jul.-dez./01
Segurança e Defesa – jan.-fev./03
Solidariedade Ibero-Americana – abr./02; jul./02; ago./02
Tecnologia e Defesa – nº 94/03
Techno – 22/02
Tecnologia Militar – nº 3/02; nº 4/02
Veredas – jan./03; fev./03; mar./03

CHILE

Revista de Marina – nov.-dez./02

CUBA

Revista Bimestral Cubana – jul./02; dez./02

ESPANHA

Militaria – Revista de Cultura Militar – v. 16/02
Revista de História Naval – nº 79/02
Revista de General de Marina – out./02; nov./02

ESTADOS UNIDOS

Naval History – out./02; dez./02
Naval War College Review – nº 1/03
Politics & Policy – dez./03
Sea History – winter 2002-03

FRANÇA

L'Armement – out./02
Cols Bleus – set.-dez/02
Defense Nationale – jan./99 a dez./02
Le Droit Maritime Français – set./02; out./02

HOLANDA

Holland Horizon – dez./02
Revista Europea – out./02

INGLATERRA

Marine News – set./02; out./02; fev./03
Ships Monthly – jan./fev./03
Warships – nº 144/02

ITÁLIA

Rivista Militare – nov.-dez./02
Rivista Marittima – nov./02; dez./02

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval – out.-dez./02
Mar Oceana – nº 13/03
Revista da Armada – jan./03; mar./03
Revista de Marinha – out.-nov./02; dez.-jan./03; fev.-mar./03


N. 1 SABBADO 1.º DE MARÇO DE 1851.

REVISTA

MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

A *Revista Marítima Brasileira* completou 152 anos em 1º de março de 2003. Fundada em 1851 pelo Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa, foi a segunda revista mais antiga do mundo a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro país a lançar uma revista marítima, a *Morskoii Sbornik*, (1848), seguida do Brasil com a *Revista Marítima Brasileira* (1851), França – *Revue Maritime* (1866), Itália – *Rivista Marittima* (1868), Portugal – *Anais do Clube Militar Naval* (1870), Estados Unidos – *U.S Naval Institute Proceedings* (1873) e República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– Uma inesquecível faina social



UMA INESQUECÍVEL FAINA SOCIAL

Era o dia 1º de junho de 1965, uma bela e ensolarada sexta-feira, véspera do 1º centenário da Batalha Naval do Riachuelo, data magna da Marinha do Brasil. O movimento de navios de guerra na Baía de Guanabara havia sido intenso; navios de várias bandeiras procuravam suas respectivas bóias de amarração ou fundeavam em pontos previamente designados, nos preparativos, de acordo com a ordem de fundeio estabelecida para a parada naval a ser realizada no dia seguinte.

Às 12 horas, minha divisão entrou de serviço no Centro de Armamento da Marinha (CAM), situado na Ponta da Armação, em Niterói. Seus componentes eram três oficiais, eu, capitão-tenente da Armada, e mais dois primeiros-tenentes, provenientes do pessoal subalterno da Armada da reserva e que, naquela época, a exemplo de alguns outros na mesma situação, eram aproveitados em funções no Serviço Ativo da Marinha.

O dia transcorrera normal e quem passasse junto à ponte de atracação do CAM poderia avistar ao longe um ou outro navio retardatário ainda assumindo seus postos.

Às 16 horas entrei de serviço de oficial de quarto e, pouco antes de ser dado volta ao expediente, o interfone da sala de estado soou; era o ordenança do diretor, informando sua saída logo após o cerimonial da Bandeira. O patrão da lancha do comandante foi avisado e, ao arriar da Bandeira, a lancha atracou e, em seguida, já à paisana, o diretor apareceu na ponte.

Tratava-se do então Capitão-de-Mar-e-Guerra José da Silva Sá Earp, aficionado do jogo de tênis, bom-copo e, o que é mais importante, excelente marinheiro, com expressivo número de dias de mar na carreira. Pois bem, na hora da despedida o diretor vira-se para mim e diz: "Se eu fosse o chefe da divisão de serviço eu diria: 'Diretor, o Sr. poderia me ceder a sua lancha hoje para fazer uma visita aos navios dessas nações estrangeiras e ter a oportunidade única de em uma só noite conhecê-los?'" Então, mais do que depressa, repeti palavra por palavra o que ele dissera. A resposta veio em seguida: "Afirmativo! Você, ao chegar a bordo de cada navio, procure o comandante e diga que ali está para apresentar as boas-vindas do diretor do Centro de Armamento da Marinha, esta nossa OM da Marinha *cross the bay*. Você está também autorizado a regressar ao CAM em horário a seu critério e sem necessidade de reassumir o serviço. Na segunda-feira, apresente-me um relatório verbal da missão."

Feliz da vida, logo após a partida da lancha, chamei o mais antigo dos outros dois oficiais, um primeiro-tenente FE (ferreiro), um "velha guarda" cujo desempenho, não só profissional mas também como de oficial de serviço, era irrepreensível, e lhe dei conhecimento da determinação do diretor.

Dirigi-me então para o meu camarote para me preparar e vestir o uniforme "pirulito",[1] tendo o cuidado de não esquecer a barrete de minha única medalha, a Militar de 10 anos de bons serviços. Ao sair, dei um pulo à praça-d'armas para avisar que não iria jantar, mas, ao fazê-lo, o taifeiro de serviço informou-me que o cozinheiro havia preparado uma canja de galinha como reforço de melhoria. Foi a minha sorte, pois tomei dois pratos, o que me deixou apto a enfrentar a faina que eu teria pela frente.

1N.R.: Apelido dado ao atual uniforme branco (*dolman*) 5.3.

A seguir fui à ponte e lá estava a lancha do diretor, guarnecida por seus dois marinheiros e civis, impecavelmente uniformizados e já jantados. Eram 19 horas, noite fechada, o tempo era bom e ao longe viam-se os navios iluminados. Aproamos para o navio nº 1 da formatura. Eram oito os navios estrangeiros do dispositivo.

Ao aproximarmo-nos vi ser o Cruzador *La Argentina*, tendo eu sido recebido pelo oficial de serviço, que me acompanhou à praça-d'armas, onde encontravam-se mais dois oficiais. Disse-lhes então a razão da minha visita, tendo o mais antigo, um capitão-tenente, dito-me que o comandante e praticamente todo o restante da oficialidade estavam em terra e que, quando o comandante do navio regressasse, daria conhecimento da minha visita. Conversamos por algum tempo e um deles, por ser também oficial de armamento como eu, convidou-me a visitar uma das torres do navio. Após, me ofereceram um "milanesa" acompanhado de umas cervejas. Agradeci a hospitalidade e, ao me despedir, deram-me uma flâmula do navio, para que eu a entregasse ao meu diretor com os cumprimentos do *La Argentina*.

O próximo navio era o Cruzador chileno *Almirante Williams*, e foi o próprio comandante do navio que me recebeu no portaló, encaminhando-me à câmara e me dizendo da satisfação em receber-me. Contou-me então que era sua primeira parada naval, ficando surpreso quando lhe disse que era a segunda vez que eu participava, porém a primeira e única tenha sido a de que efetivamente participei quando, em 1960, servia no capitânia de nossa esquadra, o Cruzador *Barroso*, por ocasião das comemorações do V Centenário do Infante D. Henrique, o Navegador, e realizada em Portugal. Contei que, após a parada, foi dada "liberdade de ação" para todos os navios participantes e que, de acordo com a tradição em tais eventos, houve uma "corrida naval" entre eles. No caso em questão, entre o Cabo de São Vicente (sede da antiga Escola de Sagres) e a foz do Rio Tejo, ponto de acesso a Lisboa. O *Barroso*, briosamente, com todas suas caldeiras na linha, foi o terceiro colocado, perdendo apenas para o Cruzador americano *Des Moines* e para o vencedor da corrida, o novíssimo Cruzador francês *Colbert*, sendo mais de dez os navios que competiram.

O terceiro navio a ser visitado foi o cruzador espanhol *Vicente Yanez Pinzon*, onde fui recebido pelo oficial superior de serviço, que me explicou que todos os oficiais e o comandante do navio estavam em terra. Na ocasião, ofereceu-me um cálice de Jerez e agradeceu as boas-vindas do meu comandante.

O próximo navio era a fragata inglesa *Jaguar*, um navio novo em folha. O capitão-tenente de serviço, que usava uma luneta debaixo do braço, agradeceu a visita e disse-me que daria conhecimento do ocorrido ao comandante do navio, o qual no momento tinha ido a terra receber uns membros da colônia britânica local que convidara para uma pequena recepção informal a ser realizada a bordo naquela noite e que, desde já, eu estava convidado a comparecer. Disse-lhe então que o faria com prazer, embora devesse chegar um pouco atrasado devido a estar no meio da minha missão, faltando-me ainda quatro navios.

O quinto navio foi o Cruzador italiano *Caio Duilio*, cujo comandante também não se encontrava, sendo eu recebido pelo imediato, que agradeceu a visita e mandou servir-me um café, que àquela altura foi muito bem apreciado por mim.

Ao dirigir-me ao sexto navio, também um cruzador, o holandês *De Zeven Provence*, olhei meu relógio: eram 20 ho-

ras e 50 minutos. Fui levado à praça-d'armas, semelhante às dos nossos cruzadores, só que maior e mais bem iluminada. Qual a minha surpresa: os oficiais estavam todos a bordo e haviam terminado de jantar, lotavam todas as mesas e jogavam cartas, parecendo-me um torneio de bridge ou similar. Fui então acompanhado pelo oficial de serviço à câmara do comandante, onde este e o imediato já estavam me aguardando. Após apresentar-me e dado conhecimento do motivo de minha presença a bordo, passamos a conversar, quando nos foram oferecidas algumas doses de whisky, terminando assim minha visita.

O próximo e penúltimo navio da série era o navio-escola da Marinha portuguesa, o veleiro *Sagres*, ex-*Guanabara* da Marinha brasileira e ex-*Albert Leo Schlageter* da antiga Marinha alemã que, presa da Segunda Guerra Mundial, foi passado ao Brasil como indenização. Esse navio já era meu conhecido, pois em 1952 realizara nele minha primeira viagem de instrução, quando cursava o segundo ano do Colégio Naval. Embora de curta duração, tal viagem pareceu-me bastante significativa! Mais tarde, o *Guanabara* foi vendido pelo Brasil a Portugal pelo preço simbólico de US$ 100 mil e tornou-se o *Sagres*.

Àquela hora, poucos oficiais encontravam-se ainda acordados, mas três deles encontravam-se na praça-d'armas catando as sobras do cozido do almoço, quando comemoraram naquele dia, 10 de junho, o 55° Aniversário de Fundação da República Portuguesa. Ofereceram-me participar do ágape, mas declinei, aceitando apenas um copo de vinho verde, com que fiz um brinde pela data nacional de Portugal. Ficaram muito contentes e retribuíram com brindes à Marinha do Brasil.

Do *Sagres* rumei para o Contratorpedeiro *Uruguay*, o último dos oito navios estrangeiros, que, apesar de estar com suas luzes de fundeio corretamente acesas, encontrava-se às escuras e sem ninguém no convés. Resolvi, então, dar meia-volta e dirigi-me direto à Fragata *Jaguar*.

Ao chegar à fragata inglesa, fui recebido por um outro oficial de quarto, que me informou que o comandante já estava me aguardando na câmara e que o jantar seria servido a seguir. Disse-me que eu poderia dispensar minha lancha, pois após a recepção haveria condução do navio para levar os convidados e eu poderia aproveitá-la. Olhei o relógio, era meia-noite! Às 3h da manhã, a festa acabou e a lancha da Royal Navy, após deixar os convidados no cais do Ministério, levou-me à Praça XV, onde fiquei aguardando a primeira barca da cantareira.

Da estação das barcas em Niterói, telefonei para a sala de estado do CAM solicitando uma viatura. Ao lá chegar, o oficial que havia assumido no quarto d'alva informou-me que tudo estava em perfeita ordem e que, às 8 horas, passaria o serviço para a divisão que entrava, conforme fora determinado.

Cumprimentei-o e disse-lhe que a minha faina de representação tinha se realizado com sucesso, e ali eu me encontrava, são, salvo e sóbrio! Dei-lhe boa-noite e disse que iria para meu camarote dormir, sem hora para acordar.

Na segunda-feira, o diretor convidou-me para almoçar em seu gabinete, quando, em detalhes, fiz um relato verbal de toda a minha maratona.

Não posso ainda hoje, passados tantos anos, deixar de recordar agradecido ao Almirante Sá Earp pela oportunidade que me proporcionou de, em poucas horas, visitar tantos navios de guerra estran-

geiros e privar, por momentos, do convívio com oficiais de outras Marinhas que aqui vieram abrilhantar as comemorações do nosso 11 de Junho, em seu centésimo aniversário.

Calaboração de:

CARLOS AUGUSTO GUIMARÃES DE ANDRADE
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Relações públicas /; Visitas;

Toda construção humana é fruto da mente; as concepções libertadoras que temos da vida são criações do pensamento; e é na razão que se encontram todas as soluções da vida.

Alberto Montalvão

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



ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

AV. ALFRED AGACHE S/Nº CENTRO - INFORMAÇÕES: (0XX-21) 3870-6025 3870-6870







Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

O Espaço Cultural apresenta mais três módulos. No seu itinerário, percorra a *História da Navegação*, mergulhe na *Arqueologia Subaquática* e conheça a *Coleção Alves Câmara* – composta por modelos de embarcações regionais brasileiras e por ferramentas utilizadas na construção das embarcações. Há ainda uma sala de exposições temporárias, onde a arte também conta a nossa história.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu *Bauru*, antigo Contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial, e do *Submarino-Museu Riachuelo*, atracado no cais do Espaço.

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

ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A DOMINGO, DE 12H ÀS 17H, COM ENTRADA E ESTACIONAMENTO

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia 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 pela *Revista Marítima Brasileira*.

ALMIRANTE COCHRANE
(3 DE ABRIL DE 1823)

Fazem hoje oitenta anos que partiu do Rio de Janeiro a 1ª esquadra brazileira, com a nobre missão de dar combate na Bahia à esquadra portuguesa, que se oppunha à independência do Brazil. Era commandante desta esquadra o glorioso Lord Cochrane, Earl of Dundonald e mais tarde Marquez do Maranhão, – o almirante inglez que luctou pela independencia do nosso paiz até a sua consolidação, como já havia feito a outras nações sul-americanas. O 1º Governo da nova nação nomeou-o – 1º Almirante.

Um povo que não guarda suas tradições não merece a consideração dos demais

Sòmente ao cabo de quasi 80 anos, em 28 de junho de 1901, por iniciativa do Ministro Brazileiro em Londres, o Exmo. Sr. Dr. Joaquim Nabuco, – o Brazil prestou pela 1ª vez uma saudosa homenagem à memoria do glorioso vulto, indo o commandante do couraçado *Floriano*, o então capitão de mar e guerra Snr. Duarte Huet de Bacellar (em missão especial às potencias – Italia – Portugal – Allemanha e Inglaterra), acompanhado de tres dos seus officiaes, depositar uma corôa no tumulo do denodado Cochrane, que, embora oriundo d'outra nação, poz ao serviço do Brazil o prestigio do seu nome, a sua espada e a sua vida.

Nunca será tarde para reivindicarmos as nossas dividas e para rehabi-litarmo-nos das faltas commettidas. Um povo que não guarda suas tradições não merece a consideração dos demais.

Nesse sentido pois, pedimos venia aos Poderes competentes, para apresentar a idéa de ser dado o nome de – *Almirante Cochrane* – ao primeiro couraçado que fôr construido na 2ª phase que tomar a nossa marinha de guerra.

Seja o nome de quem em vida foi o fundador da escola de mar no Brazil, immortalizado no primeiro navio da marinha do futuro.

A. THOMPSON

O MOVIMENTO DOS SUBMARINOS NO PLANO VERTICAL

Segundo Cap. W. Hovgaard, R.M.D.

Nenhum dos vários problemas que se prendem à navegação submarina desafiou por tanto tempo a sagacidade dos engenheiros e inventores como a estabilidade de movimentos do navio no plano de immersão. Neste escolho naufragaram todas as tentativas mais ou menos bem ideiadas que illustram a historia das construcções submarinas do ultimo seculo, até que lhe deram uma solução definitiva as experiencias ainda recentes realisadas nos dous lados do Atlantico. Devemo-las principalmente ao engenheiro Holland, na America, e as cogitações patrioticas do illustre almirante Aube, na França, onde a solução technica acaba de ser coroada pelos mais brilhantes resultados tacticos.

Comprehende-se pois, o interesse que devera despertar este problema da parte dos estudiosos, attrahidos nas suas investigações scientificas para este terreno vasto e inculto. Elle fez o objecto de uma interessante conferencia na *Institution of Naval Architects*, pelo Commandante Willian Hovgaard, da real marinha dinamarqueza, cuja competencia na materia já se havia revelado em trabalhos anteriores.

(...)

CASAMENTO DOS MILITARES NA ALEMANHA

As ultimas decisões regulam a questão do seguinte modo: todo o official cujos vencimentos não attingem a 5.625 marcos por anno, é preciso justificar que sua futura traz uma renda de 1.875; se os vencimentos não são senão de 4.500, a renda é levada a 2.525. Além disso o official deve justificar a situação social e a familia na noiva declarar se é viuva ou divorciada; neste caso a autoridade militar tomará informações sobre as causas do divorcio antes de autorisar a celebração do casamento.

(Da Belgique Militaire*)*

ESCAPHANDRIA

APPARELHO BREVÈTÈ PARA O ESCAPHANDRO

Com este apparelho, recommendado pela firma Sièbe, Gorman de London, o operador é livre absolutamente de mover-se e trabalhar no grande fundo sem necessidade de comunicar-se com a superficie e isto por espaço de mais de 4 horas.

É adoptado tambem com efficacia nos trabalhos de minerios, quer para operação de investigação, quer para a de salvamento.

O portador respira o mesmo ar muitas vezes, pois que o acido carbonico emanente dos gazes nocivos é absorvido

pelo pequeno apparelho que o trabalhador traz na parte posterior da armadura no corpo, cujo apparelho purifica o ar provindo de oxygenio necessario e torna perfeitamente respiravel o ar mephitico circundante.

Este apparelho é provido de um reservatorio de aço para o oxygenio e em caso que este apparelho deva ser usado em logares longinquos onde seja dificil achar-se oxygenio, se suppre do motor necessario para produzir e carregal-o assim.

O VIGOR NO MANDO

Não foi aereamente pensando, que as nações estabeleceram a idade-limite para os officiaes de terra e mar passarem do serviço activo para a inactividade. Foi a experiencia que lhes dictou essa sabia disposição de lei a que nenhum paiz póde deixar de inclinar-se, pois que d'ella tiramos dois resultados – o 1º, de instituir para o serviço militar e naval, individuos vigorozos; o 2º, de abrir claro, com a retirada dos valetudinarios, para os fortes que, por aspiração justa, querem subir, o que só poderiam fazer até então, quando o decreto divino viesse eliminar os mais velhos ou achacozos.

Ora, o vigor physico não poderia ser comprehendido senão pela idade, porquanto só excepções de regra pódem fazer do velho-moço e vice-versa.

Não se poderia admittir a equiparação de um homem entrado em annos, n'um serviço sedentario de escriptorio, como funccionario publico ou de commercio, com um militar exposto às intemperies de climas, quer no mar, quer no campo, onde, além do corpo alquebrado não permittir a dezenvoltura de movimentos e a permanencia aos raios solares ou à neve, à chuva, etc.; ainda o seu cerebro fatigado não poder resolver problemas instantaneos em os quaes, a affouteza entra como factor principal.

Se a Historia fornece-nos exemplos de homens idozos, que brilharam com o discernimento e o arrojo dos tempos juvenis, esses, são as excepções da regra geral que ella mesma nos dá de que, os jovens generaes são os personagens que n'ella figuram.

Entre officiaes de terra e mar ha mesmo differença entre os serviços e os requisitos exigidos para o desempenho das suas funções. O official de marinha tem necessidade de ser mais joven que o official do exercito em correspondencia de postos e se um homem de mais de 60 annos póde commandar um corpo de exercito em 50% dos casos (considerado no nosso clima e no estado médio da conservação do individuo) não póde outro tanto fazer em 25% no commando da esquadra. Sem irmos mais longe basta apenas vermos que – a perfectibilidade da vizão é muito mais necessaria ao official do mar do que ao official de terra.

Todos sabem que ao maritimo exige-se um 6º sentido que é o – golpe de vista – e se em paizes, cuja vida é mais supportavel quer pelo clima, quer por certo conforto, que nós não temos, um homem de 70 annos é bastante cançado e só deve ter o repouso de espirito e de corpo, não será para extranhar que entre nós, um homem nestas condições, seja na quasi totalidade, um enfraquecido e portanto timorato e morozo.

Se consultarmos a Historia nos constataremos o que vamos avançar sem grande medo de errar – poucos serám os officiaes que farám alguma cousa ao collocarem nos seus punhos os bordados de general depois dos 45 annos. – O homem chega nesta idade à plenitude de suas faculdades

moraes e intellectuaes na sua vida publica. Até ahi elle foi juntando thezouros de saber e de experiencia, chegou ao cimo da montanha de onde elle descortina os horisontes do passado e do futuro. Póde nessa culminancia se conservar ainda por muito tempo, mas nunca mais poderá subir; no dia que sahir desse estagio será para descer, só se apercebendo dessa descida pelo olhar plangente que volver para traz, para traz...

Nesse presupposto pois, os governos devem ter todo o empenho de conservar o estimulo nos jovens que desejam subir com mocidade e vigor.

Não queremos diser com isto que, seja a única clausula para a ascenção nos postos militares, a pouca idade relativa – não; fomos até sempre de opinião que deve haver um certo equilibrio entre a idade e a habilidade profissional; mas queremos fazer avivar a idéa de que, com a divisa "governar é prever", deve ser todo o empenho dos dirigentes da força de uma nação, PREPARAR OS SEUS FUTUROS GENERAES.

Se ao envez de estender-se a mão aos jovens que querem trabalhar e produsir, negar-se-lhes o que elles sòmente pedem (o que não é muito quando só pedem justiça, meios de estudos e applicação desses), deixando-os de lado, afogando o seu enthusiasmo que pouco a pouco definhará por falta de campo para dar-lhe expansão, se, em logar de dar-se-lhes a escola do mando, os encostarmos na tibiesa do subalterno, nós não poderemos contar em futuro, com um grupo de generaes capazes, pois que só pódem ser os que, desde verdes anos, foram arregimentados na escola do mando, onde as responsabilidades lhes deram a fibra de aço – imprescindivel e sem a qual nenhum cabo de guerra conseguirá preencher, cabalmente, o logar que occupa no mundo militar.

Quando mesmo encontre-se um official novo, estudiozo e cheio de ardor, deste official nada se poderá esperar se não fôr dada a escola de applicação do mando.

Difficil esta como é para nós, nenhum dos nossos commandantes abdica das poucas occasiões que tambem tem, para dal-a ao seu official. Além disso ha, entre nós, o preconceito muito commentado também nos Estados Unidos, de que não se deve dar à mãos inexperientes a direcção de navios e de outros cargos em summa, que entretanto só poderiam desenvolver o gosto e a consciencia da responsabilidade que é tão necessaria quanto tolhida fica a individualidade sem aquella.

Se não se póde dar a direcção de navios por exemplo à mãos inexperientes, cahiremos num circulo viciozo pois que só se póde ter experiencia adquirindo-se-a.

A. THOMPSON

NECROLÓGIO

✞ 2/7/2002	– VA	OCTÁVIO FERRAZ BROCHADO DE ALMEIDA
✞ 18/11/2002	– VA	GERSON SÁ PINTO COUTINHO
✞ 2/12/2002	– AE	WALDECK LISBOA VAMPRÉ
✞ 17/12/2002	– CA	MÁRIO CARNEIRO DE CAMPOS ESPOSEL



OCTÁVIO FERRAZ BROCHADO DE ALMEIDA
★ 8/5/1919
✞ 29/12/2002

O Almirante Brochado era natural do Estado de São Paulo, onde nasceu em 8 de maio de 1919. Era filho de Francisco Brochado de Almeida e Lucilla Ferraz Brochado.

Ingressou na Escola Escola Naval em 15 de abril de 1937, sendo declarado guarda-marinha em 24 de dezembro de 1941, ainda sob a comoção do ataque japonês a Pearl Habour.

Suas promoções foram as seguintes: a segundo-tenente em 16 de outubro de 1942, a primeiro-tenente em 30 de junho de 1944 e a capitão-tenente em 9 de maio de 1946. Aos postos que se seguiram foi promovido sempre por merecimento: a capitão-de-corveta em 25 de março de 1953, a capitão-de-fragata em 24 de junho de 1958 e a capitão-de-mar-e-guerra em 19 de dezembro de 1965. Ao passar para a reserva, a pedido, foi promovido a vice-almirante, em 7 de outubro de 1966. Retornou ao serviço ativo para chefiar a Diretoria do Pessoal Civil da Marinha (DPCvM), o que fez de 19 de maio de 1979 a 2 de maio de 1985.

Em sua carreira alternou inúmeras vezes entre embarcado e no Estado-Maior da Armada (EMA), onde serviu quatro vezes: de

fevereiro de 1948 a abril de 1950 (como primeiro encarregado do Centro de Informações da Marinha – Cenimar), de dezembro de 1951 a maio de 1954 (no Cenimar), de outubro de 1959 a junho de 1962 e, finalmente, de junho de 1965 a outubro de 1966.

Seu primeiro embarque foi no Navio-Escola *Almirante Saldanha*, em viagem de instrução para guardas-marinha interrompida, logo no início, no porto de Montevidéu devido à aproximação da guerra às costas do Brasil. Naquele navio esteve de abril a dezembro de 1942. Já como tenente, serviu no Navio Auxiliar *Vital de Oliveira* de outubro a dezembro de 1942 e no Contratorpedeiro *Maranhão* de dezembro de 1942 a agosto de 1945, de onde desembarcou para comandar o Navio-Mineiro *Itajaí*, de setembro de 1945 a abril de 1946.

Seguiu então para Mato Grosso para ser assistente do comandante da Flotilha, função que desempenhou de maio de 1946 a julho de 1947. Nesse período, cumulativamente, comandou interinamente o Monitor *Pernambuco* (de 9 de julho a 21 de agosto de 1946) e foi assistente do comandante do 6º Distrito Naval (19 de setembro a 4 de novembro de 1946).

Voltando ao Rio de Janeiro, serviu na administração da Escola Naval de setembro de 1947 a fevereiro de 1948.

Após passar pelo Estado-Maior da Armada, embarcou no Navio Auxiliar *Duque de Caxias* (abril de 1950 a junho de 1951) e nos Cruzadores *Tamandaré* (junho a novembro de 1951) e *Barroso* (9 de novembro a 21 de dezembro de 1951).

Após nova passagem pelo EMA, imediatou o Navio-Escola *Guanabara* (maio de 1954 a outubro de 1955), seguindo-se a Estação-Rádio do Rio de Janeiro em outubro de 1955 e, como seu encarregado, de abril a outubro de 1956.

Transferido para a Bahia, serviu no Comando do 2º Distrito Naval de agosto de 1957 a dezembro de 1958 e na Escola de Aprendizes-Marinheiros de março a agosto de 1958. Nesse período foi comandante militar do navio de passageiros *Raul Soares* de 25 a 30 de janeiro de 1958, quando este então o levou de Salvador para Recife.

Regressando ao Rio de Janeiro, foi nomeado vice-diretor da Escola de Marinha Mercante, onde esteve de dezembro de 1958 a outubro de 1959.

Após nova passagem pelo EMA, foi imediato do Navio-Transporte de Tropas *Barroso Pereira* de julho de 1962 a fevereiro de 1964.

Seguiu-se o comando do Contratorpedeiro *Acre*, de março de 1964 a maio de 1965 e, pela última vez no EMA, quando então solicitou passagem para a Reserva Remunerada.

Convocado no posto de vice-almirante, foi diretor da Diretoria do Pessoal Civil de maio de 1979 a maio de 1985.

Além dos cursos de carreira, incluído o de Tática Anti-Submarino para comandantes e imediatos, em 1964, fez seis outros, todos na área de informações, no Estado-Maior do Exército brasileiro e nos Estados Unidos (Central de Intelligence Agency, Provest Marshal School, Indiana State Police e Naval Inteligence School).

Em reconhecimento aos seus serviços, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha de Serviços de Guerra com três estrelas, Medalha da Força Naval do Sul, Medalha do Mérito Marinheiro com duas âncoras, Medalha Militar de ouro, medalhas dos Méritos Naval, Militar e Aeronáutico (todas no grau de comendador), Medalha do Mérito Tamandaré, Santos Dumont e Medalha do Pacificador.

À família do Almirante Brochado, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

O AMIGO BEM HUMORADO

Em sua consciência, Octávio deixou-me a impressão de que se desligou do nosso con-

vívio, muito antes de seu passamento. Contudo, não perdeu seu bom humor, que o caracterizava nas mais variadas circunstâncias.

Nos idos de 1940, seus colegas de turma perceberam-lhe esta faceta de sua personalidade, e, no álbum de formatura, acentuaram-lhe o porte altivo, o entusiasmo pela Marinha e também sua verve. Pois sua visão do mundo com bom humor não o abandonou nos tempos finais quando insidiosa doença veio limitá-lo em sua liberdade.

Em sua lembrança conseguia reviver os bons dias a bordo de muitos navios.

Logo depois de formado, embarcou em contratorpedeiro para as patrulhas de guerra, mas estas eram cheias de fatos pitorescos ocorridos no mar.

As vicissitudes de assustar um submarino alemão com um Contratorpedeiro *Maranhão*, muito antigo, eram completamente esquecidas, mas lembrar de um comandante Mário, em diálogo com um modesto marinheiro assustado, vestindo colete salva-vidas, telefone e máscara de combate a incêndio, a título de máscara contra gases, isto o fazia sorrir.

A viagem de guarda-marinha só chegou a Montevidéu, mas a recepção no Uruguai, regada a cidra, rendia história que até me parecia inventada, pois os uruguaios os receberam como heróis de guerra, que aportaram ali a bordo do velho *Saldanha*.

O tempo, no final da carreira, passou a não ter muito sentido para ele.

As lembranças de fatos a bordo do Navio-Transporte *Duque de Caxias*, no ano santo, levando romeiros para a Itália, conseguiam misturar-se a dias felizes em que dirigiu a Escola de Aprendizes da Bahia.

O ponto alto deve ter sido a organização da Cabana da Barra, quando recebeu a missão de homenagear uma italiana que recebeu como prêmio, na Itália, uma viagem ao Brasil.

No programa de recepção, levada a efeito na Cabana da Barra, Octávio simulou uma série de perguntas previamente combinadas com a moça. À pergunta sobre qual era o melhor curso de preparação para a Marinha, a resposta da moça veio pronta: Curso Giovanni de Bote, referência "sutil" ao Curso João das Botas, curso preparatório que ele havia organizado em Salvador.

Octávio não era campineiro mas parecia.

Desde aspirante, ficou conhecido na cidade.

Um fato curioso o marcou num período de férias.

O Ginásio Diocesano iria inaugurar sua piscina com uma festa aquática. Alguns alunos do Ginásio o convidaram para participar da festa.

Havia um problema: ele não era um velocista e não poderia participar das competições na piscina. Disse então que poderia participar da festa nadando em baixo d'água. Atravessaria a bonita piscina de água límpida e azulejada, por baixo d'água.

Chegada a hora, lá estava ele como uma atração extra. Houve um anúncio em megafone e Octávio caiu na água. A platéia ficou em silêncio, acompanhando aquele vulto, nadando como rã. Quando terminou a travessia, os alunos e outras pessoas presentes começaram a bater palmas, mas Octávio virou e continuou com destino ao ponto de partida. O público começou a ficar preocupado. Nunca tinha visto aquilo. Pior, terminada a segunda travessia o jovem aspirante de Marinha partiu para a terceira travessia. Ao final da terceira emendou uma quarta travessia, quando veio à tona e subiu na baliza de onde partira. Ali ele ouviu um estrondoso aplauso. Octávio lembrava-se disto com felicidade.

Ainda em Campinas, Octávio recebeu enorme influência de um pastor presbiteriano chamado José Borges dos Santos Jr., um orador excepcional e um mestre no púl-

pito. Octávio veio para a Escola Naval tendo dentro de si uma semente de presbiteriano zeloso.

Por isto é que posso dizer do meu cunhado e amigo que ele "combateu o bom combate, acabou a carreira, guardou a fé."

LYSIAS RULAND KERR
Contra-Almirante (Refº)

NO MEU TEMPO – DA TURMA DE 1937

Recebemos do Comandante Alberto José Carneiro de Mendonça o texto abaixo que é cópia da página do "No meu tempo" da turma de 1937, que, como disse o nosso colaborador, nada melhor poderia retratar a personalidade do Almirante Brochado, seu colega de camarote e amigo.

"Foi de São Paulo, da terra do frio e da garoa, que importamos este raro exemplar da fauna glacial, dono de um espírito fluente mas de características nada calorificas. Alto e bem provido de corpo, muito corado, ninguém acredita ser ele mais eficiente que o sistema Carrier moderno. Somente depois de ouvi-lo em uma de suas célebres "últimas", é que bem se pode avaliar o quilate e a extensão de sua verve. A primeira vez que se revelou foi na viagem de 1937, através de duas canções que fizeram época; quem não se lembra do *J'ai perdu le dó*, tantas vezes entoado em coro pelo alojamento de boreste? Sua presença era obrigatória em qualquer roda e, por mais sisudo que fosse o assunto, sempre encontrava motivo para uma blague.

Desde o Curso Prévio, dava a nota em formaturas externas da Escola, pelo seu garbo todo especial, o que lhe valeu o título de Porta Estandarte, aliás muito justo.

Dono de uma imaginação fértil, muitas foram as personagens por ele criadas e já célebres pela aceitação que tiveram. Entre elas, fazemos referência a uma ave hipotética de nome bastante original e a um cidadão denominado "Aristeu", responsável por tudo que acontece e de procedência totalmente desconhecida.

O nosso colega, não é somente um espirituoso notável, dedica-se também à música sendo hábil solista. Quem o apreciou nas horas de arte das viagens de instrução poderá, melhor do que nós, descrever sua habilidade.

Sempre teve queda para tudo que dissesse respeito a "fundo"; corredor de fundo muito esforçado, era à custa de intensivos treinos que conseguia terminar o percurso, depois de ter passado por uma série de colorações só semelhantes às de um arco-íris; na piscina, só nadava no "fundo" e, quando mergulhava, os colegas precisavam de um binóculo para procurá-lo quando emergisse; foi o mais "fundo" sabrista da equipe de esgrima da turma; no camarote, estava sempre no "fundo" de um montão de cartas, diga-se de passagem: sua mania mais característica; e, como Encarregado Geral dos Pavimentos, vivia "fundeando" todos os objetos que encontrava à matroca...

É de hábitos bastante metódicos e não raro o encontramos de portas fechadas e agasalhado, não só para evitar resfriados ocasionais, como também conservar constante sua energia interna."



GERSON SÁ PINTO COUTINHO
★ 18/4/1912
† 18/11/2002

O Almirante Coutinho nasceu na cidade do Rio de Janeiro, filho de Aristides de Frias Coutinho e Esther de Sá Pinto Coutinho.

Entrou para a Marinha como primeiro-tenente médico em 25 de junho de 1937. Foi promovido a capitão-tenente em 13 de março de 1942 e a capitão-de-corveta em 6 de junho de 1946, e, por merecimento, a capitão-de-fragata em 25 de março de 1953 e a capitão-de-mar-e-guerra em 7 de outubro de 1958.

Alcançou o almirantado em 11 de novembro de 1966 e o último posto da carreira de médico, vice-almirante, em 5 de fevereiro de 1971, passando para a Reserva Remunerada em 10 de dezembro de 1974, desligando-se do serviço ativo ao contar mais de 47 anos de bons serviços.

Sua vida na Marinha foi dedicada precipuamente à família naval na Associação Médico-Social da Armada, durante mais de seis anos e meio e à administração da saúde da Marinha, na Diretoria de Saúde, durante quase oito anos e meio.

Sua carreira iniciou-se no Encouraçado *Minas Gerais* (7/37 a 1/38) seguindo-se o Sanatório Naval de Nova Friburgo (1/38 a 5/39) e o Hospital Central da Marinha (5/39 a 6/40).

Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu na Comissão Naval Brasileira em Miami (10/42 a 1/44), na Comissão de Instalação da Base Naval de Natal (1/44 a 11/44) e no Encouraçado *São Paulo*, fundeado em Recife (11/44 a 12/45).

Imediatamente antes e depois da guerra serviu no Instituto Naval de Biologia (atual Hospital Naval Marcílio Dias) (6/40 a 9/42 e 12/45 a 12/49). Serviu na Associação Médico-Social da Armada primeiramente como médico (12/49 a 5/53) e posteriormente como seu diretor, já como almirante (11/66 a 4/71). Na Diretoria de Saúde da Marinha serviu três vezes: como médico, de maio de 1953 a outubro de 1954, na Junta Superior de Saúde, como chefe de departamento, de junho de 1963 a abril de 1964; e como seu diretor, no último posto da carreira, de abril de 1971 a dezembro de 1974, quando passou para a reserva remunerada.

No antigo Hospital Naval Marcílio Dias, serviu de outubro de 1954 a maio de 1963, inclusive como vice-diretor e, mais tarde, como seu diretor, de abril de 1964 a novembro de 1966.

Na sua formação médico-militar, especializou-se em radiologia e tisiologia.

Sua capacidade profissional foi reconhecida por diversos títulos e honrarias que recebeu, como membro titular da Aca-

demia Brasileira de Medicina Militar (1968) e membro honorário da Associação de Cirurgia Militar dos Estados Unidos (1969).

Em suas condecorações incluem-se: a Medalha de Serviços de Guerra com duas estrelas; as medalhas das ordens do Mérito Naval e Mérito Militar no grau de grande oficial e grã-mestre, respectivamente; medalhas dos Méritos Tamandaré e Santos Dumont; medalha Militar de ouro com passador de ouro e as comemorativas Marechal Caetano de Farias, Hanemaneana, ao Cinqüente-nário de Nascimento de Rui Barbosa e ao 1º Congresso Nacional de Hospitais.

À família do Almirante Coutinho, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.



WALDECK LISBOA VAMPRÉ
★ 27/7/1908
† 2/12/2002

O Almirante Waldeck Lisboa Vampré nasceu no Estado de São Paulo, filho de João Vampré e Piratina Lisboa Vampré.

Sentou praça de aspirante em 11 de abril de 1925, sendo declarado guarda-marinha em 20 de dezembro de 1928.

Foi promovido aos primeiros postos na época conturbada da Revolução de 1930 e da Paulista de 1932, a saber: a segundo-tenente em 10 de outubro de 1929, a primeiro-tenente em 27 de agosto de 1931 e a capitão-tenente em 28 de dezembro de 1933. Seguiram-se as promoções, todas por merecimento: a capitão-de-corveta em 28 de dezembro de 1944, a capitão-de-fragata em 11 de abril de 1950 e a capitão-de-mar-e-guerra graduado em 19 de julho de 1954, efetivado quatro dias após.

Alcançou o almirantado em 20 de julho de 1960, sendo promovido a vice-almirante em 19 de novembro de 1964 e a almirante-de-esquadra em 10 de abril de 1969.

Sua carreira iniciou-se no Cruzador *Rio Grande do Sul*, ainda como guarda-marinha aluno (abril a outubro de 1929), seguindo-se o Encouraçado *São Paulo* (outubro de 1929 a novembro de 1931), quando foi destacado para o Cruzador *Barroso* durante um mês a partir de 16 de outubro de 1930.

Seguiu-se o período que incluiu a Revolução Paulista de 1932, durante o qual embarcou no Tender *Ceará* (novembro de 1931 a abril de 1932), no Tender *Belmonte* e no Paquete *Comandante Alcídio* (julho a setembro de 1932), no Navio Auxiliar

Itajubá (1 a 20 de outubro de 1932) e no Rebocador *Laurindo Pitta*, levando uma draga do Rio de Janeiro a Cabedelo.

Após, embarcou no Navio Auxiliar *Calheiros da Graça* (outubro de 1932 a abril de 1934), fazendo inúmeras viagens de instrução para aspirantes na costa do Brasil, e no Navio Hidrográfico *Rio Branco* (abril de 1934 a janeiro de 1935), como imediato a partir de 17 de maio de 1934. No período foi destacado para o Rebocador *Laurindo Pitta* como seu imediato.

Seguiu-se a viagem de guarda-marinha do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (janeiro de 1935 a fevereiro de 1936) e o curso de especialização em Hidrografia a bordo do Navio Hidrográfico *Rio Branco* (outubro-novembro de 1936).

Desembarcou, então, para a Diretoria de Navegação (maio de 1937 a março de 1939), seguindo-se a Escola Naval, onde foi instrutor de março de 1941 a agosto de 1942.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial, foi mandado instalar a Comissão Naval Brasileira em Miami (setembro de 1942), lá permanecendo até abril de 1944.

Voltando ao Brasil, embarcou no Encouraçado *Minas Gerais* (maio de 1944 a janeiro de 1945), que servia de fortaleza para a defesa do porto de Salvador.

Seguiram a Escola de Guerra Naval, trabalhando com a Missão Naval Americana (abril de 1945 a maio de 1946) e a Diretoria de Navegação, posteriormente Diretoria de Hidrografia e Navegação (maio a dezembro de 1946).

Voltou a embarcar no Navio Hidrográfico *Rio Branco*, desta vez como seu comandante (dezembro de 1946 a março de 1947) e no Contratorpedeiro de Escolta *Babitonga*, também como comandante (outubro de 1947 a março de 1949), para em seguida servir no Estado-Maior da Armada (abril de 1949 a janeiro de 1950) e na Escola de Guerra Naval – EGN (janeiro de 1950 a janeiro de 1951).

Terminado o curso na EGN, fez parte da primeira tribulação do Cruzador *Tamandaré* (março de 1951 a março de 1954), tendo sido seu imediato a partir de 18 de julho de 1952.

Após um breve período na Diretoria do Pessoal (maio de 1954 a fevereiro de 1955), foi capitão-dos-portos da Bahia (maio de 1955 a março de 1956) e comandante do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (maio a dezembro de 1958) desembarcando para ser, então, adido naval no Chile (março de 1959 a fevereiro de 1961), quando foi promovido a contra-almirante.

Voltou ao Brasil para servir no Estado-Maior da Armada – EMA (outubro de 1961 a março de 1962) seguindo um período conturbado politicamente do Brasil em que permaneceu adido, sem função, à Diretoria de Pessoal (setembro de 1962 a abril de 1964). Posteriormente, foi chefe do gabinete do Ministro da Marinha (abril de 1964 a janeiro de 1965), seguindo-se a Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos (fevereiro de 1966 a fevereiro de 1967), a vice-chefia do Estado-Maior da Armada (março a novembro de 1967) e a Diretoria-Geral de Portos e Costas (novembro de 1967 a junho de 1969), onde foi promovido a almirante-de-esquadra, passando para a reserva remunerada em 11 de novembro de 1969.

Pelos seus serviços, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha Naval do Mérito de Guerra com 1 estrela, as Ordens do Mérito Naval (grande oficial), Militar e Aeronáutico, (ambas no grau de comodoro) e Rio Branco (grande oficial), Medalha Militar de Platina, Mérito Tamandaré e Mérito Militar do Chile.

À família do Almirante Vampré, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.



MÁRIO CARNEIRO DE CAMPOS ESPOSEL
★ 4/11/1911
† 17/12/2002

O Almirante Esposel nasceu no antigo Distrito Federal, filho de Mário Monteiro Esposel e Anna Carneiro de Campos Esposel.

Ingressou na Escola Naval em 10 de abril de 1929, deixando-a como guarda-marinha em 28 de novembro de 1932. Sua promoção a segundo-tenente deu-se a 19 de agosto de 1933, a primeiro-tenente a 14 de março de 1935 e a capitão-tenente, a 16 de dezembro de 1937. Seguiram-se três promoções por merecimento: a capitão-de-corveta, em 22 de novembro de 1945; a capitão-de-fragata, em 22 de março de 1952; e a capitão-de-mar-e-guerra, em 23 de junho de 1958. Alcançou o almirantado em 25 de dezembro de 1964, nele sendo promovido a vice-almirante, em 6 de junho de 1967, posto no qual passou, a pedido, para a Reserva Remunerada, em 31 de dezembro de 1970.

O 5º ano da Escola Naval, como guarda-marinha aluno, fez a bordo do Navio Auxiliar *Vital de Oliveira* (depois navio hidrográfico), entre 17 de janeiro de 1933 e 25 de agosto do mesmo ano.

Seu primeiro embarque como oficial foi no Cruzador *Bahia* (1/9/33 a 24/5/34), quando esteve também destacado para o Navio Auxiliar *José Bonifácio* (17 a 21/11/33). Em sua viagem de instrução, foi para a Inglaterra no navio do Lloyd Brasileiro *Siqueira Campos* (30/5 a 24/6/34), embarcando depois, naquele país, no recém-construído Navio-Escola *Almirante Saldanha* (26/6 a 10/11/34). Ainda como segundo-tenente, embarcou no Navio Auxiliar *José Bonifácio* (futuro navio hidrográfico) (12/11/34 a 5/8/35), seguindo-se o Tênder *Ceará* (8/8/35 a 6/3/36), de onde foi destacado para o Tênder *Belmonte*, de 19 a 30/11/35, para observação de tiro.

Após seu curso de Especialização e Aperfeiçoamento de Máquinas, embarcou no Encouraçado *Minas Gerais* em 11 de janeiro de 1937, permanecendo até 23/6/41, onde, cumulativamente, foi instrutor do Curso de Especialização de Máquinas, em 1938 e 1939.

Seu embarque seguinte foi no Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, em 23 de junho de 1941, sendo seu imediato por três meses e meio (6/2 a 24/5/43), indo depois para Mato Grosso comandar o Aviso *Oiapoque* (7/7/43 a 19/9/44). Durante o seu comando acumulou, por sete meses, a assistência do comandante Naval de Mato Grosso (16/11/43 a 20/6/44).

Na Escola Naval, como instrutor e comandante de companhia, serviu quase quatro anos (3/11/44 a 28/7/48). Nesse período fez a viagem à Itália conhecida como "Dos Cardeais", a bordo do Navio Auxiliar *Duque de Caxias* (23/1 a 23/3/46).

Seguiu-se a imediatice do Contratorpedeiro *Mariz e Barros* (3/8/48 a 4/2/50), quando foi comandante nomeado por 40 dias (10/11 a 20/12/48); transferiu-se então para

Londres para ser adjunto do adido naval (31/5/50 a 18/1/52). Nesse período foi adido naval interino por um mês (22/6 a 28/7/50) e, cumulativamente, fiscal de construção dos navios para o Serviço de Navegação da Bacia do Prata desde 22 de abril de 1950.

Após servir no Estado-Maior por mais de três anos e meio (2/10/52 a 20/3/56), período em que fez o Curso de Comando e Estado-Maior das Forças Armadas na Escola Superior de Guerra, foi nomeado comandante do Navio-Escola *Guanabara* (24/3/56 a 5/8/58). Seguiu, após, para Santa Catarina para ser chefe do estado-maior do comandante do 5º Distrito Naval (10/10/58 a 15/5/59) e capitão dos portos (16/5/59 a 15/1/60).

Voltou à Escola Naval como seu vice-diretor (21/1/60 a 10/3/61) antes de comandar o 1º Esquadrão de Contratorpedeiros (18/3 a 4/12/61) e ser vice-diretor da Escola de Guerra Naval (22/3/62 a 14/7/64) e chefe do estado-maior do comandante-em-chefe da Esquadra (16/7/64 a 14/4/65), quando então foi promovido a contra-almirante em 25 de dezembro de 1964.

Como almirante, seguiram-se o comando da Força Aeronaval (14/4/65 a 2/3/66), uma subchefia do Estado-Maior da Armada (23/5 a 30/6/57), o comando do 7º Distrito Naval – Mato Grosso (25/7/67 a 23/1/69) e o cargo de diretor da Diretoria de Ensino da Marinha (1/7/69 a 16/3/71) período em que acumulou, por sete meses, a presidência da Comissão de Investigação Sumária da Marinha (3/7/69 a 9/2/70).

Nessa direção, pediu passagem para a Reserva Remunerada (31/12/70), sendo desligado do serviço ativo da Marinha em 16 de março de 1971.

Como almirante, fez o Curso Superior de Guerra da Escola Superior de Guerra (3/3 a 20/12/66). Além desse curso e dos obrigatórios de carreira, fez o curso de Tática Anti-Submarino para comandantes e imediatos (8/5 a 5/6/61) e o de Comando e Estado-Maior Combinado da Escola Superior de Guerra (28/4/55 a 27/1/56).

Em retribuição aos serviços prestados à Marinha e ao Brasil, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha Naval do Mérito de Guerra com 1 estrela e de Força Naval do Sul; Ordens do Mérito Naval, do Mérito Militar e do Mérito Aeronáutico, as três no grau de comendador e a Ordem do Mérito de Rio Branco no grau de grande oficial; Medalha do Mérito Tamandaré e Medalha do Serviço Militar de platina com passador de platina, além de duas comemorativas – Cinqüentenário da Proclamação da República e Centenário de Nascimento de Rui Barbosa. Foi agraciado também com a Medalha do Mérito Militar de 2ª classe do governo de Portugal.

À família do Almirante Mário Esposel, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.



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) 3870-6025/3870-6879.

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os 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

A *Revista Marítima Brasileira* do 4º trimestre de 2002 publicou algumas matérias relacionadas à música: O mar na música de Verdi; Banda Sinfônica do CFN no Teatro Municipal; Jubileu de Prata da Sociedade Oswaldo Cabral; Rinsky-Korsakov, da Marinha Russa; Orquestra Sinfônica da Empresa de Navegação Evergreen e a Orquestra Petrobrás Pró-Música (OPMM).

Como tal enviamos à Orquestra Petrobrás Pró-Música um exemplar e tivemos a satisfação de receber do Diretor Artístico e Regente Roberto Tibiriça a gentil mensagem:

"Muito obrigado pela magnífica revista marítima! Fiquei encantado com o trabalho. Muito obrigado pelas simpáticas palavras a meu respeito e da Orquestra Petrobrás Pró-Música."

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.

ERRATA

A FLOTILHA DE SUBMERSÍVEIS E O LEVANTE DO ENCOURAÇADO *SÃO PAULO*

(*RMB* 1º/03 – páginas 101 a 139)

Na cronologia da página 102 as expressões corretas são:

- 05/07/1924 – Revolução de Isidoro
- 13/07/1924 – Levante da Flotilha do Amazonas
- 21/10/1924 – 2h da madrugada – Início planejado da Conspiração Protógenes
- 04/11/1924 – pela manhã – Levante do Encouraçado *São Paulo*
- 05/11/1924 – 21h04 – Encouraçado *Minas Gerais* suspende com vários navios, para o sul

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

VA	(Ref^{a})	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG	(Ref^{a})	Milton Sergio Silva Corrêa
CMG	(Ref^{a})	Alberto do Valle Rosauro de Almeida
FC		Deolinda Oliveira Monteiro

SUMÁRIO

EDUCAÇÃO

CENTRO DE INSTRUÇÃO
Centro de Instrução de Marítimos de Companhia de Navegção (263)

FORÇAS ARMADAS

FRAGATA
Programa europeu de onze fragatas (264)

NOMES

Yamamoto, Ysoroku (266)

PODER MARÍTIMO

LOIDE BRASILEIRO
Lloyd Brasileiro – Participação na Segurança Nacional (266)

POLÍTICA

POLÍTICA DOS ESTADOS UNIDOS
É tempo de moderarmos nosso excessivo intervencionismo (268)

PSICOSSOCIAL

MÚSICA
Maestro Eleazar de Carvalho (268)

CENTRO DE INSTRUÇÃO DE MARÍTIMOS DE COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO

Em 12 de fevereiro, em um jantar de gala no Painted Hall do Royal Navy College, Greenwich, London, várias figuras proeminentes da indústria naval reuniram-se para a apresentação do Prêmio da Lista de Excelência Marítima do Lloyd.

O prêmio por Excelência no empenho em Treinamento e Educação foi conferido ao armador da Taiwan, Evergreen Marine Corporation. Slin Yeh, Presidente da Evergreen UK Ltda, recebeu o troféu das mãos de Harald Seibecke, gerente de área, Benelux & North West Europe, Germanischer Lloyd, patrocinadores desse prêmio.

A Evergrween tem tido uma longa história de dedicação a treinamento e educação dos seus marítimos. Por muitos anos, Taiwan treinou seus oficiais em faculdades e universidades em terra como parte do sistema educacional da nação. Em 1977, o fundador da Evergreen, Chang Yung-fa, fundou um "Merchant Ship Hall", arquitetado como a superestrutura de um navio, na Universidade de Tamkang. Desses estudantes universitários era esperado que passassem algum tempo no mar e, nos primeiros dias, a Evergreen providenciou lugares para cadetes em seus navios. Em 1979 Chang deu um passo adiante e comprou um navio especificamente para servir como navio-escola. Apropriadamente, ele foi batizado como *Ever Training*. Em 1985 a ele se juntou o *Ever Trust*, antigo *Ever Safety*, que tinha sido transformado num porta-contentores de 440 TEU, com acomodações para 200 cadetes.

Nos anos 80 a frota da Evergreen expandiu-se e, ao final da década, a companhia havia se tornado a maior proprietária de porta-contentores. Embora duas outras operadoras de contentores (criadas através de fusão) atualmente controlem frotas maiores (inclusive tonelagem de frete), o Grupo Evergreen ainda é o maior proprietário de porta-contentores do mundo.

Entretanto, a educação pública de marítimos em Taiwan tem sido bastante reduzida e, atualmente, há apenas uma universidade que oferece cursos para cadetes marítimos. O *Ever Training* – após 63 anos transportando 1.668 cadetes – e o *Ever Trust* foram sucateados, mas a Evergreen ainda providencia vagas para estudantes taiwaneses fazerem dias de mar em 20 a 25 navios que recebem dois ou três cadetes cada, durante o período letivo de julho-janeiro/fevereiro.

Em 2001/2, a nova companhia Evergreen do Reino Unido, Hatsu Marine, arrendou cinco porta-contentores *post-panamax* de bandeira britânica e, em 2002, os primeiros dois cadetes britânicos foram embarcados em navios do Grupo Evergreen.

Confrontada com a escassez de facilidades para treinamento em Taiwan, a Evergreen decidiu construir seu próprio Centro Evergreen de Treinamento Marítimo (Evergreen Seafarer Training Center), inaugurado em agosto de 1999. Foi concebido com três metas específicas, a saber:

– aprimorar as habilidades profissionais dos tripulantes do Grupo Evergreen;

– reduzir os riscos de acidentes ou de poluição no ambiente marinho;

– atuar em conformidade com os regulamentos internacionais como o Código STCW95 (Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers), o Código ISM (International Safety Management) e padrões que regulam as inspeções de segurança portuária.

Antes da inauguração desse novo Centro, a Evergreen havia treinado seu pessoal em várias faculdades de Taiwan. Entretanto, a companhia percebeu que essas facilidades estavam superlotadas e que seus marítimos não conseguiam tempo suficiente de treinamento em simuladores como desejado pela Evergreen. Construindo seu próprio estabelecimento de treinamento, pôde a Evergreen exercer total controle sobre seu cronograma de programas de treinamento e, ainda mais, criar uma facilidade na medida de suas necessidades. A qualquer momento, até 120 marítimos podem ser encontrados cursando no Centro.

O Centro está também desempenhando papel-chave na capacitação de oficiais experientes da Evergreen para que obtenham certificados do Reino Unido e, assim, possam tripular novos navios registrados no Reino Unido[1].

Muitos visitantes do Centro têm elogiado tanto o *hardware* como a qualidade dos programas de treinamento. Maurice Storey, gerente-geral da UK's Maritime and Coastguard Agency, declarou abertamente à Lista do Lloyd que o Evergreen Seafarers Training Center era simplesmente uma das melhores facilidades que ele já tinha visto em qualquer lugar do mundo. Considerou, ainda, que ele ter sido dedicado aos requisitos de uma única companhia o fazia particularmente extraordinário.

O aumento dos requisitos da Evergreen significa que inicialmente apenas o pessoal do Grupo estava sendo treinado, mas a Evergreen agora abriu suas portas a outras companhias. Ainda mais, inaugurou facilidades de treinamento no Vietnã e nas Filipinas, países que ser tornaram especificamente equipados para oferecer aos seus marítimos oportunidade de treinamento para oficiais de convés ou de máquinas.

Outros detalhes pelo E-mail: info@dunelmpr.co.uk ou Website: www.dunelmpr.co.uk (Nota à imprensa da Dunelm Public Relations, Londres, de 19/2/2003).

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO> /; Ensino Profissional Marítimo /; Centro de Instrução /; Empresa de Navegação; Rev & Rev;

PROGRAMA EUROPEU DE ONZE FRAGATAS

Revista General de Marina, dez./2002, p. 741-755
Contra-Almirante Manuel Jesús Díaz Mateos

As Marinhas da Alemanha, Holanda e Espanha receberam em 2002 as três primeiras fragatas de uma série de 11, conforme o programa cooperativo europeu TFC – Trilateral Frigate Cooperation, desenvolvido nos primeiros anos da década de 90.

A 19 de setembro de 2002, onze dias antes do prazo contratual, foi feita a entrega oficial à Armada espanhola da Fragata *Álvaro de Bazán* – F-101, totalmente acabada e operativa.

A Marinha da Holanda recebeu a *Zeven Provinciën* no primeiro trimestre e a Alemanha, a *Sacksen*, no dia 31 de outubro.

Opina o autor que, sem a flexível estrutura do Programa TFC e a razoável mútua

1 N.A.: Como Taiwan não é membro das Nações Unidas, Certificados de Competência Equivalente não são disponíveis para oficiais taiwaneses.

competência interna, as fragatas não teriam alcançado o êxito atual e cumprido os prazos estabelecidos. Atribui-se à complexa organização uma das causas do fracasso do Programa *Horizon*, entre a Itália, a França e a Inglaterra, com a mesma finalidade do TFC.

Apesar dos esforços das três Marinhas no Programa TFC, a fase inicial de "Avaliação da Necessidade Operativa" teve duração de cerca de 12 anos, excessiva na opinião do autor e que os futuros contratorpedeiros dos Estados Unidos devem reduzir pela metade.

Projeto

As Marinhas adotaram procedimentos distintos para a fase de projeto: enquanto a Holanda optou por assumir o encargo com seus técnicos (cerca de 250 pessoas) e receber o apoio de numerosos laboratórios e empresas (cerca de 200 contratos), a Alemanha e a Espanha estabeleceram, cada uma, acordo com um único contratado – o consórcio ARGE-124 para a Alemanha e o Bazán (atualmente Izar) para a Espanha.

O autor apresenta uma tabela comparativa mostrando as principais diferenças entre os projetos, ressaltando que sempre se considerou o navio como um sistema único com aplicação essencial e que foi praticado entre os contratados principais o intercâmbio de informações, com ampla e flexível coordenação, visando especialmente à eficácia e à questão custo-benefício.

É observado na tabela de comparação que vários itens são diferentes, como por exemplo: deslocamento – 6.044, 5.600 e 5.900 toneladas; tripulação – 204, 255, 250; canhão – Oto Nelara 127 mm, Oto Nelara 76 mm e MK-45 Mod. 2 – 127 mm, para, respectivamente, as fragatas holandesa, alemã e espanhola, resultando o custo de cada fragata em 1.800, 2.000 e 1.700 milhões de euros.

Estrutura e forma

Os onze navios mantêm a clássica estrutura longitudinal, utilizando aço de alta resistência, reduzindo-se espessuras e, portanto, peso de aço. Os projetos holandês e alemão usam normas nacionais e comerciais; as F-100 espanholas utilizam as normas americanas, tanto para a estrutura como para condições de estabilidade.

Também houve diferenças no estabelecimento da estanqueidade transversal.

Foram mantidas as configurações de costados retos e o prolongamento da superestrutura ligeiramente inclinada para melhoria da seção radar.

Sistema de combate

Ainda que as onze fragatas sejam antiaéreas e tenham requisitos semelhantes, os programas apresentam divergências acentuadas entre as soluções APAR (alemã e holandesa) e AEGIS (espanhola), conquanto ambas sejam centralizadas em um radar multifunção.

O autor analisa com detalhes o sistema de combate, o segmento antiaéreo, o sistema infravermelho e a defesa de ponto e de área, entre outros itens.

Manutenção e evolução tecnológica

Considerando a vida operativa de 30 anos, o autor estimou o custo de manutenção entre 14 e 20 milhões de euros por fragata/ano. As políticas adotadas pelas Marinhas não são iguais no que tange à manutenção de suas unidades.

Em programas tão complexos, caros e de tanta duração – mais de 15 anos desde que se iniciam os programas até que se entregue a última fragata –, é razoável questionar se estes navios são realmente modernos e se estão contempladas as evoluções tecnológicas.

Com essas propostas, o autor analisa com detalhes alguns pontos e conclui:

– são fragatas polivalentes e de avançada tecnologia e podem continuar sendo as mais modernas das forças ocidentais durante sua longa vida operativa;

– foi o programa naval de maior envergadura na Europa – cerca de 5.500 milhões de euros –, demonstrando ser possível solucionar programas complexos;

– as fragatas podem contribuir para a estabilidade na Europa e (ousa afirmar), no mundo.

CLASSIFICAÇÃO ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> /; Fragatas /; Construção Naval /; Poder Naval estrangeiro /; Rev & Rev;

O FIM DO ALMIRANTE YAMAMOTO

Revista do Clube Naval, 1º trim./2003, p.16-25
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) Amadeu Martire Filho

O autor relata os acontecimentos que, durante a Segunda Guerra Mundial, culminaram com a morte do Almirante Isoroku Yamamoto em 18 de abril de 1943, em Bougainville, arquipélago das Ilhas Salomão, na Oceania.

O artigo ressalta a personalidade de Yamamoto, em que estão presentes as tradicionais qualidades de um samurai: lealdade, honra, coragem, auto-sacrifício e destemor ante a morte. O Almirante era reverenciado como o maior herói japonês vivo.

Após breve relato sobre o início da vida de Yamamoto e do ataque a Pearl Harbour, é abordado o esforço empreendido pelos americanos para decifrar os códigos secretos japoneses. A partir de abril de 1942, a equipe de inteligência começa a "ler" algumas palavras das mensagens nipônicas codificadas e trabalha para obter, logo em seguida, outras informações, que resultariam em expressiva vitória dos Estados Unidos na Batalha de Midway (perda japonesa de quatro navios-aeródromos, um cruzador, 250 aviões de combate e 3.500 homens, contra a perda americana de um navio-aeródromo, um contratorpedeiro, 150 aviões e 307 homens).

Os decodificadores obtêm acesso a uma mensagem que detalha uma viagem de inspeção de Yamamoto às bases navais de Rabaul e Buin, esta na Ilha de Bougainville. Com base nessas informações, é preparada operação para interceptação e ataque ao avião de Yamamoto.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES> /; Yamamoto, Isoroku /; Segunda Guerra Mundial /; Marinha do Japão /; Rev & Rev;

LLOYD BRASILEIRO – PARTICIPAÇÃO NA SEGURANÇA NACIONAL – PARTE III (FINAL)

Diário de bordo (Brasil), ago, set, out/2002, p.6
Capitão-de-Longo-Curso Jorge Gomes

Relembramos mais uma vez que entre muitas outras realizações do Lloyd para o interesse nacional podemos destacar, desde o seu início, a formação profissional dos marítimos brasileiros em seus navios, de forma organizada e sistemática, principalmente dos seus oficiais de náutica e de máquinas. Por decreto, "obriga-se a concessionária a facilitar, quanto possível, a prática em seus navi-

os aos alunos de escolas nacionais de pilotagem e de máquinas e a manter, gratuitamente, em um de seus vapores de carga uma escola de pilotos, organizada segundo os modelos idênticos de companhias estrangeiras de navegação".

Outro ponto marcante: durante a Segunda Guerra Mundial, de um total de 502 marítimos mortos por ataque de submarinos, 336 eram do Lloyd Brasileiro, que perdeu torpedeados 20 navios.

Considerando apenas as perdas do Lloyd Brasileiro, tivemos as seguintes baixas:

Navios	Tripulantes mortos
Cabedelo	54
Cairu	47
Parnaíba	07
Comandante Lira	02
Gonçalves Dias	06
Tamandaré	04
Barbacena	06
Baependi	55
Aníbal Benévolo	67
Osório	05
Lages	03
Apalóide	05
Afonso Pena	33
Tutóia	07
Pelotaslóide	05
Bagé	20
Campos	10

Terminada a luta do Lloyd na Segunda Guerra, a empresa estava com sua frota bastante desfalcada. Começava, então, uma nova fase, que seria a de reerguer a tonelagem de navios. Foram recebidos navios do tipo "bomba" e "mula manca". A empresa deu continuidade ao seu trabalho de manter equilibrada a balança de fretes, participando de convênios e de linhas para o Oriente, Costa Leste (América e Canadá), Costa Oeste através do canal do Panamá, Norte da Europa, Mediterrâneo e Costa Oeste da África, além da América do Sul, nos oceanos Atlântico e Pacífico.

Era a nossa bandeira tremulando na popa de modernos navios em quase todos os portos do mundo.

Manteve a tradição no transporte de passageiros com o recebimento dos transatlânticos *Ana Nery*, *Rosa da Fonseca*, *Princesa Leopoldina* e *Princesa Isabel*, oriundos da extinta Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Em 1967 retornou à situação de Sociedade Anônima, com o Governo Federal na qualidade de acionista majoritário e passou a ser mais uma estatal de navegação, nos moldes da Petrobras e Vale do Rio Doce.

A crise econômica que veio recair sobre todas as nações, principalmente as do terceiro mundo, onde se situa o Brasil, levou o Lloyd a conviver com uma difícil situação financeira, acarretando modificações e reestruturamento em sua administração.

Mais uma vez o nosso Lloyd se fez presente como vanguarda operosa de transporte de nossas mercadorias de exportação e importação, carreando divisas para a nossa balança comercial.

Dividiu linhas com outras empresas brasileiras e operou em *joint ventures*, permitindo que o capital privado nacional, democraticamente, participasse do comércio marítimo internacional.

Era a bandeira do Lloyd, seu renome na navegação de longo curso, a confiança dos exportadores e importadores na eficiência dos homens que administravam a empresa e a boa qualidade de seus funcionários e marítimos que contribuíam de maneira sólida e incontestável para o crescimento econômico do Brasil.

O Lloyd Brasileiro deu a sua parcela de trabalho. Que todos o imitem e teremos uma grande Nação.

Isso é Segurança Nacional.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> /; Lloyde Brasileiro /; Segurança /; Rev & Rev;

É TEMPO DE MODERARMOS NOSSO EXCESSIVO INTERVENCIONISMO

Naval War College Review, Outuno 2002 – nº 4, p. 76-82
Dong Bandow

O autor é um dos membros seniores do Instituto Cato de Washington, DC, Estados Unidos e recebeu um diploma J.D. da Universidade de Stanford. Foi um assistente especial do presidente Ronald Reagan e editor do jornal *Inquiry*. Entre seus recentes trabalhos inclui-se "Combatendo a guerra contra o terrorismo: forças de elite, sim, conscritos, não" (Cato Analysis 314). Bandow é colunista sindicalizado e colaborador de importantes jornais e freqüentemente faz palestras.

Neste artigo ele defende a posição de que o país deve abandonar sua estratégia de intervenção, a não ser que a ameaça interfira com os seus reais interesses ou seu território.

Continuando, julga que a estratégia contra o terrorismo é inteiramente diferente.

Complementa declarando que o intervencionismo americano propicia que seus próprios aliados descurem de sua segurança, necessária para coibir ameaças de seus vizinhos ou pretensos inimigos, como são os casos do Japão, Coréia do Sul e Formosa.

Bandow termina o artigo identificando que o mundo é um local confuso e será sempre confuso. Nem todas estas confusões serão resolvidas e os Estados Unidos não deverão resolvê-las. Os Estados Unidos podem e devem continuar a ser a maior potência do mundo, mas não mais da maneira como estão sendo, onipotentes e onipresentes com o envolvimento internacional que hoje praticam".

Há obviamente riscos em manter tal posição, mas também há riscos em impor a sua vontade em todo o mundo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> /; Política dos Estados Unidos /; Direito de intervir /; Estratégia /; Rev & Rev;

MAESTRO ELEAZAR DE CARVALHO

O Farol – outubro/2000, p.8
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Gérson Fleischhauer

O articulista relata uma parte da história do Maestro Eleazar de Carvalho, regente e professor da Escola Nacional de Música. Gérson Fleischhauer é fundador e presidente da Sociedade Oswaldo Cabral e este, por sua vez, foi professor de Eleazar de Carvalho. A seguir, transcrevemos parte do texto do Comandante Fleishhauer.

"Eleazar Segundo Afonso de Carvalho nasceu em Iguatu (CE), filho de um capitão da Polícia Militar do Ceará, em 28 de junho de 1912 e foi, além de compositor e regente de fama internacional, um exemplo de personalidade, de força de vontade, de coragem e de nacionalismo.

Honrou muito o Brasil e o meio militar de onde proveio. Foi fuzileiro naval, muito cioso de sua farda, que ostentava com orgulho quando freqüentava a Escola Nacional de Música da Universidade do Brasil.

Seguiu uma tradição mundial. Grandes músicos provieram da caserna. Franz Lehar, autor da mais célebre opereta, "A Viúva Alegre", foi maestro de banda do exército austríaco. John Phillip Souza, autor de tantas marchas de fama mundial, foi regente da

banda do Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos. Mussorsky teve sua origem nas Forças Armadas. Rimski Korsakov foi oficial da Marinha russa. São muitos os exemplos em todas as partes do mundo.

Terminada sua vida militar, Eleazar empregou-se na orquestra do Cassino da Urca, no Rio de Janeiro. Em 1934, diplomou-se no Instituto Nacional de Música. Em 1939 regeu a ópera de sua autoria "O Descobrimento do Brasil", no Teatro Municipal do Rio de Janeiro.

Em 1940, recebeu o diploma de maestro ao concluir o Curso Superior de Composição e Regência, na Escola Nacional de Música da Universidade do Brasil, onde, posteriormente, tornou-se professor. Em 1941, regeu a ópera "Tiradentes", de sua autoria, no Teatro Municipal do Rio de Janeiro.

Tempos depois, com o fechamento do Cassino da Urca pelo governo, a indenização recebida deu-lhe condições de viajar para os Estados Unidos, em 1946, quando já era o principal maestro da Orquestra Sinfônica Brasileira. Ao despedir-se dos colegas músicos, afirmou com muita convicção e serenidade: 'Vou reger a melhor orquestra que houver nos Estados Unidos, ou então volto.'

Naquele país, foi apresentado ao maestro Eugene Ormandy, regente da Orquestra Filarmônica de Filadélfia, pelo médico sanitarista brasileiro Alberto Carneiro, que estagiava na cidade de Nova York. O maestro Ormandy recebeu-os muito mal, chegando a sugerir o regresso imediato de Eleazar, alegando que o mesmo deveria iniciar suas pretensões no Texas ou no Arizona e, talvez, depois de uns 20 anos se habilitasse a reger aquela orquestra.

Eleazar, que não sabia falar inglês, pediu ao intérprete que dissesse ao arrogante e descortês maestro: 'Não vou para o Texas nem para o Arizona e muito menos esperar 20 anos'. Estava muito difícil o seu começo, mas não desanimou.

Todos os anos, por ocasião do verão, ele tinha conhecimento de que o Berkshire abria inscrições para candidatos a um curso com duração de oito semanas. Quando foi ao local, foi avisado de que as inscrições já estavam encerradas por excesso de candidatos. Usou um 'jeitinho brasileiro' afirmando que tinha uma recomendação do nosso governo. Dessa maneira, teve acesso ao compositor Aaron Copland, secretário do curso, que o apresentou ao maestro Sergey Koussevitzky, regente da famosa Orquestra Sinfônica de Boston, quando implorou que lhe desse a chance de reger aquela orquestra apenas por cinco minutos ou, na pior das hipóteses, autorizasse sua participação no curso como ouvinte.

No dia seguinte, foi avisado para que escolhesse a partitura porque o seu pedido de regência fora atendido. Eleazar lembrou que o examinado era ele e que o mestre escolhesse a partitura. Apresentada "A Grande Páscoa Russa", de Rimsky-Korsakov, deu apenas uma rápida olhadela, devolvendo-a de pronto. Ao espantado diretor do curso, que, por instantes, pensou que tinha desistido, confidenciou: 'Esta eu sei de cor!'.

Durante a execução, Koussevitzky interrompeu a regência e disse-lhe: 'A sua regência está cheia de erros', acrescentando, no entanto: 'Quando o senhor ergueu o braço, eu vi que estava diante de um verdadeiro *chef d'orchestre*.

Confirmei pessoalmente esses fatos muito interessantes junto ao maestro Eleazar de Carvalho por ocasião de um almoço oferecido em sua homenagem, na sede do Comando do Corpo de Fuzileiros Navais, no Rio de Janeiro.

Em 1947, com Leonard Bernstein, na condição de assistente convidado do mestre, regeu a Orquestra Sinfônica de Boston executando com grande êxito a "Sinfonia Fantástica", de Berliotz. Para este evento

não deixou de enviar dois convites para o Maestro Ormandy, acompanhados de um bilhete: 'Não fui para o Texas nem para o Arizona, nem esperei 20 anos'.

Este mesmo lembrete foi novamente enviado àquele maestro quando, por ausência dele e pelo impedimento por doença do seu substituto oficial, maestro Charles Munch, coube a Eleazar de Carvalho assumir a regência da Orquestra Sinfônica de Filadélfia em memorável audição naquela cidade.

A sorte também o ajudou a conquistar a Europa. Em virtude de enfermidade do grande Koussevitzky, foi enviado a Bruxelas para cumprir contrato anual em seu lugar. Levava consigo a mensagem: 'Este é o meu filho artístico. Ele me substituirá. Se não agradar como regente, pagarei as multas por minha falta. Se agradar, renovem com ele o meu contrato.' Por anos seguidos, Eleazar voltou a Bruxelas. De Bruxelas ganhou a Europa, regendo todos os anos as mais importantes orquestras.

Em 1951, com a morte de Koussevitzky, sucedeu-lhe no Berkshire Music Center, em Tanglewood.

Em 1952, conquistou a posição de maestro titular da Orquestra Sinfônica Brasileira.

Em 1956, estreou no Festival de Berlim, prova de fogo dos grande regentes, em que só os grandes maestros conseguem reger a Filarmônica de Berlim. Regeu-a, igualado a Herbert von Karajan, nos festivais de 1956 a 1969!

Foi diretor musical e regente da Orquestra Sinfônica de Saint Louis, regente titular da Pro-Arte Symphony Orchestra (Hempstead, Nova York), professor da South Florida University (Tampa, Flórida) e da Juilliard School of Music (Nova York). Ocupou também o cargo de diretor artístico e regente titular da Orquestra Sinfônica Estadual de São Paulo.

Possuía o diploma de doutor em Música, conferido pela Washington University (St. Louis, Missouri) e o de doutor em Letras e Humanidade (LHD) da Hofstra University (Hempstead, Nova York).

Das várias condecorações recebidas, a de que mais se orgulhava era a da Ordem do Mérito Naval, a que costumeiramente se referia: 'É a minha promoção na Marinha brasileira'. Na nossa Marinha, ele teve como grandes mestres os maestros Francisco Braga e Oswaldo Cabral.

De regresso ao Brasil, já famoso e admirado no mundo todo, certa vez disse: 'Voltei para ajudar a salvar a música brasileira, educar musicalmente o povo e, principalmente, a juventude'. Tempos depois, desiludido no seu propósito, retornou ao exterior, exprimindo toda a sua amargura com esta sentença: 'Desta vez só tenho a passagem de ida.'

Foi um dos maiores regentes brasileiros de todos os tempos. Entre os seus alunos que ocupam posições de destaque na atualidade destacamos, Serji Ozawa, do Japão; Claúdio Abbado, da Itália e Zubin Metha, da Índia. Sua gratidão ao mestre russo Koussevitzky, que lhe deu a mão, está expressa no nome de seu filho: Sergey.

BIBLIOGRAFIA

1. ALMEIDA, Octávio Ferraz Brochado de, Vice-Almirante (coord.). *Eleazar de Carvalho – De jovem fuzileiro naval a regente internacional.* Diretoria do Pessoal Civil da Marinha.
2. DICIONÁRIO DE ÓPERA CHARLES OSBORNE. Editora Guanabara, 1987.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> /; Música /; Carvalho, Eleazar de /; Rev & Rev;

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e das Marinhas do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÃO

Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo (278)
Aniversário do Patrono das Bandas de Música (275)
Aniversário do Serviço de Documentação da Marinha (276)
Dia da Vitória (276)
Jubileu de Prata do 1º Esquadrão de Helicópteros de Ataque (281)

CONDECORAÇÃO

Mérito Naval para o Presidente da República e para o Ministro da Defesa (282)

CERTIFICADO DE QUALIDADE

Certificado de Qualidade para o CASNAV (286)

HOMENAGEM

Inauguração do Aeroporto Comandante Luiz Carlos de Oliveira (287)
Inaugurado no CIAGA o busto do Almirante Berutti (287)

ORGANIZAÇÃO

Reestruturação da Força de Fuzileiros Navais (290)

POSSE
Assunção de cargos por Almirantes (290)
Diretor da Escola de Guerra Naval (291)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

MODELISMO NAVAL
Réplica do Navio Veleiro *Cisne Branco* (293)

OCEANOGRAFIA
Navio-Oceanográfico *Antares* realiza Comissão Oceano Sueste-II (293)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

ESTUDO DO OCEANO
Monitoramento de ondas on-line (294)
Sistema de Observação dos Oceanos (294)

CONGRESSOS

CONCLAVE
Jornada de Enfermagem Militar (294)
Jornadas do Mar-2000 – Aspirantes premiados (295)

PALESTRA
Corpo de Fuzileiros Navais: Suas raízes (296)

SIMPÓSIO
Simpósio anual de Comunicações Navais (297)

EDUCAÇÃO

ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
CIAGA inaugura Centro de Treinamento de Apoio Marítimo (297)

FORÇAS ARMADAS

ADESTRAMENTO
Batalhão Logístico em adestramento com novas viaturas Unimog (298)

AVIAÇÃO NAVAL
Esquadrão VF-1 alcança marca de 2.000 horas de vôo (298)

CAPITANIA DO PORTO
Leilão de embarcações e inspeção naval (299)

NAVIO-AERÓDROMO
Minas Gerais à venda na internet (299)

OPERAÇÃO
Aspirantex-03 (300)
Sarsub (301)

HISTÓRIA

DESCOBRIMENTO DO BRASIL
O achamento do Brasil (303)

INFORMÁTICA

COMPUTADOR
Do Fortran... à Internet (306)

PODER MARÍTIMO

MENTALIDADE MARÍTIMA
Mentalidade marítima e o Projeto Navegar em Florianópolis (307)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA SOCIAL
Jovens carentes se tornam fuzileiros mirins (307)

LITERATURA
Homem ao Mar (308)
Kursk – O orgulho perdido da Rússia (311)
Lançamento de livro do Comandante Leonam dos Santos Guimarães (313)

MÚSICA
Banda Sinfônica do CFN se apresenta no Teatro Municipal (314)
Riachuelo – Poema Sinfônico de Oswaldo Cabral (280)

PINTURA
A Marinha de Carlos Balliester (316)

SAÚDE

MEDICINA DE AVIAÇÃO
Medicina de Aviação (317)

VALORES

HINO NACIONAL
Para entender o Hino Nacional Brasileiro (317)

VIAGENS

VISITA DO MINISTRO
Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo recebe ministros (319)
Visita do Ministro da Defesa à Amazônia Ocidental (315)

ANIVERSÁRIO DO PATRONO DAS BANDAS DE MÚSICA DA MARINHA

No dia 15 de abril de 2003, pela 19ª vez consecutiva, membros da Sociedade Oswaldo Cabral e convidados compareceram ao Cemitério São Francisco de Paula, no Catumbi, na cidade do Rio de Janeiro, para lembrar o 135º aniversário de nascimento do Maestro Francisco Braga, patrono das bandas de música da Marinha.

Seguindo a tradição, a solenidade constou de uma romaria aos túmulos de **Francisco Manoel da Silva,** autor do Hino Nacional; **Leopoldo** Américo **Miguez**, autor do Hino da Proclamação da República; Antônio **Francisco Braga**, autor do Hino à Bandeira, e ao de **Oswaldo** Passos **Cabral**, titular da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais por 37 anos.

Diante de cada uma das sepulturas, o presidente da Sociedade Oswaldo Cabral, Capitão-de-Mar-e-Guerra Gerson Fleischhauer, disse algumas palavras sobre a vida e a obra do homenageado e convidou todos a cantarem o hino que foi por ele composto, acompanhados da banda de música da Escola Naval.

A cerimônia contou com a presença de oficiais da Marinha, civis ligados ao meio musical e do administrador do cemitério.

Em frente ao túmulo de Francisco Braga, por ser a sua data natalícia, além do Hino à Bandeira foram tocados o dobrado *Barão de Rio Branco*, de sua autoria em parceria com Oswaldo Cabral, e a canção *Parabéns*, de Villa-Lobos.

A seguir, alguns dados biográficos dos homenageados:

• FRANCISCO MANOEL DA SILVA nasceu no Rio de Janeiro em 21 de fevereiro de 1795 e faleceu na mesma cidade em 18 de dezembro de 1865. Além de compor o Hino Nacional, deu continuidade ao ensino musical no Brasil no período que sucedeu ao retorno de D. João VI a Portugal (1821), passando pela abdicação de D. Pedro I (1831), até o aparecimento de Carlos Gomes (1860). A grande materialização dos seus esforços foi a criação do Conservatório do Rio de Janeiro, em 13 de agosto de 1848.

• LEOPOLDO AMÉRICO MIGUEZ nasceu em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, em 9 de setembro de 1850, vindo a falecer no Rio de Janeiro em 1902.
É conhecido pelos brasileiros por ser o autor do Hino da Proclamação da República. Foi como reorganizador e administrador do velho Conservatório de Francisco Manoel e reformador dos métodos de ensino musical no Brasil que recebeu o seu maior mérito. O auditório da Escola de Música da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) tem o seu nome.

• ANTÔNIO FRANCISCO BRAGA nasceu em 15 de abril de 1868 no Rio de Janeiro, onde faleceu em 14 de março de 1945.
De 1890 a 1900, projetou o Brasil na França, na Alemanha e na Itália. De 1903 a 1937, formou gerações de músicos brasileiros no Instituto Nacional de Música (Escola Nacional de Música nos últimos dois anos daquele período, atualmente Escola de Música da UFRJ). De 1909 a 1931, foi professor e instrutor das Bandas de Música do Corpo de Marinheiros Nacionais e do Regimento Naval.

• OSWALDO PASSOS CABRAL nasceu em Taperoá, na Bahia, em 5 de fevereiro de 1900 e faleceu no Rio de Janeiro em 1º de agosto de 1991.
Foi professor e regente da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais por 37 anos (1933-1970), autor do poema sinfônico Riachuelo e detentor das medalhas do Mérito Tamandaré e do Mérito Naval. Na Academia Nacional de Música, ocupou a cadeira nº 41. Em 1977, inspirou a criação da Sociedade Oswaldo Cabral.

ANIVERSÁRIO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Por ocasião do 60º aniversário do Serviço de Documentação da Marinha, foi emitida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Henrique de Azevedo Braga, diretor deste Serviço a Ordem do dia nº 01 de 8 de junho, que abaixo transcrevemos:

"Era 1943, tempos de guerra, de sonhos que partiam em tantas batalhas; mas também de novos sonhos que começavam a tomar forma, confirmando o espírito de renovação que sustenta o homem, fazendo-o transformar a mais árida realidade em esperança. Naquele ano, marcado por tantos eventos no cenário mundial, um novo sonho germinava no coração da Marinha do Brasil. Criava-se o Serviço de Documentação da Marinha, em 8 de junho de 1943, tendo por objetivo preservar para as gerações futuras uma parte importante da nossa história, a memória marítima e naval brasileira. Lançava-se, assim, uma semente que daria muitos e muitos frutos.

Nessas seis décadas de atuação, o SDM alargou as suas fronteiras, ampliou suas atividades, tornando-se o Complexo Cultural da Marinha, formado pelo Arquivo e Biblioteca da Marinha, Espaço Cultural, Navio-Museu *Bauru*, Submarino-Museu *Riachuelo*, Rebocador *Laurindo Pitta*, a famosa Ilha Fiscal e o Museu Naval, sendo também uma editora, publicando várias obras, como a *Revista Marítima Brasileira*. Com um olhar meticuloso no passado, o SDM acumula 60 anos de experiência, sem perder de vista o futuro.

Embora enfrentando limitações de recursos em virtude da conjuntura econômica do país, o Serviço de Documentação, tem com criatividade, driblado os obstáculos, buscando a execução inclusive de novos projetos. Determinação não falta, afinal, ele surgiu em tempos difíceis, mas com raízes fortes cresceu e sustentou-se firme no decorrer das mudanças históricas.

Aos 60 anos de experiência, aliam-se a determinação, a coragem, o dinamismo de todos aqueles que passaram e que estão no SDM. Ao difundirmos a importância de se preservar a memória histórica do Brasil, estamos assegurando para nós, para nossos filhos, para todas as outras gerações, um futuro, que só é possível pela defesa da soberania do nosso país. É preciso mergulhar nas nossas origens, para reconhecermos os caminhos do nosso destino como nação. E isto é o que fazemos. A participação e o empenho de cada um faz a diferença, aumenta a credibilidade da nossa instituição perante a sociedade. Como cada um de nós, o SDM é feito de grandes e de pequenos sonhos, os quais tornam o homem maior. Continuemos firmes na realização de nossos sonhos. Parabéns SDM!" (*Bono Especial* nº 367, de 8 de junho de 2003)

DIA DA VITÓRIA

Foi comemorado, em 8 de maio último, o Dia da Vitória, lembrando a rendição da Alemanha e a vitória dos Aliados na Segunda Guerra Mundial, há 58 anos. A cerimônia do Dia da Vitória foi realizada no Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial, no Rio de Janeiro. Na ocasião, foi lida ordem do dia alusiva à data **assinada pelos comandantes das três forças armadas do Brasil: Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho**, da Marinha; **General-de-Exército Francisco Ro-**

berto de Albuquerque, do Exército; e **Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno**, da Aeronáutica. A seguir, publicamos ordem do dia na íntegra:

"Oito de Maio.

É tempo de resgatar do passado o Dia da Vitória para reforçar, principalmente nas gerações militares mais novas, o significado sempre atual da luta que travamos.

Esse fato histórico é um marco para a humanidade inteira.

Uniram-se países em defesa da liberdade. Uniram-se as sociedades para viverem livres e soberanas. Somaram esforços as nações democráticas do mundo. Uniram-se cidadãos comuns, políticos, diplomatas e forças armadas de diferentes países.

Esse fato histórico é um marco para a humanidade inteira

Falaram a linguagem da solidariedade. Moveram-se na crença pelos mesmos valores. Preservaram as tradições que erigiram seus antepassados. Foram aglutinados pela convivência pacífica. Reconheceram-se no acatamento ao diverso. Encontraram forças no fraterno e mútuo respeito. Era preciso enfrentar e vencer o despotismo, o arbítrio e a violência do extremista, agressor e totalitário nazi-fascismo.

Tempos difíceis aqueles! **Pagaram alto preço pela existência com o direito à dignidade de viver**. Os representantes do ínclito Almirante Tamandaré, além do patrulhamento de nossa extensa costa, singraram com seus navios o Atlântico, participando da escolta de mais de 250 comboios, entre o Rio de Janeiro e Trinidad, apoiando e combatendo, heroicamente, ao lado das nações aliadas. Os pracinhas do Pacificador Caxias foram aos campos de batalha na Europa mostrar o valor e a garra da gente brasileira. Uma plêiade de discípulos do valoroso Brigadeiro Eduardo Gomes escreveu páginas de heroísmo e bravura nos céus da Europa. Eram nossos marinheiros, soldados e aviadores, com exemplar espírito de sacrifício, partilhando o horror da guerra. Ombrearam corajosos e eficientes, fortes, disciplinados e destemidos, com os melhores combatentes de todas as forças aliadas.

Esse fato histórico é um marco para a humanidade inteira

*

Não se desprezam impunemente as armas quando elas são a última razão entendida pelos que desprezam a liberdade e amesquinham a segurança nacional

Retornaram vitoriosos. O mundo já não seria o mesmo. O conflito mundial influíra no curso da história das civilizações e do Brasil. Trouxeram na alma, além da alegria da comemoração do regresso, as marcas da indesejável guerra. Mas trouxeram também, no coração e na mente, o reaceso entusiasmo pela democracia.

Como representantes armados de nossa pacífica sociedade, Marinha, Exército e Aeronáutica permanecem atentos e prontos, moral, cívica e tecnicamente, para cumprirem a nobre, necessária e intransferível missão constitucional de defesa da pátria brasileira. Percorreram árduos caminhos da luta. Derrotaram o inimigo. Celebraram a paz. Assim como ontem e amanhã, cabe às gera-

ções atuais de militares das três Forças, dignos, orgulhosos e responsáveis cidadãos, zelar permanentemente pelas caras tradições e pelos inquestionáveis valores construídos com o sacrifício de tantas vidas.

O Dia da Vitória confirma que não se renuncia à luta quando só ela pode restabelecer o equilíbrio e conquistar a paz. Não se desprezam impunemente as armas quando elas são a última razão entendida pelos que desprezam a liberdade e amesquinham a segurança nacional.

Oito de Maio, Dia da Vitória. Uma lição jamais esquecida!"

ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Foi comemorado, em 11 de junho último, o 138º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo. Para relembrar aquele heróico fato histórico da Marinha do Brasil, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, expediu a seguinte Ordem do Dia:

"Em meio à *Pax Britânica*, inovações tecnológicas, trazidas pela Revolução Industrial, causam profundas transformações. Os meios navais modificam-se da vela para o vapor, das rodas propulsoras para o hélice, dos cascos de madeira para os encouraçados, dos canhões em bateria para as torres giratórias.

Pelo mundo, a rápida mecanização dos setores produtivos acirra a disputa entre as nações. Interesses mercantilistas afetam, significativamente, as relações internacionais.

No continente americano, em novembro de 1864, o presidente Francisco Solano López rompe as relações com o nosso país e aprisiona o navio mercante brasileiro *Marquês de Olinda*. Em seguida, decide invadir as províncias de Mato Grosso, Rio Grande do Sul e Corrientes. Comprova-se, mais uma vez, que a guerra não é um fim em si mesma, mas dá continuidade, de forma violenta, à política. Constata o País, ferido em sua soberania, a falta de um Poder Militar capaz de dissuadir a agressão.

É assinado o Tratado da Tríplice Aliança, visando, tão-somente, a defesa territorial. Forças multinacionais mobilizam-se para, juntas, operarem em um difícil e pouco conhecido teatro de operações. À Marinha do Brasil cabe apoiar as forças terrestres aliadas e, ao mesmo tempo, bloquear as linhas de comunicações fluviais. Seus meios, embora não construídos para operar em vias fluviais e ainda com cascos de madeira, deslocam-se do mar para a Bacia do Prata.

É preciso, o quanto antes, deter as forças invasoras. O Comandante-em-Chefe da Esquadra brasileira em operações de guerra, Vice-Almirante Marques Lisboa, Visconde de Tamandaré, destaca duas divisões navais – compostas pela Fragata *Amazonas* e pelos vapores *Araguari, Beberibe, Belmonte, Iguatemi, Ipiranga, Jequitinhonha, Mearim* e *Parnaíba* - para, sob o comando do Chefe-de-Divisão Barroso, participarem da retomada de Corrientes, à margem esquerda do Rio Paraná.

Concluída a retomada, os navios movimentam-se algumas milhas rio abaixo e fundeiam.

11 de junho de 1865.

Às nove horas da manhã, vigias brasileiros avistam oito navios de guerra, com seis chatas artilhadas a reboque, descendo o rio. É a força naval adversária, decidida a tomar ou destruir os navios brasileiros, com o auxílio de dezenas de baterias e centenas de soldados posicionados à margem esquerda do Paraná, nas barrancas próximas à desembocadura de um pequeno rio, o Riachuelo.

Trava-se a Batalha Naval de Riachuelo, repleta de grandes e memoráveis feitos, que se imortalizaram na História do Brasil.

O Guarda-Marinha Greenhalgh, a bordo da *Parnaíba*, abordada por quatro navios oponentes, perde sua vida defendendo, com indelével patriotismo e abnegação, o pavilhão nacional hasteado na popa do navio.

O Marinheiro Marcílio Dias, também a bordo da *Parnaíba*, trava uma luta corporal, a sabre, com quatro inimigos. Após abater dois deles, tomba, ferido de morte, junto à peça de canhão que defendia.

O Chefe-de-Divisão Barroso, no momento crucial da batalha, toma uma iniciativa ousada e decisiva – investe com a proa de seu capitânia, a *Amazonas*, contra três navios e uma chata artilhada. Coloca-os, um a um, a pique. Os navios oponentes, que restaram, batem em retirada. Antes do pôr-do-sol, estava encerrada a batalha. Saem-se vencedoras as divisões navais de Barroso.

Os aliados obtêm um importante e definitivo resultado estratégico. As comunicações fluviais do inimigo estão cortadas. Restringe-se fortemente o suprimento logístico das tropas invasoras. O recebimento de armamentos, pelo mar, não lhes seria mais permitido. Os heróis de Riachuelo cumprem sua missão, com soberbas demonstrações de bravura, profissionalismo e amor à pátria. Escreve-se uma página de glória para a nação brasileira.

Por isso reverenciamos 11 de junho!

Não desejávamos o conflito e nem estávamos preparados para fazê-lo. Encouraçados e monitores, incorporando novas tecnologias, tiveram que ser apressadamente comprados no exterior ou construídos no Arsenal de Marinha. A campanha duraria mais cinco longos anos. Árduos desafios, de ordem logística e operacional, tiveram que ser superados, para que a Esquadra brasileira ultrapassasse as fortificações inimigas e mantivesse seu apoio às forças terrestres aliadas, naquele inóspito teatro, até a vitória final.

Muitos anos se passaram. Consolidaram-se as fronteiras.

Vivemos em paz com nossos vizinhos, há mais de cem anos, mas não estamos livres de outros tipos de ameaças externas. Temos na Amazônia e na imensidão azul das nossas águas jurisdicionais, um enorme patrimônio a proteger. A história claramente demonstra a necessidade de dispormos de um Poder Militar que inspire credibilidade e seja capaz de dissuadir agressões à nossa soberania.

A Marinha do Brasil segue, dentro de suas possibilidades, contribuindo com o desenvolvimento nacional e, quando solicitada, com a garantia da lei e da ordem. Desempenha atividades subsidiárias, patrocina ações cívico-sociais e participa dos programas sociais do governo. Mas a sua principal tarefa continua sendo o preparo do Poder Naval.

Os desafios para isso são enormes, mas não podemos esmorecer. Para sobrepujá-los, concito todos os integrantes da Marinha a buscar novas soluções, repensar prioridades e utilizar, com parcimônia e eficiência, tudo aquilo que dispomos.

Por outro lado, temos que ter esperanças de que os diversos programas e projetos da Marinha possam ter continuidade, de forma a permitir que o Poder Naval brasileiro se mantenha em um patamar adequado de aprestamento, apto a atender às necessidades estratégicas do País.

É o nosso dever perante a nação. É o compromisso que temos com os heróis de Riachuelo!"

OUTRAS COMEMORAÇÕES DO 11 DE JUNHO

Dentre as várias comemorações por ocasião do 138º aniversário da Batalha

Naval do Riachuelo, pode-se destacar a da Escola Naval, no Rio de Janeiro, presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira. A solenidade, realizada no dia 11 de junho, incluiu imposição das condecorações da Ordem do Mérito Naval.

Já o Comando do 1º Distrito Naval (RJ) se integrou à série de comemorações do 11 de Junho realizando cerimônia de Aposição Floral junto ao Monumento do Almirante Barroso, situado na Praça Paris, bairro da Glória, presidida pelo Comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Almirante Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro. Além disso, abriu, no dia 8 do mesmo mês, no Espaço Cultural da Marinha, RJ, a exposição "Batalha Naval do Riachuelo", lembrando o histórico combate e o Almirante Joaquim Manuel Barroso da Silva, que comandou a força naval do Império que derrotou as forças navais paraguaias. Foram expostos quadros, painéis, armas e peças alusivos à Batalha, além da bandeira do império brasileiro e o busto do Almirante Barroso.

Ainda no Rio de Janeiro, foram realizados dois bailes em comemoração à data: o de gala do Clube Naval e o da Casa do Marinheiro.

O Comando do 7º Distrito Naval (Brasília), por sua vez, promoveu o XXV Salão Riachuelo, com cerimônia de premiação e abertura realizada em 4 de junho. O evento teve o patrocínio do HSBC-Seguros, Petrobras, Coronário Turismo, Água de Cheiro e Flores Nacional.

Uma comissão julgadora composta por professores e personalidades ligadas às artes do Distrito Federal selecionou os três primeiros lugares e as três Menções Honrosas. Outra comissão, formada pelo comandante do 7º Distrito Naval e mais quatro oficiais daquela OM, selecionou duas obras para o prêmio Menção Especial.

O resultado do XXV Salão Riachuelo foi o seguinte: 1º lugar – Fernanda Maria Curado Mota, com a obra "Jardim"; 2º lugar – Eliana Andrade Correia da Silva, "Amor Bandido"; 3º lugar – Carmelita de Jesus Guimarães, "Constelações"; Menções Honrosas – Ailde Carvalho Fernandes Ribeiro ("Andejante"), Márcia Heloísa Lupiano Lanza Ribeiro ("Comédia e Tragédia") e Maria Angélica Gonçalves Kato ("Peixes"); Menções Especiais – Isis Campos Amaral ("Igarapé-Ilha de Marajó") e Cláudia Aparecida Lessa da Cunha Canto ("Geométrico").

As obras ficaram expostas no saguão do prédio-sede do Comando da Marinha, em Brasília, até 18 de junho.

RIACHUELO – POEMA SINFÔNICO DE OSWALDO CABRAL

Em comemoração ao 138º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, a Sociedade Oswaldo Cabral promoveu, em 1º de junho último, o concerto "Batalha Naval do Riachuelo", realizado pela Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais. O evento aconteceu no Cine-Arte da Universidade Federal Fluminense (UFF), em Niterói, RJ, integrando a série "Música aos Domingos" do Centro de Artes da UFF.

Os regentes foram os Capitães-Tenentes Nívio da Silva Ferreira e José Hildelaures A. da Silva e o Primeiro-Tenente Marcos Leitão Rabello e o concerto teve como apresentador o Comandante Gerson Fleischhauer, presidente da Sociedade Oswaldo Cabral.

O repertório apresentado foi o seguinte: *Recorda e sê feliz*, de Oswaldo Cabral e Olegário Mariano; *Barão do Rio Branco*,

de Francisco Braga; *Suíte Romântica (prelúdio)*, de Oswaldo Cabral; *No jardim de um mosteiro*, de Albert Ketèlbey; *Amazing Grace*, de John Newton e William Cowper, com arranjo de John Edmondson; *Highland Cathedral*, de Gillie Chalium; *Siloé (prelúdio)*, de Oswaldo Cabral; *Tannhaüser (abertura)*, de Richard Wagner; *Suíte Pernambucana*, de José Ursicino da Silva e *Riachuelo*, de Oswaldo Cabral.

JUBILEU DE PRATA DO ESQDHA-1

O 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (EsqdHA-1) completou, em 15 de maio último, seu Jubileu de Prata. Na ocasião, o comandante do EsqdHA-1 Capitão-de-Fragata Carlos Alberto Matias emitiu a seguinte ordem do dia:

"Com a assinatura do Decreto Presidencial nº 81.660, em 15 de maio de 1978, criava-se o Esquadrão HA-1, incorporando ao acervo da Aviação Naval um helicóptero inteiramente novo, tanto em sua concepção, quanto em seu emprego, e que passaria a operar de forma plenamente integrada ao sofisticado sistema de armas das fragatas Classe *Niterói*, descortinando uma nova dimensão para as forças navais e aeronavais.

Ao folhearmos as gloriosas páginas da história desta unidade aérea, contemplamos diversos marcos na evolução operativa da nossa Marinha, destacando-se a ampliação da capacidade de esclarecimento e ataque muito além do horizonte radar, a capacitação para conduzir operações aéreas noturnas ou sob quaisquer condições meteorológicas a partir de unidades de superfície de pequeno porte, privilégio exclusivo de marinhas altamente profissionais, e a dotação de mísseis ar-superfície em uma unidade aérea brasileira e a subseqüente concretização, com pioneirismo e pleno êxito, do seu lançamento e avaliação.

Percebe-se, assim, que este novo meio imprimiu um caráter mais ofensivo ao componente aéreo nas ações de superfície e que a posterior decisão de atualizá-lo e ampliar sua capacidades demonstram o êxito deste Esquadrão no cumprimento de suas atribuições.

Com suas genuínas máquinas de guerra, conhecidas no seio da Força como os olhos e ouvidos da Esquadra, o HA-1 confirma o seu lema "*Invenire Hostem et Delere*", ("encontrar um inimigo e destruí-lo"), ampliando este conceito quando se torna o portador das garras que desfecham o primeiro golpe, ferindo de morte o inimigo antes que se utilizem as presas principais da Força Naval no mar. Estas capacidades garantem a surpresa e a iniciativa das ações, princípios básicos para um desempenho superior em combate e têm oferecido uma concreta contribuição para o aumento da credibilidade do nosso Poder Naval.

Nesse quarto de século, o Esquadrão HA-1 completou a expressiva marca de 44.078 horas de vôo, com a realização de 40.434 pousos a bordo, dos quais 7.739 no período noturno, pelos 10.508 destacamentos aéreos embarcados nos diversos navios, em proveito das operações da nossa Esquadra.

A chave desse sucesso está no total comprometimento do elemento humano, elo fundamental de qualquer organização. O espírito de uma unidade aérea da Marinha espelha com fidelidade incontestável a alma dos marinheiros-aviadores que lhe deram vida e posteriormente constituíram

seus efetivos. Os seus insignes comandantes, por meio de marcantes lideranças, junto com suas laboriosas e vibrantes tripulações, lhe emprestam todas as suas virtudes.

Para que aqui chegássemos, sangue e suor não foram o bastante, lágrimas foram derramadas. Aos seis valorosos *Linces* que, com o sacrifício extremo de suas existências nos deixaram lições inesquecíveis, prestamos, neste momento solene, uma homenagem especial às suas memórias. Suas presenças serão sempre sentidas entre os *Linces*.

Assim, se este Esquadrão desfruta hoje de amplo reconhecimento no seio de nossa e de outras marinhas, os méritos são devidos a todos aqueles que por aqui um dia passaram e com sua parcela de dedicado trabalho e irrepreensível caráter ajudaram a construir esta bela história. A todos eles, muitos hoje aqui presentes, nossa eterna gratidão e admiração pelo legado. Agradecemos, em especial, aos ex-comandantes que, como exemplos de dignidade e capacidade profissional, souberam sempre motivar e conduzir suas tripulações.

Por todo esse passado, podemos hoje nos orgulhar da dádiva de servir no HA-1 e de sermos parcela importante do patrimônio humano de uma Marinha que busca a excelência operativa com plena eficiência, e reafirmar o compromisso de trilhar a derrota dos que nos antecederam.

Deste modo, rogamos ao Criador que nos mantenha no rumo certo, e que, tendo como bússola o profissionalismo e como norte a honestidade de propósito, continuemos contribuindo para o aprimoramento técnico e operativo da Aviação Naval, mantendo nossa destacada participação nas operações da Esquadra e preservando as tradições e os valores dos autênticos homens do mar.

Feliz Aniversário Esquadrão HA-1. Parabéns a todos os bravos Linces." (Do Bono Especial nº 309, de 15 de maio de 2003).

MÉRITO NAVAL PARA O PRESIDENTE DA REPÚBLICA E MINISTRO DA DEFESA

O Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, recebeu, em 14 de maio último, a condecoração da Ordem do Mérito Naval, no grau Grã-Cruz, pelas mãos do Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Na ocasião, também recebeu a mesma condecoração o Ministro da Defesa, José Viegas Filho. A cerimônia de imposição foi realizada no Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília e contou com a presença do presidente do Senado Federal, senador José Sarney; do comandante do Exército, General-de-Exército Francisco Roberto de Albuquerque; do comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luís Carlos da Silva Bueno, entre outras autoridades.

O Comandante da Marinha proferiu o seguinte discurso durante a cerimônia:

"A Marinha do Brasil tem a imensa honra de realizar hoje, em cerimônia especial, a imposição da insígnia da Ordem do Mérito Naval no grau de Grã-Cruz aos Excelentíssimos Senhores Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva e Ministro de Estado da Defesa José Viegas Filho, respectivamente Grão-Mestre e Presidente Honorário do Conselho da Ordem. Assim, na cerimônia alusiva à Batalha Naval do Riachuelo, a ser realizada no próximo dia 11 de junho, Vossas Excelências já terão sido agraciados, no grau que lhes é devido, como membros do Conselho da Ordem do Mérito Naval.

Queiram receber, também, Sr. Presidente e Sr. Ministro, essa condecoração, a mais alta de nossa Instituição, como símbolo do respeito e da admiração que a Marinha do Brasil tem por Vossas Excelências.

Sr. Presidente! Vossa Excelência, alfabetizado no Grupo Escolar Marcílio Dias – marinheiro herói, que perdeu sua vida na Batalha Naval do Riachuelo –, visita a Marinha pela primeira vez, e o faz em Brasília, onde, por razões evidentes, a nossa presença é pequena.

Esperamos, em breve, ter a honra de recebê-lo em outras das nossas organizações militares:

– na Esquadra;

– na Força de Fuzileiros da Esquadra;

– a bordo de um de nossos navios, em operações no mar ou em missão de assistência hospitalar na Amazônia, onde são chamados, pela população local, de "navios da esperança";

– na Escola Naval;

– em uma das nossas Escolas de Aprendizes-Marinheiros;

– no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, principal órgão industrial da Marinha, onde engenheiros navais e operários cuidam dos reparos e da construção dos meios navais, inclusive submarinos, o que poucos países fazem;

– no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, sede do Programa Nuclear, no qual brasileiros desenvolvem tecnologia de ponta, gerando conhecimentos e benefícios que transcendem à Marinha; e

– na Estação Antártica Comandante Ferraz, que no dia 6 de fevereiro de 2004 completará 20 anos de existência, servindo de base para pesquisadores de todo o país desenvolverem os projetos do Programa Antártico Brasileiro, que transcende, também, à nossa Instituição.

Essas visitas, Sr. Presidente, permitirão que Vossa Excelência conheça com maior riqueza de detalhes a sua Marinha, bem como a sua real situação.

Desejo reiterar, nesta ocasião, que a Marinha segue adiante em seu papel institucional, cuidando, com as limitações impostas pela conjuntura, do preparo do Poder Naval e, ao mesmo tempo, participando do desenvolvimento econômico e social do país, junto com as Forças coirmãs e sob a clara orientação de nosso Ministro da Defesa, cooperando, como, quando e onde couber, com os programas de caráter social do governo. Na verdade, a Marinha, dentro das suas possibilidades, já vinha desenvolvendo algumas ações dessa natureza, como, por exemplo, os projetos "Rumo à Cidadania", "Mentalidade Marítima" e "Navegar", que contam com a participação de dezenas de jovens do Distrito Federal, alguns dos quais estão aqui presentes, assistindo a esta cerimônia.

Compreendemos que a contenção no Orçamento Público faz parte de um conjunto de ações do governo, que tem como propósito maior a construção de um futuro digno e forte para a nação brasileira. Um futuro, portanto, que não pode prescindir de um Poder Naval aprestado e balanceado, que inspire credibilidade, respalde as ações diplomáticas da política externa brasileira, participe, quando e onde for necessário, das operações internacionais para a manutenção da paz e cumpra, com eficiência e eficácia, as tarefas subsidiárias que nos compete executar: hidrografia, oceanografia, segurança à navegação e assistência às populações ribeirinhas, sobretudo na Amazônia brasileira.

Para isso, torna-se imperativo a obtenção de meios para substituir aqueles com vida útil já ultrapassada e modernizar os que já se tornaram obsoletos, e cuja manutenção é antieconômica. Sabemos que não se improvisa um Poder Naval, de um momento para o outro. Apenas para citar um

exemplo, o tempo que decorre entre a fase de projeto de um navio tipo fragata e a sua prontificação operacional pode variar entre seis e dez anos.

No final do último governo a Marinha elaborou e encaminhou um novo Programa de Reaparelhamento, que está sendo revisto e que será em breve reencaminhado ao Ministério da Defesa. É um programa de longo prazo, que considera as limitações orçamentárias atuais do País, razão pela qual abrange uma moldura temporal de 2004 a 2019, subdividido em Planos Parciais de Obtenção e Modernização, que coincidem com os períodos dos Planos Plurianuais.

É um programa que dá ênfase, sempre que possível, à nacionalização dos meios, estimulando condições para a fabricação, pela indústria nacional, de materiais de natureza militar e civil. O reaquecimento da indústria naval, e de um sem-número de setores que para ela geram insumos, produzirá reflexos positivos para a economia nacional, como um todo.

A contratação de mão-de-obra direta e o aumento de empregos indiretos ampliarão o número de postos de trabalho. O projeto e a construção de navios de guerra, segundo técnicas modernas, capacitarão nossos estaleiros a disputar, com outros países, uma importante fatia do mercado de defesa.

Gostaria, neste momento, Senhor Presidente, de fazer-lhe a entrega, em nome da Marinha do Brasil, de uma pequena lembrança, das mais singelas, mas que encerra em si um grande simbolismo. Trata-se da réplica de um testamento, feito por um velho marinheiro, onde deixou registrada a sua vontade de homem modesto, filho de um patrão-mor do porto do Rio Grande, e que, aos 15 anos, alistou-se como praça na Esquadra brasileira, lutou voluntariamente pela consolidação da independência, estudou, formou-se oficial e teve atuações heróicas ao longo dos 60 anos de sua carreira, que lhe renderam as principais homenagens que a Nação poderia oferecer. Um homem, como Vossa Excelência, de origem simples, que enfrentou, desde cedo, com coragem e abnegação, os desafios da vida. Trata-se de nosso insigne Patrono e marinheiro mais ilustre, o Almirante Joaquim Marques de Lisboa – Marquês de Tamandaré.

Essa é a nossa Marinha, Sr. Presidente, formada por homens e mulheres provenientes das mais diversas regiões e camadas sociais do País, que encontram aqui a oportunidade de se desenvolver e servir com dignidade à nação brasileira e que, neste momento, homenageia Vossa Excelência e reafirma-lhe seu respeito e lealdade.

Muito obrigado."

Foram as seguintes as palavras do Presidente da República ao receber a condecoração:

"Receber a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Naval constitui, para mim, motivo de sentimentos muito especiais. Sinto-me honrado na condição de Presidente da República e verdadeiramente emocionado na condição de brasileiro.

Estou seguro de que o Ministro da Defesa, José Viegas Filho, agraciado com a mesma comenda, partilha destes mesmos sentimentos em face da homenagem que nos presta a Marinha do Brasil.

É igualmente com grande satisfação que recebo das mãos de Vossa Excelência, Senhor Comandante da Marinha, a réplica do testamento do Marquês de Tamandaré.

Queira aceitar e transmitir a seus comandados os meus mais sinceros agradecimentos por lembrança tão significativa. Todos devemos o mais profundo respeito a esse marinheiro extraordinário, que ocupa lugar de destaque não apenas na História da Marinha, mas na História do Brasil.

Como o nosso Marquês de Tamandaré – e como tantos outros brasileiros e brasileiras cuja batalha diária permanece anônima –, sei o quanto a vida pode ser difícil.

Sei o quanto os obstáculos que temos de enfrentar podem parecer intransponíveis. Mas, também como o ilustre Patrono da Marinha, aprendi que é possível vencer as dificuldades da vida e que poucos – muito poucos – são os obstáculos que não podem ser transpostos.

Aprendi que, com perseverança e determinação, não nos falta a energia necessária para lutar a boa luta.

E, não tenhamos dúvida, boa é a nossa luta, porque boa é a causa de fazer o Brasil crescer de forma economicamente sustentável e socialmente justa. Boa é a causa de criar condições para que nossa Nação possa seguir projetando, no plano internacional, os valores de paz, democracia e justiça aos quais estamos tão intensamente ligados.

A Marinha do Brasil, ao me distinguir com sua mais alta condecoração, reitera o compromisso inequívoco que mantém com aqueles valores, que são os valores pelos quais fui eleito.

Ela reafirma, simbolicamente, sua irrestrita lealdade aos princípios que norteiam a sociedade brasileira nesta hora de mudanças.

Não é sem razão que o Comando da Marinha goza, como os demais comandos, da minha confiança e da minha admiração. Sei dos esforços empreendidos por seus dedicados e competentes servidores, nos diversos níveis hierárquicos, em favor do projeto de País que estamos empenhados em implementar. Conheço a sua permanente disposição para trabalhar pelo Brasil com afinco e desprendimento.

Cabe à Marinha, em nosso modelo de desenvolvimento, dar continuidade ao importante papel que tem desempenhado, em benefício do País, nas suas várias áreas de atuação.

Garantir a defesa de nossas águas constitui desafio que demanda organização e devotamento exemplares. E me orgulho em dizer que é com eficiência que a Marinha tem protegido a costa brasileira, uma das mais vastas do mundo.

É com eficiência que ela tem exercido sobre os nossos rios, particularmente na Amazônia, incansável vigilância.

Uma nação, para ser soberana, para crescer e prosperar da forma como desejamos que o Brasil cresça e prospere, deve ter assegurada sua integridade física. Em um país com as características do Brasil, a contribuição da Marinha é e será sempre essencial.

Nestes tempos de imprevisibilidade no cenário externo, em que aos riscos tradicionais se somam novas ameaças, torna-se cada vez mais complexo garantir a paz e a segurança internacionais.

Nossas Forças necessitam, para fazer frente a suas obrigações, intensificar as vias de cooperação e fortalecer os laços de confiança com os países amigos.

Além disso, elas necessitam de possibilidades de ação sempre renovadas, que se sustentem em tecnologias de densidade crescente.

E a Marinha, com sua reconhecida pertinácia em matéria de desenvolvimento tecnológico, também nesse aspecto tem oferecido consistentes aportes ao Brasil.

Não menos relevante para a sociedade brasileira é o trabalho social desenvolvido pela Força Naval, em conjunto com o Exército e a Aeronáutica, nos mais distantes rincões de nossa Pátria.

O Comandante da Marinha se referiu, nas suas palavras, aos navios-hospitais em operação na região amazônica e a outras iniciativas de cunho social concebidas e implementadas pela instituição.

Certamente por modéstia não quis o Comandante realçar a abnegação e o sacri-

fício dos homens e mulheres empenhados, em condições muitas vezes adversas, no êxito daquelas iniciativas.

As múltiplas atividades da Marinha, na esfera social, que nos enchem de alento, são mais do que bem-vindas: elas são necessárias.

Sabemos que em vários pontos do imenso território nacional as Forças Armadas são a única forma de presença mais sistemática e concreta do Estado. E, se pensamos que predominam, naqueles pontos, populações carentes, a ação social que as Forças Armadas lá realizam se reveste de importância ainda mais nítida.

Ela aparece como sinal evidente do efetivo envolvimento das Forças Armadas no dia-a-dia da sociedade.

Ela deixa patente o grau de engajamento dos militares brasileiros no nosso esforço maior, que é o de construir um Brasil mais justo e melhor para todos.

É claro que o conjunto de atribuições das Forças Armadas – em particular o escudo defensivo do território nacional e a contribuição para o poder de dissuasão do País – não pode prescindir de níveis adequados de preparo e equipamento.

Reafirmo aqui meu empenho em equacionar as dificuldades que afligem nossas três Armas, de modo a não comprometer mais sua capacidade de ação. No devido tempo, cumpriremos essa tarefa fundamental. E sempre contamos com o valor, a dignidade, o patriotismo e o espírito público do nosso militar.

Senhor Comandante da Marinha, enfatizo, uma vez mais, o orgulho que tenho de nossos oficiais e praças, que tanto amor demonstram ao País.

Saiba que é o meu genuíno reconhecimento pelo profissionalismo e pela excelência da Marinha do Brasil que estarei externando sempre que ostentar a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Naval, com que hoje sou honrado.

Muito obrigado."

CERTIFICADO DE QUALIDADE PARA O CASNAV

O Centro de Análise de Sistemas Navais (Casnav) obteve a classificação ISO 9001/2000 pelo órgão certificador credenciado Lloyds Register Quality Assurance, referente aos serviços de "planejamento de avaliação operacional e análise de seus resultados para prover elementos de informação que auxiliem o processo de tomada de decisão quanto ao emprego, ao apoio logístico e às modificações de meios e sistemas militares".

O processo de certificação foi iniciado em fevereiro de 2002. Foram implantados os procedimentos necessários à satisfação dos requisitos exigidos pela norma e realizadas auditorias interna e externa, esta conduzida pela certificadora, para verificar os eventuais desvios e as necessárias ações corretivas, preventivas e de melhoria.

Em 1º de abril deste ano, concluiu-se a auditoria de certificação. Assim, o Casnav atingiu a primeira parte de uma das significativas metas de seu contrato de autonomia de gestão, estabelecendo um marco para o início de uma jornada de qualidade que se pretende contínua, em benefício de seus clientes e de sua tripulação. (Do *Bono* nº 235, de 16/4/03)

INAUGURAÇÃO DO AEROPORTO COMANDANTE LUIZ CARLOS DE OLIVEIRA

Foi realizada, em 1º de abril último, em São Lourenço-MG, cerimônia de reinauguração do Aeroporto Comandante Luiz Carlos de Oliveira.

A Marinha do Brasil foi representada pelo Comando da Força Aeronaval e pelo Esquadrão HS-1. A solenidade foi patrocinada pela Prefeitura e Câmara Municipal da cidade, com o objetivo de homenagear o Comandante Luiz Carlos, falecido no ano passado. O militar era natural de São Lourenço e membro atuante da comunidade.

Aviador Naval desde 1976, o Comandante Luiz Carlos comandou o 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino e a Base Aérea de São Pedro da Aldeia. O Helicóptero SH-3, que prestigiou o desfile cívico durante as comemorações do aniversário da cidade, também esteve presente na reinauguração do aeroporto, em exposição estática, sendo visitado por centenas de pessoas. (*A Macega*, de março/abril de 2003)

INAUGURADO NO CIAGA O BUSTO DO ALMIRANTE BERUTTI

Foi realizada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro, a cerimônia de inauguração do busto do Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira.

O evento foi presidido pelo Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes, diretor de Portos e Costas, e contou com a presença de ex-comandantes e da tripulação do CIAGA, de familiares do Almirante Berutti e de membros da comunidade marítima.



Após o canto do Hino Nacional, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Sérgio Antônio de Conceição Freitas, comandante do CIAGA, fez a leitura da ordem do dia transcrita abaixo:

"Corneteiro! Toque tripulação sentido!

Excelentíssimo Sr. Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira, diretor de Portos e Costas, toque de presença! Abre o toque!

Corneteiro! Toque tripulação descansar!

Boa tarde, Almirante Berutti! Seja bem-vindo ao seu Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. O comandante e a tripulação sentem-se honrados e felizes em novamente recebê-lo a bordo.

Hoje, no entanto, sua visita é especial. Certamente lhe proporcionando agradável

surpresa, convidamos Dona Thirza, sua querida esposa, familiares, amigos e seus companheiros marinheiros da brilhante jornada na Marinha do Brasil.

Presentes almirantes que lhe sucederam no timão da difícil e trabalhosa Diretoria de Portos e Costas (DPC) e que deram seguimento ao seu incansável trabalho em prol das atividades de portos e costas, do esporte náutico e do engrandecimento da Marinha Mercante brasileira.

Como Vossa Excelência pode ver, aqui estão também ex-comandantes do CIAGA, oficiais que, conduzindo valorosas tripulações de civis e militares, de homens e mulheres, perpetuaram o sonho que Vossa Excelência transformou em realidade. Da sua época, ainda trabalham conosco o Tenente Martins, o Sargento Washington, o João eletricista, o Alcito do arquivo escolar, o Dario da vela, o Faustino da Educação Física e das colônias de férias e os professores Lucena e Chaves.

Mas não é só! Como sempre o fazem, encontram-se entre nós amigos da Comunidade Marítima Internacional, Comunidade que cotidianamente nos oferece apoio e que tem um enorme respeito e carinho por Vossa Excelência. Nunca é demais lembrar que Vossa Excelência é o sócio honorário número um da Associação Profissional dos Capitães-de-Longo-Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante, o conhecido Centro de Capitães.

Formados, com o garbo tradicional, os alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). Agora não somente moços, mas, fruto da experiência pioneira da Marinha, belas moças, afirmação da presença da mulher brasileira em mais uma profissão do mercado nacional e internacional. São hoje 404 alunos na EFOMM, 263 rapazes e 141 moças.

Ainda mais, Almirante! Aspirantes da Escola Naval, alunos da mesma inesquecível Escola onde Vossa Excelência ingressou em 1932. Perfilados com os alunos da EFOMM, a lembrar a união que continua a reinar entre as duas escolas, alicerce para atuações lado a lado no futuro, na defesa de um Poder Marítimo forte e no mar, na paz e na guerra.

Toda essa gente aqui presente está ligada a Vossa Excelência por sentimentos diversos. Um, no entanto, é comum: Marinha brasileira, conjunto harmônico da reunião da Marinha do Brasil com a Marinha Mercante nacional, instituições de excepcional importância social e fundamentais para o desenvolvimento e a segurança do País.

Cansado, Almirante? O CIAGA é grande! Como Vossa Excelência pode observar, pouca coisa mudou. Não há muito o que modificar naquilo que foi magnificamente concebido, construído e equipado. Apenas mudanças de destinação de alguns compartimentos, obras de manutenção naturalmente necessárias e novos equipamentos e acessórios de ensino, exigências do acelerado avanço tecnológico. Do tanto que aprendemos vivendo a Marinha, sabemos que a *performance* de um navio está diretamente associada à maneira como é recebido pela sua primeira tripulação.

O CIAGA está lindo como Vossa Excelência sempre desejou. O tempo e o trabalho dos que por aqui passaram transformaram-no em um oásis na Avenida Brasil, apagando todos os vestígios da terra pantanosa que muitas vezes lhe sujou os sapatos, nas suas entusiasmadas inspeções das obras de construção. Jardins, gramados, árvores e animais harmonizados com camarotes, refeitórios, salas de aula, laboratórios e instalações desportivas. Tudo em proveito do Ensino Profissional Marítimo e dentro dos padrões navais de exce-

lência, para atender a mais de 4 mil alunos por ano.

Nossa homenagem a Vossa Excelência culmina aqui neste espaço, onde há 29 anos, por ocasião da IV Regata a Vela do CIAGA, inauguraram o presente pedestal, no qual ainda consta a placa com os seguintes dizeres: "Ao Almirante Berutti, como reconhecimento pelo grande incentivo à criação do CIAGA".

A colocação agora de seu busto precisou ser surpresa. Sua humildade e simplicidade não a aprovariam. Ele completa a homenagem iniciada por nossos antecessores e obedece ao desejo deles e de todos os que lhes seguiram.



Aqui, porque próximo ao mar da Baía de Guanabara. Porque junto ao bur-burinho de jovens alunos da EFOMM, na prática de atividades marinheiras, nas reuniões festivas, nos alegres bailes e nas renhidas competições de remo. Aqui, porque surge adjacente o embrião de mais um empreendimento ligado às atividades marítimas: o Centro de Treinamento de Apoio Marítimo. Resposta do Ensino Profissional Marítimo a uma atividade que cresce aceleradamente no País e que oferece inúmeros empregos aos marítimos brasileiros. Este espaço exala Marinha, juventude sadia e renovação.

Não se trata de cultuar personalidade ou pagar dívida, mas tê-lo sempre perto a nos servir de exemplo de chefe de família, cidadão, militar, empreendedor e amante da Marinha brasileira. Nada mais justo do que se juntar a Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, e ao Almirante Graça Aranha, para nos apontar, principalmente para a mocidade, os caminhos do bem, nos permitindo contribuir para o bem comum.

Por favor, senhores! Com sua licença, Excelência, permita-me brindá-los da mesma forma como fazemos cotidianamente na praça-d'armas do CIAGA. Inicio o brinde com: "aqui se forma, se aperfeiçoa, se atualiza e se adestra!". Ao que todos, em uníssono, respondem: "o Mercante do Brasil".

Hoje não há honras de despedida. Vossa Excelência não pedirá licença para largar a lancha, no que não lhe responderei "está quem manda". Vossa Excelência está definitivamente entre nós."

Dando continuidade à cerimônia, a Senhora Thirza Ottilea Augusto Moreira, esposa do Vice-Almirante Berutti, foi convidada para inaugurar o busto do seu esposo, acompanhada pelo Almirante-de-Esquadra Arnaldo Leite Pereira e pelo Almirante-de-Esquadra Carlos Edmundo de Lacerda Freire." (Do *Informativo Marítimo* da DPC, 4º trim./2002)

REESTRUTURAÇÃO DA FFE

Presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira, foi realizada, em 14 de fevereiro, no Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), a cerimônia de desativação da Companhia de Comunicações e da Companhia de Comando da Divisão Anfíbia, marcando o início da reestruturação da FFE. Na mesma ocasião, também foi comemorado o 46º aniversário da FFE.

Em sua ordem do dia, o Comandante de Operações Navais destacou a evolução da Força de Fuzileiros da Esquadra nestes seus 46 anos de existência e a compreensão da Alta Administração Naval sobre o valor estratégico que o desenvolvimento de um conjugado anfíbio, capaz e crível, acresce ao Poder Naval brasileiro.

Ressaltou, ainda, que a nova organização da FFE possibilitará a exploração, em sua máxima extensão, da versatilidade e da flexibilidade no seu emprego, à semelhança da Esquadra , por meio do emprego dos grupamentos operativos. Estes são constituídos segundo as tarefas que a missão lhes impõe e não pelo simples desdobramento de unidades táticas básicas, ainda que reforçadas.

Rompem-se, assim, os derradeiros liames que a atrelavam às concepções doutrinárias que balizam o emprego de força terrestre. (*Do Nomar* nº 731, de 31/3/2003)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Foram empossados os almirantes nomeados para os cargos discriminados a seguir:

– Almirante-de-Esquadra Euclides Duncan Janot de Matos – diretor-geral do Material da Marinha, em 17/4;

– Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto – diretor-geral do Pessoal da Marinha, em 16/4;

– Vice-Almirante Miguel Angelo Davena – comandante-em-chefe da Esquadra, em 6/5;

– Vice-Almirante Julio Saboya de Araujo Jorge – diretor do Pessoal Militar da Marinha, em 25/4;

– Vice-Almirante Alvaro Luiz Pinto – comandante do 2º Distrito Naval, em 23/4;

– Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes – diretor de Hidrografia Naval, em 8/4;

– Vice-Almirante Afonso Barbosa – comandante do 3º Distrito Naval, em 2/5;

– Vice-Almirante Marcos Martins Torres – diretor do Pessoal Civil da Marinha, em 28/4;

– Contra-Almirante Adalberto Casaes Júnior – chefe do Estado-Maior da Esquadra; em 16/5;

– Contra-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira – diretor de Aeronáutica da Marinha, em 7/4;

– Contra-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos – diretor da Escola de Guerra Naval, em 15/4;

– Contra-Almirante Ricardo Sergio Paes Rios – diretor do Centro de Análise de Sistemas Navais, em 15/4;

– Contra-Almirante Marcelo Victor de Uzêda – comandante do 7º Distrito Naval, em 25/4;

– Contra-Almirante Francisco Luiz Gallo – diretor de Obras Civis da Marinha, em 14/5;

– Contra-Almirante Luiz Umberto de Mendonça – comandante do Centro de

Instrução Almirante Alexandrino e presidente da Comissão de Desportos da Marinha, em 11/4;

– Contra-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli – comandante da Força de Superfície, em 8/4;

– Contra-Almirante Paulo Cesar Dias de Lima – diretor do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, em 28/4;

– Contra-Almirante Artur Francisco Hoffmann Tozzini – subchefe de Logística e Plano Diretor do Comando de Operações Navais, em 13/5;

– Contra-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer – comandante da Escola Naval, em 23/4;

– Contra-Almirante Pedro Fava – comandante da Força de Submarinos, em 17/4;

– Contra-Almirante Newton Cardoso – comandante da 1ª Divisão da Esquadra, em 7/4;

– Contra-Almirante Gilberto Max Roffe Hirschfeld – comandante da 2ª Divisão da Esquadra, em 25/4;

– Contra-Almirante Marcus Vinicius Iorio Hollanda – comandante naval da Amazônia Ocidental, em 28/4;

– Contra-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca – comandante do 6º Distrito Naval, em 9/5;

– Contra-Almirante Arnon Lima Barbosa, subchefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior da Armada, em 11/4;

– Contra-Almirante Sergio Antonio da Conceição Freitas – diretor de Assistência Social da Marinha, em 3/4;

– Contra-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho – subchefe de Operações do Comando de Operações Navais, em 2/4;

– Contra-Almirante Carlos Augusto de Souza – coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha da Diretoria-Geral do Material da Marinha, em 28/4;

– Contra-Almirante Carlos Afonso Fernandes Testoni – subchefe de Organização do EMA, em 11/4;

– Contra-Almirante José Geraldo Fernandes Nunes – secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, em 8/4;

– Contra-Almirante (Md) Altanir Aurélio Santos, diretor do Centro de Perícias Médicas da Marinha, em 17/4.

POSSE DO DIRETOR DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

O Contra-Almirante Marcos Vinicius Oliveira dos Santos assumiu, em 15 de abril último, a direção da Escola de Guerra Naval, em substituição ao Vice-Almirante Afonso Barbosa.

Na ocasião, **o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos, que presidiu a cerimônia de posse**, publicou ordem de serviço da qual extraímos o seguinte trecho:

"Durante o período em que esteve sob a sua orientação, esta Escola, que prepara nossos oficiais para funções de Estado-Maior e os qualifica para cargos na Alta Administração, galgou novos patamares de excelência. Dentre as relevantes realizações, destaco: a experiência, ao longo de 2002, de um MBA "precursor" para os instrutores da Escola, o que permitiu a formação de uma massa crítica para analisar as possíveis adaptações destes cursos às necessidades da Marinha. Esta iniciativa culminou na inserção de dois MBA no Plano Diretor Acadêmico da EGN para 2003, um para o Curso de Política e Estratégia Marítimas (MBA em Gestão Internacional) e um para o Curso de Estado-Maior para

Oficiais Superiores (MBA em Gestão Empresarial), sem prejuízo das demais disciplinas. Destaco, ainda, a apresentação ao Estado-Maior da Armada de uma nova publicação denominada "Doutrina de Liderança da Marinha", resultado de um Grupo de Trabalho constituído de oficiais alunos do C-PEM 2002, com vistas a abordar tema de expressiva importância para a Marinha. Também empenhou-se o Almirante Afonso na revitalização do Centro de Estudos Político-Estratégicos (CEPE) da EGN, agora com novo estatuto e estrutura organizacional adequada. A atualização deste Centro possibilitou maior dinamismo na coordenação dos simpósios da Escola, com ativa participação de renomados estudiosos civis e militares, abordando temas atuais como "Terrorismo", "Revolução em Assuntos Militares (RAM)", "Doutrina Atual de Segurança dos Estados Unidos" e outros assuntos de importância política e estratégica."

Do pronunciamento do Almirante Afonso, destacamos:

"A nobre missão da Escola de Guerra Naval, a convivência em ambiente inflamado por ideais plenos de devoção à Marinha e à Pátria; as saudáveis e enriquecedoras revisitas a conceitos dos campos da política, da estratégia e das doutrinas da Marinha e a própria figura emblemática desta escola são aspectos que fundamentam o fascínio e o orgulho que começo a vivenciar por ter sido seu diretor. Adquiri o privilégio de pertencer a um seleto grupo de almirantes que já exerceram esta direção, aos quais, em oportunidade que muito me apraz, expresso especial reconhecimento pelas presenças observadas em freqüentes visitas à Escola, reafirmando respeitáveis exemplos de otimismo e de fé no porvir desta modelar organização de ensino. Foi um prazer muito grande recebê-los a bordo, senhores sempre diretores.

(...)

Algumas realizações ocorreram durante o período em que exerci esta Direção. Sobre elas, desejo apenas fazer referência às alterações dos modelos dos Cursos de Estado-Maior para Oficiais Superiores e de Política e Estratégia Marítimas em virtude da inclusão de cursos de pós-graduação, adequadamente configurados para melhor atender aos propósitos dos referidos cursos. Essas alterações contemplam um substancial esforço na fundamentação teórica considerada indispensável para um aprendizado mais consistente dos assuntos profissionais, ou seja, das doutrinas e metodologias aplicadas na Marinha. Esse esforço pretende contribuir para a formação de oficiais que detenham luz própria, que sejam capazes de liderar transformações e aprimoramentos em nossa Instituição, enfim, de oficiais com entendimentos mais sólidos sobre o complexo sistema internacional do mundo em que vivemos, especialmente no que respeita aos aspectos político-estratégicos."

Destacamos da Ordem de Serviço do Almirante Vinicius:

"Cruzo novamente o portaló desta Escola equilibrando-me eqüidistante do orgulho exultante, do respeito profundo e da gratificação reconhecida.

Domina-me o sentimento de orgulho exultante por assumir a direção da Escola responsável maior pela plena capacitação dos nossos oficiais para o desempenho de comissões operativas e administrativas, para o exercício de comandos, direções e funções de Estado-Maior, além do preparo para os diversos cargos nos altos escalões da Marinha. É também o orgulho pessoal por passar a dirigir os trabalhos nos quais instrutores, professores e oficiais alunos estudam, debatem e disseminam as Estratégias Marítimas e as Doutrinas Navais.

Igualmente, sou dominado pelo mais profundo respeito pela Instituição a que novamente passo a pertencer e por todas as gerações de oficiais que, no passado, forjaram o conceito e a credibilidade desta Escola, hoje ostentados e reconhecidos, seja no País ou no exterior, seja entre nossos pares ou na sociedade civil.

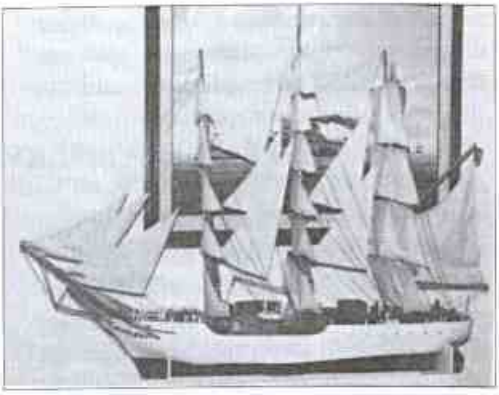
(...)

O mundo todo está sob radicais transformações. Talvez mesmo possamos usar a expressão "furiosas transformações". Os dias inquietantes que vivemos sugerem mudanças que devem e têm que ser estudadas e acompanhadas. A Escola de Guerra Naval acompanha essas transformações. Recentemente, ventos de modernidade sopraram suavemente as nossas estruturas acadêmicas. Perseverar no caminho traçado e ter a responsabilidade para a introdução dos pequenos ajustes de rumo serão os nossos instigantes desafios nos dias que estão por vir."

RÉPLICA DO NAVIO VELEIRO *CISNE BRANCO*

Em 5 de fevereiro, o Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) doou ao Serviço de Documentação da Marinha uma réplica do Navio Veleiro *Cisne Branco*.

Essa réplica, um exemplar de uma série de cinco unidades, foi construída na Escola de Artífices daquele centro de instrução, por ocasião da avaliação das provas práticas das disciplinas de Carpintaria Naval e Marinheira, pelas turmas de Aperfeiçoamento de Carpintaria e Manobras e reparos de 2002. (*Do Nomar* nº 731, de 31/3/2003)



ANTARES REALIZA A COMISSÃO OCEANO SUESTE – II

Ao longo da costa dos estados do Espírito Santo, Rio de janeiro e São Paulo, o Navio Oceanográfico *Antares* cumpriu a Comissão Oceano Sueste – II no período de 21 de outubro a 4 de dezembro de 2002.

Foram realizadas cem estações oceanográficas, cujas medições dos parâmetros de temperatura, salinidade e oxigênio dissolvido irão contribuir para a confecção de cartas temáticas para uso da Esquadra. Nessa mesma operação, foram obtidas fotografias por satélite para o projeto RADARSAT e realizadas inspeções navais no arquipélago de Alcatrazes. O Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Julio Soares de Moura Neto, embarcou no navio e cumpriu o trecho Santos-Rio de Janeiro. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

MONITORAMENTO DE ONDAS *ON-LINE* DA UFSC

Completou um ano de atividade, em dezembro de 2002, o Programa de Informação Costeira (PIC) *on- line*, realizado pelo Laboratório de Hidráulica Marítima da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). O PIC tem patrocínio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecno-lógico (CNPq) e da Fundação de Ciência e Tecnologia de Santa Catarina (Funcitec) e apoio do Centro de Pesquisa e Extensão Pesqueira das Regiões Sudeste e Sul (CEPSul) – órgão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) – e da Petrobras.

Este programa inaugurou no Brasil um sistema de monitoramento do estado do mar com divulgação pública dos dados em "tempo real" via Internet. O monitoramento é feito por meio de um ondógrafo direcional fundeado ao largo da Ilha de Santa Catarina (80 metros de profundidade), que fornece diagnósticos precisos do estado do mar a cada hora, 24 horas por dia.

O número de visitas à página do PIC na Internet (www.lahimar.ufsc.br/pic) ultrapassou 80 mil consultas (em cerca de 11 meses), atestando que o serviço tem sido útil para todos aqueles que utilizam o mar, seja por lazer ou por trabalho. Além de prestar um serviço à comunidade, os dados coletados através do PIC são uma valiosíssima fonte de matéria-prima para os trabalhos de pesquisa científica em desenvolvimento no Laboratório de Hidráulica Marítima da UFSC. (Do Informativo da Comissão Intermi-nisterial para os Recursos do Mar, vol. 14, nº 1, jan./dez. 2002)

SISTEMA DE OBSERVAÇÃO DOS OCEANOS

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) ativou, em 27 de fevereiro último, o Escritório Regional da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) para o Sistema Global de Observação dos Oceanos (GOOS), conforme o memorando de entendimento firmado entre o gover no brasileiro e aquela comissão, subordinada à UNESCO.

O Escritório Regional da COI para o GOOS tem por finalidade facilitar o desenvolvimento e a implementação do programa na região do Atlântico Sul e Tropical, sob a liderança do Brasil, com o apoio administrativo do Escritório Regional da UNESCO, situado em Brasília.

O propósito do programa GOOS é o de prover dados e informações operacionais sobre o estado presente e futuro do mar em tempo quase real, assimilando-os em modelos de previsão que, por sua vez, virão a gerar produtos de impacto positivo para as atividades da Marinha do Brasil na área marítima de interesse do País. (Do *Bono* nº 213, de 7/4/03)

JORNADA DE ENFERMAGEM MILITAR

"O Desenvolvimento da Enfermagem Militar na Marinha Brasileira". Este foi o tema central da I Jornada de Enfermagem Militar do Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD), realizada nos dias 12 e 13 de maio último no auditório da Escola de Saúde do hospital.

O evento teve os seguintes propósitos: atualização profissional, uniformidade de condutas e procedimentos técnicos e o intercâmbio de experiências.

(Do *Bono* 279, de 5/5/2003)

JORNADAS DO MAR 2000 – ASPIRANTES PREMIADOS

Recebemos como doação da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo, a publicação "Jornadas do Mar 2000 – Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa", que reúne as Atas do Colóquio de mesmo nome realizado na Escola Naval de Portugal de 20 a 24 de novembro de 2000. A edição, patrocinada pela Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, traz os 49 trabalhos apresentados durante o evento, dentre os quais o intitulado "O espírito empreendedor humano e a disseminação cultural", de autoria dos aspirantes da Marinha do Brasil Ricardo de Bragança Oneto Araújo, Rafael Radé Pacheco e Uriel Monteiro de Oliveira, agraciados com Prêmio Escola Naval de Portugal na Área de Relações Internacionais e Estratégia. Outros 13 trabalhos mostrados no Colóquio também mereceram premiações.

A seguir, transcrevemos as palavras do Contra-Almirante José Luís Ferreira Leiria Pinto, da Marinha portuguesa, presidente da Comissão Executiva do Colóquio.

"O título do colóquio, 'Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa', sugere, em princípio, que ao relembrar um navegador de 500 estejamos a evocar um fato já vivido e por isso o interesse do evento poderia ser secundário, já que na atualidade o que se tornou usual é considerar o tempo presente e quanto muito olhar superficial e despreocupadamente o tempo futuro. Porém, consideramos que só se pode compreender e enfrentar convenientemente o presente e simultaneamente projetar, sob um aspecto positivo, se se estudar e analisar o tempo passado. Seguindo esta metodologia, temos possibilidade de conhecer experiências já vividas, plenamente concretizadas e assim tirar ilações que nos serão muito úteis não só no presente como também no futuro.

A viagem de Pedro Álvares Cabral em 1500 uniu pela primeira vez a velha Europa, centro de civilização de então, ao Novo Mundo – o Brasil, à vizinha África e à longínqua Ásia. Nestas quatro partes do Mundo, na época conhecidas, aconteceu um encontro de culturas que, entre várias conseqüências, originou a disseminação da nossa língua pelas margens do Atlântico e do Índico – "O Oceano da Língua Portuguesa", daí a denominação do presente colóquio.

Além de evocar o passado e analisar as conseqüências culturais, sociais, tecnológicas e econômicas que esse passado originou, importa salientar mais dois objetivos desse acontecimento.

Pensamos que, apesar de ultimamente se ter detectado alguma, embora tênue, vontade política de procurar que Portugal regresse ao mar, tem-se constatado que a sociedade portuguesa, nomeadamente os seus dirigentes, estão alheados e por conseqüência não têm dado o devido destaque às virtualidades do mar, esquecendo-se que foi o mar que esteve na emergência da nossa nacionalidade e constitui a principal causa de afirmação de Portugal como Estado independente perante a comunidade internacional. Assim, o presente evento servirá para "promover o estudo e a reflexão sobre as potencialidades do mar em todos os seus aspectos, com ênfase especial para a formação e afirmação da Comunidade de Língua Portuguesa".

Outro aspecto que gostaríamos de salientar é o fato de que, presentemente, devido ao desenvolvimento de novos Princípios e Conceitos de Defesa, nomeadamente o fim do Serviço Militar Obrigatório, have-

rá possivelmente uma tendência para um enfraquecimento da ligação entre as Forças Armadas e a Nação. Nestes termos, torna-se necessário e imprescindível que se estabeleçam novos laços de comunicação através de encontros em que se possam debater e trocar idéias, particularmente em assuntos relacionados com o mar, daí que este colóquio "além de constituir um estímulo para a apresentação e discussão temática orientada, pretenda ainda proporcionar a convivência entre estudantes de diferentes instituições e personalidades ligadas às várias áreas em discussão".

CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS: SUAS RAÍZES. COMEMORAÇÃO DO 195º ANIVERSÁRIO NO MUSEU NAVAL

A Associação de Veteranos do Corpo de Fuzileiros Navais (AVCFN) realizou em 8 de abril, no Museu Naval, RJ, Sessão Solene em comemoração ao 195º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais.

Com a presença de diversas autoridades – entre elas o comandante-geral do CFN e demais almirantes (FN) da ativa, ex-comandantes-gerais e almirantes da reserva, além de comandantes de OM –, o evento teve a participação marcante do Contra-Almirante Max Justo Guedes – diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha –, orador oficial da cerimônia, que atendeu a convite da AVCFN, falando sobre o tema "O Corpo de Fuzileiros Navais: suas raízes".

Remontando aos idos do século XVII, o Almirante Max fez referência a D. Francisco Manuel de Melo (1608-1666), "poeta, prosador, soldado e aventureiro", como sendo "este grande historiador quem nos deu a primeira pista sobre as origens do nosso Corpo de Fuzileiros Navais, com a criação do "Terço da Armada".





Ainda como parte da Sessão Solene, a AVCFN outorgou diplomas a alguns veteranos, pelos serviços relevantes prestados à Associação. Entre os agraciados, estavam os Almirantes-de-Esquadra (FN) Coaraciara Brício Godinho e Luis Carlos da Silva Cantídio (ex-comandantes-gerais do CFN), Grandes Beneméritos; os Capitães-de-Mar-e-Guerra (FN) Luiz Roberto de Morais Passos (comandante do Batalhão Naval) e Jorge Mendes Bentinho (imediato do Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais), Sócios Honorários; o Capitão-de-Fragata (FN) Hélio Augusto de Souza e o Suboficial (FN) Falcão (ex-presidentes da AVCFN), beneméritos.

II SIMPÓSIO ANUAL DE COMUNICAÇÕES NAVAIS

Sob a coordenação do Comando do 3º Distrito Naval, foi realizado o II Simpósio Anual de Comunicações Navais, de 29 de outubro a 1º de novembro. O evento, ocorrido nas dependências da Base Naval de Natal, teve como propósitos permitir o intercâmbio entre as Estações-Rádio da Marinha e contribuir para o emprego pleno e eficaz dos recursos existentes, para o alcance dos propósitos estabelecidos na doutrina de comunicações da Marinha e para o gerenciamento de comunicações rápidas, seguras, confiáveis, flexíveis e integradas, bem como para o fomento de uma mentalidade de comunicações uniforme e mais eficiente, permitindo um grau de aprestamento adequado a todas as estações integrantes do Sistema de Comunicações da Marinha (Siscom).

Dos temas abordados, ressaltam-se os seguintes: a segurança nas comunicações navais; a rede de comunicações integradas da Marinha (Recim); a contribuição do Centro de Eletrônica da Marinha na manutenção dos equipamentos de comunicações; o serviço móvel marítimo; o servidor fixo; a condição de proficiência das estações-rádio secundárias; a dinâmica operativa e administrativa das estações-rádio e a importância da Estação-Rádio da Estação Naval do Rio de Janeiro no contexto amazônico.

No último dia desse simpósio, foi realizada uma visita às instalações da Estação-Rádio da Marinha em Natal e do Posto de Radiomonitoragem, quando oficiais e praças puderam observar a operação daquela estação, comparar procedimentos e verificar soluções criativas, adotadas para superar algumas dificuldades na condução do serviço de comunicações daquela unidade militar.

As informações obtidas nesse simpósio foram analisadas por grupos de trabalho da Diretoria de Telecomunicações da Marinha (DTM), a fim de orientar os esforços na revisão da doutrina, na formulação de procedimentos e na implementação de requisitos para a melhoria do Siscom nos próximos anos.

O próximo simpósio será realizado na área do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS), pela Estação Radiogoniométrica da Marinha do Rio Grande, no segundo semestre do corrente ano. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

CIAGA INAUGURA CENTRO DE TREINAMENTO DE APOIO MARÍTIMO

Foi inaugurado, em 27 de fevereiro de 2003, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), o Centro de Treinamento de Apoio Marítimo (CTAM).

A cerimônia, presidida pelo Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes, diretor de Portos e Costas, foi realizada na antiga "Casa do Prefeito", reformada e modernizada para receber o simulador de posicionamento dinâmico e salas de aula, como núcleo embrionário para o treinamento e desenvolvimento das técnicas de *off-shore*, a partir da necessidade apresentada pela comunidade marítima que opera no apoio às atividades de prospecção e extração de petróleo, hoje em franca expansão.

Os cursos a serem desenvolvidos no CTAM serão implementados gradativa-

mente, dependendo da preparação de instrutores e do aporte de recursos instrucionais, fatos a serem concretizados com o apoio das próprias empresas interessadas na formação do marítimo, que atua em tão especializado segmento da Marinha Mercante brasileira. (Do *Nomar* nº 731, de 31/3/2003)

BATALHÃO LOGÍSTICO EM ADESTRAMENTO COM NOVAS VIATURAS UNIMOG

Um destacamento da Companhia de Transportes do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais realizou, em dezembro, adestramento de navegação motorizada na região de Maricá – Rio de Janeiro.

Tal adestramento visou à capacitação das equipes de abastecimento, coleta e evacuação de baixas e das equipes móveis de manutenção do batalhão no deslocamento no terreno com rapidez e precisão, por meio do emprego das informações existentes nas cartas, do odômetro da viatura e da identificação da planimetria e de pontos críticos existentes.

Foi o primeiro emprego operacional das viaturas Unimog do mais novo lote recebido pela unidade. Tais viaturas, além de representarem um substancial avanço na capacidade de transporte dos grupamentos operativos de fuzileiros navais, ampliaram significativamente sua mobilidade "através campo" (expressão utilizada pelo Corpo de Fuzileiros Navais que significa *off-road*), conforme já demonstrado em diversos exercícios.

O Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais tem a finalidade de prover o apoio logístico de abastecimento, manutenção, saúde, transporte e serviços gerais aos grupamentos operativos de fuzileiros navais e sua origem remonta ao extinto Batalhão de Manutenção e Abastecimento, criado em 1971. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

VF – 1 ALCANÇA MARCA DE 2.000 HORAS DE VÔO

No início do mês de março, o Esquadrão VF-1 atingiu a marca de 2.000 horas de vôo com as aeronaves AF-1/1A. Decorridas apenas três anos do início de seus voôs, o VF-1 alcançou elevado nível de operacionalidade, sempre focado na segurança de vôo, o que permitiu a conquista dessa expressiva marca.

Nesse tempo, o Esquadrão realizou seus primeiros toques e arremetidas no NaeL *Minas Gerais*, operou a partir do NAe *São Paulo*, tocou o convés do CVN-68 *Nimitz* (US NAVY), quebrou a barreira do som, realizou reabastecimento em vôo (REVO) com os KC-130 da FAB, além de ter cumprido deslocamentos, principalmente para Santa Maria e Natal, de onde realizou o primeiro lançamento de um míssil Sidewinder AIM-9H.

A marca atingida coroa todo um esforço despendido na retomada das operações com aeronaves de asa fixa na nossa Marinha. (*A Macega* – março/abril – 2003)

LEILÃO DE EMBARCAÇÕES E INSPEÇÃO NAVAL

Fruto das atividades de inspeção naval, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) realizou, em 6 de fevereiro último, o leilão do primeiro lote de embarcações apreendidas até 2002.

Constaram do leilão os navios *Araruama* e *Jaci Ramos*, ambos abandonados há mais de cinco anos na Baía de Guanabara. Esse leilão representa o marco de uma campanha desenvolvida pela Capitania visando a regularizar as condições de navegabilidade e de segurança nas águas de sua jurisdição e em terrenos de Marinha no Estado do Rio de Janeiro.

A CPRJ tem realizado várias operações de inspeção naval, destacando-se a mais recente, denominada Verão 2002/2003, que empregou, além das embarcações de inspeção naval, helicópteros e um caminhão para transporte das embarcações apreendidas. Essa operação abrangeu, inicialmente, as áreas da Barra da Tijuca e Camboinhas e depois estendeu-se às praias de Cabo Frio, Macaé, Rio das Ostras, Barra de São João e da Ilha de Paquetá, resultando na apreensão de várias embarcações irregulares, que comporão um processo para o segundo leilão ou para incorporação à União. Algumas dessas embarcações poderão ser usadas para reforço nas atividades de inspeção naval.

Como parte da campanha de conscientização dos usuários de embarcações de esporte e recreio, visando à segurança nas praias do Rio de Janeiro, realizaram-se reuniões de assessoramento com os comodoros e dirigentes de marinas e iates. Naquelas ocasiões foram apresentadas palestras e debates, conduzidos pelo capitão-dos-portos do Rio de Janeiro, com a finalidade de divulgar conhecimentos e procedimentos relativos à segurança das atividades náuticas, especialmente na faixa de praias e margens de rios ou lagos, de modo a proteger a integridade física dos banhistas.

Para agilizar o atendimento ao usuário na obtenção da habilitação de amador, a capitania implementou a aplicação da prova eletrônica. Dessa forma, o usuário retira sua habilitação no mesmo dia em que foi avaliado.

A partir das experiências obtidas nas atividades de inspeção naval, a CPRJ criou o Selo de Qualidade, objetivando identificar as embarcações vistoriadas. Atualmente, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) estuda o emprego desse selo em âmbito nacional. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

MINAS GERAIS À VENDA NA INTERNET

O Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, que teve baixa da Marinha do Brasil em 16 de outubro de 2001, sendo substituído pelo Navio-Aeródromo *São Paulo* (o porta-aviões *Foch*, um modelo mais moderno, construído em 1968 pela França), está sendo anunciado na Internet para venda, no site da French Creek Boat Sales. O preço pedido é de US$ 4,5 milhões.

O *Minas Gerais*, batizado primeiramente como *Vengeance*, foi construído pelo estaleiro britânico Swan Hunter & Wigham Richardson entre 1942 e 1945. Após servir à Marinha da Inglaterra, o *Vengeance* foi emprestado para a Austrália em 1953, sendo usado na Guerra da Coréia. Em 1956, o Brasil, então sob o governo de Juscelino Kubitscheck, adquiriu o navio, batizando-o de *Minas Gerais*.

Nas últimas duas décadas, o NAeL passou por várias reformas e modernizações antes de ser considerado obsoleto e sem

capacidade bélica pela Marinha do Brasil, que o colocou à venda em meados do ano passado. A partir de então, muito se especulou sobre o destino do navio, o último sobrevivente de uma geração de navios ingleses da Segunda Guerra Mundial.

Em julho de 2002, o *JB on-line* publicou que a H.K. Jiexin Shipping teria arrematado o *Minas Gerais* para transformá-lo em atração turística de um porto nos arredores de Xangai (China), com lojas, bares e um pequeno museu. No final do ano passado, o grupo intitulado Friends of HMS Vengeance, integrado por veteranos da Segunda Guerra, afirmou que o navio foi comprado por um empreendedor que estaria negociando com os ingleses para que a embarcação retornasse à sua terra natal e fosse transformada em museu.

Hoje o *Minas Gerais* está sendo anunciado na Internet com a seguinte descrição: "Distinction as the last surviving Aircraft Carrier built in England for WW II and commissioned as the HMS Vengeance in late 1944, this unique vessel served the British then the Australian Navy as HMAS Vengeance prior to her sale to Brazil In 1956. Undergoing reconstruction and overhaul in Rotterdam from 1957 to 1960 she was commissioned as the Minas Gerais in December of that year. During her service with the Brazilian Navy she was overhauled from 1976 to 1980 completing a 5-year refit in 1981. She was Decommissioned on the 16th of Octobe r 2001 and is currently for sale dockside in Rio de Janeiro. $4,500,000(USD). **French Creek Boat Sales Ltd.:** http://www.frenchcreekboatsales.com.

(Fonte: http://pcworld.terra.com.br/pcw/update/9057.html)

OPERAÇÃO ASPIRANTEX – 03

No período compreendido entre 16 de janeiro e 3 de fevereiro, o Navio-Aeródromo *São Paulo*, as Fragatas *União*, *Dodsworth*, *Bosísio*, *Constituição* e *Rademaker*, o Contratorpedeiro *Pernambuco* e os Navios-Tanque *Marajó* e *Almirante Gastão Motta* fizeram-se ao mar, constituindo a Força-Tarefa 701, com a finalidade de realizar a Operação Aspirantex-03. O comandante da força-tarefa foi o Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, comandante-em-chefe da Esquadra.

Durante toda a comissão, embarcaram no *São Paulo* 68 aspirantes da Escola Naval, que puderam acompanhar de perto as atividades de bordo e tomar conhecimento da vida de um oficial de Marinha no mar.

Dentre os inúmeros exercícios realizados, destacam-se: confronto de forças, operações de esclarecimento, transferência da carga leve, operações aéreas de ataque armar, manobras táticas, guerra eletrônica, operações anti-submarino, transferência de óleo no mar, e, com sucesso, a primeira missão de inter-ceptação com aviões AF-1.

Durante a estadia no porto de Mucuripe, em Fortaleza, o navio constituiu-se na grande atração da cidade, recebendo cerca de 20 mil visitantes a bordo.

Ao final da comissão, o *São Paulo* alcançou a notável marca de mais de 400 enganches/catapultagens, finalizando, com brilhantismo, a Operação Aspirantex-03. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

OPERAÇÃO SARSUB

A operação de busca e socorro a Submarino Sinistrado, conhecida como SARSUB, foi realizada de 8 a 12 de dezembro de 2002 pela Força de Submarinos, revestindo-se de características históricas. Essa foi a primeira vez que a Marinha do Brasil realizou uma passagem de material para um submarino em imersão; uma acoplagem de um sino de Resgate e o escape de tripulantes de um submarino da classe *Tupi* pelo método de salvamento individual.

A operação ocorreu com pleno êxito, quando foram testados os procedimentos estabelecidos na Marinha do Brasil e verificada a capacidade e a operacionalidade do Navio de Socorro Submarino (NSS) *Felinto Perry*.

conduzida na Baía da Ilha Grande, nas proximidades da Enseada do Sítio Forte.

A operação, dividida em quatro fases, foi realizada a uma profundidade de cerca de 30 metros, gerando um crescente grau de dificuldade ao longo dos dois dias de execução.

A primeira fase consistiu na realização do exercício de passagem de ar de alta pressão para o submarino pousado no fundo, empregando uma dupla de mergulhadores, monitorada e guiada pelo Veículo de Operação Remota (VOR), e na técnica de mergulho dependente (com suprimento de ar da superfície por meio de mangueiras). Nesse exercício, o mergulhador conectou uma mangueira oriunda do *Felinto Perry*



Contando com a participação do Submarino *Timbira*, de mergulhadores da Base Almirante Castro e Silva (BACS) e do Centro de Instrução Almirante Átilla Monteiro Aché (CIAMA) e com a presença do comandante da Força de Submarinos, a bordo do *Felinto Perry*, a operação foi

em uma das tomadas existentes no convés do submarino, permitindo que fosse realizada uma carga de ar.

Para compor a segunda fase, foi realizado um exercício de transferência de material para o interior do submarino, utilizando a câmara existente no torreão, situado na

vela. Mais uma vez houve a participação do VOR e de mergulhadores para transportar o material do *Felinto Perry* até o submarino. Por meio de manobra de escotilhas, o material foi recebido com sucesso no interior do submarino. Em uma situação real, essa manobra permitiria ampliar a sobrevida da tripulação, transferindo absorvedores de dióxido de carbono (CO^2) e geradores de oxigênio.



Lançamento do SRS

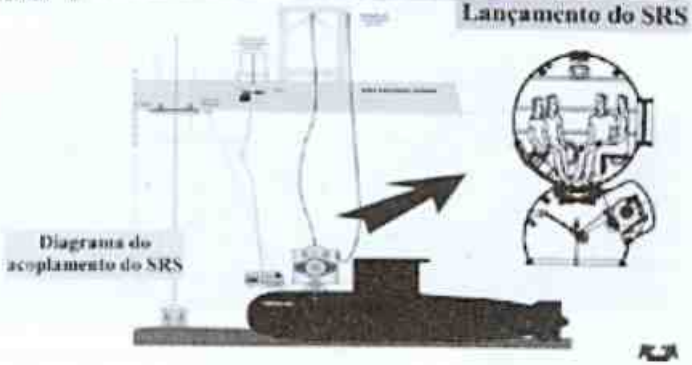


Diagrama do acoplamento do SRS

Na terceira fase, foi realizado um exercício de acoplamento do Sino de Resgate Submarino (SRS) na escotilha de salvamento do submarino. Esse exercício foi iniciado com o posicionamento do *Felinto Perry* sobre o submarino e o posterior lançamento do SRS. Foram utilizados os sistemas de posicionamento dinâmico e o VOR, além do apoio de mergulhadores para conectar o cabo de tração do SRS à escotilha do submarino. Para o sucesso dessa fase foi fundamental o apoio da equipe contratada da empresa Subsea 7 (ex-CONSUB) nos reparos que permitiram o recomissionamento do VOR e do SRS.

Finalmente, a quarta fase consistiu de um exercício de escape pelo método de salvamento individual. Para a realização desse exercício, o submarino efetuou uma imersão estática na Enseada de Sítio Forte e pousou no fundo. Uma equipe de oito mergulhadores foi mobilizada para prover a segurança externa aos dois tripulantes do submarino que realizaram o escape, sendo recolhidos pelo *Felinto Perry*.

A capacitação definitiva da MB na busca e socorro a submarino sinistrado será alcançada com a contínua operação do Navio de Socorro Submarino *Felinto Perry* e com o permanente progresso dos adestramentos desenvolvidos pela Força de Submarinos. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

O ACHAMENTO DO BRASIL

Recebemos como doação a Edição Especial da revista *Segurança & Defesa* comemorativa do Ano do Jubileu de Ouro (50 anos) da Associação de Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG)[1]. A revista, relativa ao ano de 2001, publica com destaque o texto "O achamento do Brasil", do Contra-Almirante Max Justo Guedes, diretor da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM).

Transcrevemos a seguir alguns trechos do artigo do Almirante Max.

"Está razoavelmente assente entre os historiadores da viagem de Bartolomeu Dias que, ante o insucesso da última viagem de Diogo Cão em alcançar o finisterra africano, D. João II despachou de Lisboa, em agosto de 1487, esquadrilha sob o comando daquele nauta para prosseguir o descobrimento costeiro até o Oceano Índico. Graças à grande habilidade marinheira de Dias e seus pilotos Pêro Alenquer, Álvaro Martins e João de Santiago, foi vencido o difícil condicionalismo físico do Atlântico Sul e ultrapassado, pelo largo, o logo depois denominado Cabo de Boa Esperança, no início de 1488, com isto ficando aberta a rota para o Oceano Índico e a chegada à Índia.

(...)

Após hesitar entre o próprio Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral para o comando da expedição, a escolha recaiu sobre o segundo. Aos 15 de fevereiro de 1500 uma carta régia nomeou Pedro Álvares Cabral para exercer a capitania-mor da esquadra que então se aprestava para a Índia.

(...)

O traçado da derrota da frota até a chegada à costa brasileira que, no já longínquo ano de 1961, preparei para o meu trabalho *O Descobrimento do Brasil* teve como suportes principais a notável carta de Pêro Vaz de Caminha, o borrão original das instruções de Vasco da Gama para a segunda armada, as informações das cartas-piloto e dos roteiros quinhentistas e actuais.

(...)

A armada largou do Tejo no dia 9 de março de 1500, com isto evidenciando-se o propósito de cruzar o Índico na *monção grande*, fazendo o caminho directo a Santiago, no Arquipélago de Cabo Verde, onde só haveria escala em caso de necessidade de aguada; dali rumaria ao sul, impulsionada pelo alísio do nordeste. Ao tornar-se o vento *escasso*, isto é, ponteiro, soprando em sentido contrário ao rumo desejado, portanto, quando encontrado o alísio de sueste, a frota meter-se-ia na volta do mar, buscando contornar este vento, até ficar com o Cabo da Boa Esperança em leste franco, para então demandá-lo navegando sobre ele acionada pelos ventos gerais de oeste.

(...)

O cotejo de várias das fontes fundamentais para o estudo da viagem de Pedro Álvares Cabral permite deduzir-se que largaram do Tejo 13 navios, dos quais pro-

1 N.R.: Publicação doada à Biblioteca da Marinha pela ADESG, por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo.

vavelmente 10 eram naus e três "navios menores", que, com muita verosimilhança, seriam caravelas. Foram empregados, destarte, os dois tipos de navios desenvolvidos em Portugal ao longo de pouco mais de meio século, especialmente para os descobrimentos e o comércio seqüente a este.

(...)

Dos três únicos nomes dos navios cabralinos que a nós chegaram, seriam caravelas a *Anunciada*, tendo como capitão Nuno Leitão da Cunha, e a *São Pedro*, por sua vez possivelmente capitaneada por Simão de Miranda.

O mesmo ocorre em relação às dez naus, sendo uma naveta, tendo as maiores aproximadamente 250 e 200 tonéis, que seriam a capitânia de Pedro Álvares Cabral e a El-Rei, de Sancho de Tovar, que foi a única cujo nome chegou até nós. Outras seis andariam pelos 180 tonéis, uma das naus teria cerca de 130 tonéis.

(...)

Em síntese, pode-se afirmar que, se a armada cabralina fosse composta de caravelas ela poderia, a exemplo do que fez Bartolomeu Dias, costear a África e só fazer-se na *volta do mar* em altas latitudes, muito próximas do Cabo da Boa Esperança. Com isto, o Brasil não teria sido descoberto por Pedro Álvares Cabral...

(...)

As fontes variam também no número de tripulantes da armada cabralina, indo dos 900 da *Crónica* do Museu Britânico aos 1.500 de Castanheda e Góis passando pelos 1.200 de João de Barros.

(...)

Deixando Lisboa, rumaram para as Canárias, que alcançaram em 5 dias, velocidade média de 5,8 nós. As 800 léguas entre este arquipélago e o Cabo Verde foram vencidas em oito dias, caindo a velocidade para 4 nós; não necessitando de aguada, a armada cruzou o arquipélago, onde desapareceu, sem explicação possível, a nau de Vasco de Ataíde. Dois dias de buscas foram infrutíferas, pelo que, na noite de 24 para 25 de março, ainda sob influxo do alísio de nordeste, a armada continuou seu avanço para sul até alcançar, cerca dos 4° N, as calmas equatoriais, uns cinco dias depois.

(...)

Navegadas 300 milhas em cerca de três dias, no dia 21 de abril, Terça-feira das oitavas da Páscoa, viram os mareantes da armada cabralina "[...] *ervas compridas a que chamam botelho e assim outras a que também chamam rabo-de-asno*".

(...)

Em relação aos múltiplos itens da intencionalidade, embora fosse provável a noção, em Portugal, da existência de terras a ocidente (basta lembrar que D.João II afirmou a Colombo serem dele as terras descobertas pelo genôves), não há qualquer documentação consistente sobre já haverem chegado portugueses a tais terras. A afirmação de Duarte Pacheco Pereira não encontra, por isso, respaldo documental.

(...)

Se Cabral, ao encontrar, em latitude próxima aos 17° S, condições de vento que lhe permitiram, sem problemas, prosseguir na rota da Índia, julgou propícia a ocasião para reconhecer a terra cujos sinais de proximidade tinha desde o dia anterior, é natural que mandasse rumar directamente a oeste. Estávamos em abril, já iniciada a monção de sul, que deve ter alterado algo este rumo. Em 1961, imaginei que, para alcançar a foz do Rio do Frade, segundo ponto de fun-

deio, a armada houvesse feito a aproximação no rumo *oeste quarta a noroeste*. Àquela altura, apenas uma vez havia eu navegado na região e meu comandante muito relutara em aproximar-se de terra para que eu avistasse o monte mais famoso e importante do Brasil.

Algumas outras vezes estive na região, a ela chegando de avião, o que me impediu nova verificação. A grande oportunidade surgiu em 1979 quando, para reconhecer e fotografar todo o litoral brasileiro, entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Norte, consegui helicóptero da Marinha. Com a aeronave voando na altura aproximada do cesto de gávea de uma nau cabralina, efectuei múltiplas aproximações em rumos que, de quarta (11° 15') em quarta, cobriram todo o sector em que o Monte Pascoal era visto, desde sudoeste até noroeste. O resultado foi mais elucidativo que minha expectativa, já que só avistei o monte e as "[...] *serras mais baixas ao sul dele...*" da maneira descrita por Caminha quando a aproximação se fez vindo exactamente de sueste!

A conclusão lógica, a meu ver, é que a arribada foi proposital, intencional, para reconhecer a terra suspeitada já em Portugal e convenientemente situá-la para apoio na rota da Índia e não um encontro casual quando a armada passava ao largo da costa.

Descoberta a terra, ao entardecer do dia 22 de abril, seguiu-se a natural providência de fundear, para aguardar a luz do dia seguinte e aproximar-se da costa. Ela ocorreu a seis léguas da costa (umas 19 milhas), sonda de 19 braças, ancoragem limpa.

Na manhã seguinte, caravelas na vanguarda e sondando constantemente, a armada aproximou-se mais de terra, até novamente fundear, desta vez a meia légua da praia (milha e meia), em nove braças, cerca das 10 horas da manhã, próximo à foz de um rio, que identifiquei ser o Rio do Frade. Aliás, após conselho, decidiu enviar batel a terra, indo nele Nicolau Coelho, experimentado navegante, que observaria o rio e os homens avistados de bordo. Ocorreu assim o primeiro encontro entre portugueses e indígenas brasileiros, dificultado pelo embate das ondas, pois a pequena embarcação ficou ao largo.

(...)

...esteve a armada até o sábado seguinte, 2 de maio. No período, foram rezadas duas missas, amiudou-se o contacto com os indígenas tupiniquins, que senhoreavam a região, foi calculada por Mestre João e os pilotos Afonso Lopes e Pêro Escolar a latitude do "Porto Seguro", 17° S, com erro de uns 40', e deixados em terra dois degredados e dois grumetes que desertaram.

Antes de retomar a rota para a Índia, Cabral despachou para o reino a naveta dos mantimentos, capitaneada, conforme visto, por Gaspar de Lemos. Levava cartas de Cabral, dos principais capitães, de Caminha e Mestre João, todas perdidas, exceto as duas últimas.

No mesmo dia 2 velejaram os onze navios da armada, quatro deles naufragaram antes de atingido o Cabo da Boa Esperança. (...)

(...)

Com seis velas, Cabral alcançou a Índia, em setembro de 1500, na *monção grande*, como estava previsto. Em Calecut surgiram desentendimentos, portugueses foram mortos e o porto bombardeado. (...)

Aos 23 de junho reentrou no Tejo a *Anunciada* e, na seqüência, Cabral e Pêro de Ataíde; finalmente, chegaram Nicolau Coelho, Sancho de Tovar e Diogo Dias. Concluía-se assim a viagem que, parecendo momentaneamente desastrosa, se transformaria no maior feito da gente lusa: o Descobrimento do Brasil.

DO FORTRAN À INTERNET

Recebemos um exemplar do livro *Do Fortran à Internet – no rastro da trilogia: educação, pesquisa e desenvolvimento*[1], de autoria de Tércio Pacitti, editado pela Makron Books do Brasil.

O autor é engenheiro pelo Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), MSc, e PhD pela Universidade da Califórnia, Berkeley. Sua vasta experiência no ramo de tecnologia contribuiu para receber o Prêmio Excelência em Software (1996), concedido pelo Centro Internacional de Tecnologia de Software (CITS) e, em 1998, a Grande Cruz do Mérito Científico, concedida pelo Presidente da República.

Da orelha do livro, transcrevemos:

"Para ser lido:

– pelos jovens que desejam dedicar-se à informática, conhecer parte de sua história e, ao mesmo tempo, compartilhar a experiência de vida de um pioneiro;

– pelos adultos provindos da era da computação centralizada e que procuram orientação em face dos novos rumos da informática;

– em especial, pelos líderes deste país para se conscientizarem da importância da Educação exigida pela emergente Era da Informação;

– por aqueles que desejam conhecer parte da história da informática.

Para atingir os quatro objetivos acima e tornar a leitura amena, Tércio Pacitti faz um histórico da informática dos anos 40 aos 90, trazendo consigo "historinhas" e experiências de vida de um educador. O autor revive nome de pessoas, até hoje anônimas ou não, que participaram, de uma maneira ou de outra, de sua escala profissional.

O livro narra os primeiros tempos do ITA, quando o curso de engenharia da aeronáutica se desprendeu do Instituto Militar de Engenharia (IME); a semente da Embraer; o início da história da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia (COPPE) e do Núcleo de Computação Eletrônica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (NCE/UFRJ), além de outros projetos pioneiros dentro e fora da Aeronáutica.

Para escrever sobre o futuro da Informática, o autor empreendeu uma longa viagem ao exterior, onde colheu as idéias de alguns jovens professores de Berkeley, do MIT, de Santa Cruz, de Stanford e dos presidentes da Software AG e da Xerox Parc. Finalmente, o último módulo do livro, o Educacional, traz uma forte mensagem à nossa sociedade, em função da emergente Era da Informação."

O livro, de 453 páginas, é dividido em dez capítulos: **Capítulo 1 –** Introdução – Por que este livro?; **Capítulo 2 –** Historinhas para contar: quem não as tem não viveu; **Capítulo 3 –** Montenegro – um homem de visão tecnológica; **Capítulo 4 –** Anos 40...As ambições da juventude; **Capítulo 5-** Anos 50... O berço da indústria aeroespacial; **Capítulo 6 –** Anos 60...O embrião de nossa informática; **Capítulo 7 –** Anos 70... Os grandes desafios; **Capítulo 8 –** Anos 80... O início da colheita e **Capítulo 9 –** Anos 90... O presente e o futuro dependem da vontade de nossa gente. Este último é dividido em quatro subtítulos: Módulo Presente; A Viagem; Módulo Futuro; Módulo Educacional, sendo o Módulo Educacional subdividido em: A realida-

NR. Publicação doada à Biblioteca da Marinha pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerrra (ADESG) por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo.

de; Os clássicos e os novos informatas; Um conselho; Sinergismo cognitivo e coletivo; Ansiedade do futuro – A fotônica; Operacionalização do ensino; Estratégias religiosas; Estratégias nacionais; E aqui no Brasil?; A nova trilogia: determinação, inteligência, seriedade; A mensagem final: seriedade.

MENTALIDADE MARÍTIMA E PROJETO NAVEGAR EM FLORIANÓPOLIS

Colaborando com o projeto de desenvolvimento da mentalidade marítima patrocinado pela Secretaria Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) e com o apoio da Sociedade dos Amigos da Marinha em Santa Catarina (Soamar-SC), a Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina (EAMSC) executou um trabalho de aproximação com a comunidade local por meio de projetos de integração social que buscam inserir os jovens na sociedade, aumentar a sua auto-estima e a consciência de cidadania.

O Programa de Mentalidade Marítima em Florianópolis selecionou 20 alunos das escolas públicas de ensino médio Irineu Bornhausen e Américo Dutra para desenvolver atividades de vela e remo na escola.

Simultaneamente, é realizado o Projeto Navegar, em conjunto com a Fundação Catarinense de Desporto, com a participação de 160 jovens de rede de ensino público.

A par da atividade fim desenvolvida, também foram abordados de modo sucinto assuntos como ecologia, sobrevivência no mar, natação utilitária, arte do marinheiro, primeiros socorros, higiene e profilaxia de Doenças Sexualmente Transmissíveis (DST), palestras sobre drogas e seus malefícios, meio ambiente e recursos do mar e noções de civismo e cidadania.

No período de dois meses, os jovens desenvolveram suas atividades dentro de um ótimo ambiente de camaradagem e perfeita integração e tiveram café-da-manhã e almoço, orientação médica e odontológica, além de cobertura de seguro de vida em todas as ocasiões, inclusive fora da EAMSC. (Do *Mar à Vista* nº 6, de março/2003)

JOVENS CARENTES SE FORMAM FUZILEIROS MIRINS

O Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador formou, no dia 10 de janeiro, a primeira turma de "fuzileiros mirins". A cerimônia de entrega dos diplomas foi presidida pelo comandante do 2º Distrito Naval.

Esse projeto de apoio ao adolescente integra um convênio assinado entre a Marinha e a Secretaria do Trabalho e Ação Social (Setras) e objetiva a iniciação profissional de jovens com idade entre 14 e 16 anos que estejam em situação de risco nas ruas.

O treinamento da primeira turma, de 30 alunos, teve a duração de dois meses. Foram ministrados cursos nas áreas de carpintaria, mecânica, eletricidade, eletrônica, jardinagem, música, enfermagem e aulas sobre civismo e etiqueta.

Desenvolveram-se, ainda, diversas atividades esportivas, como vôlei e futebol, além de treinamento físico-militar.

No decorrer do curso, foram realizadas palestras sobre higiene bucal, doenças sexualmente transmissíveis, drogas, religião e prevenção de acidentes de trabalho.

Os requisitos para a participação nesse projeto exigiam que os alunos estivessem matriculados nas escolas da rede estadual e tivessem a autorização dos responsáveis, que, inclusive, foram convidados a participar das palestras, a fim de que pudessem não só conhecer as atividades a serem desenvolvidas, mas também apoiar esses adolescentes.

A fim de verificar o desempenho, a assiduidade, o comportamento e o interesse dos pequenos fuzileiros, a Setras enviou profissionais das áreas de psicologia e assistência social.

Esse trabalho social soma-se ao já executado há mais de três anos, na Base Naval de Aratu, em parceria com o Juizado de Menores de Salvador. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

HOMEM AO MAR

Esse brado que se ouve a bordo para ação imediata do oficial de quarto é dado, costumeiramente, para atender ao adestramento da faina de homem ao mar. É rotina praticada nos navios a guinada imediata, com todo o leme, para o bordo onde teria caído o homem, com a intenção de livrá-lo dos hélices; depois, também com todo o leme, para o bordo oposto, ao atingir 70º de diferença do rumo inicial até que se alcance o rumo oposto. Esta é a manobra de Boutakow (ou Butackov), que normalmente se pratica na Marinha do Brasil.*

É este o tema abordado pelo livro *Homem ao Mar*, organizado pelo Vice-Almirante António Cayres da Silva Braga, da Marinha de Portugal, e doado à *Revista Marítima Brasileira* pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo. A obra reúne 20 textos de diversos autores que relatam fatos vividos em diferentes períodos da história portuguesa.

Uma das histórias é de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra Sebastião Fernandes de Souza (Gastão Penalva), que foi editor da *RMB* durante muitos anos. Seu título é "Homem ao mar" e ela faz parte do livro *Patescas e Marambaias*, que reúne textos do referido autor. A seguir a história de Gastão Penalva:

"Homem ao mar! Foi o grito que se ouviu de popa a proa, por altas horas, quando ia em meio o quarto triste da meia-noite às quatro.

Uma lufa-lufa sucedeu ao aviso sinistro. O oficial de quarto, no passadiço, mandou logo atravessar o navio e foi chamar o comandante, enquanto o mestre fazia arriar e guarnecer o bote salva-vidas.

Quem seria? Quem teria àquela hora caído no oceano, negro e sem fim, por esse oitavo dia de cruzeiro, quando apenas se viam água e céu? Quem poderia ser? Com certeza aquele salafrário do Mané Filipe, grumete incorrigível, escamado habitual de tudo quanto era faina e formatura. Foi ele mesmo – já comentava a maruja – foi o Mané Filipe, que tinha o hábito de dormir em serviço. Não foi outro. Vão ver que desta vez ele, tonto de sono, se encostou num brandal, o brandal falseou, e o bicho foi gurnir pela balaustrada, projetando-se no

* N.R.: Ver *Arte Naval* de Maurílio M. Fonseca e *RMB* do 1º trimestre de 1999, p. 179.

mar. Ora, que dúvida. Nem se pensasse mais em tal. Já uma noite, em viagem para o norte no patacho *Caravelas*, ia-lhe acontecendo a mesma coisa. Não fora o cabo de quarto, onde o susteve pela cinta, o demônio seria tragado pelas ondas. Tinha, portanto, que morrer assim. Estava escrito.

– *Coitado*! – chegou mesmo a exclamar o faxineiro João Batista.

– *Coitado do rapaz! Aquele, quando acordar, está morto.*

Em todo o caso, fosse quem fosse, executou-se prontamente toda a manobra de salvamento. Quando o comandante subiu, estremunhado, ainda a esfregar os olhos, já estava tudo providenciado. O oficial de serviço era um cabra safo, calejado no pau, com perto de trinta anos de lutas no costado. Nada pegava no seu quarto.



A guarnição, estendida na borda, ficara a olhar o mar, estupefata, na direção em que partira o bote, à espera de vê-lo regressar com o corpo do infeliz, ou o que era pior, sem ele.

– *Mas viste mesmo alguém cair no mar?* – indagou o comandante do vigia de proa, um miquimbi preto, que o encarava espantadíssimo.

– *Vi sim senhor, seu comandante. Vi um sujeito despencar como uma carga e fazer – tchibum! dentro d'água.*

– *Enfim* – disse o oficial desolado – *esperemos a embarcação.*

Veio o bote. Ninguém. Não acharam ninguém. Bem que procuraram, apesar da escuridão e da agitação das águas. Só se fora apanhado e estraçalhado pelo hélice.

– *Mande formar a guarnição* – ordenou o comandante.

Logo soaram toques de corneta, desusados a essa hora, e a maruja reuniu-se em dois quartos, de um bordo e de outro.

– *Todo mundo em forma. Mesmo os que estão de serviço. Só fica o homem do leme.*

Vieram os restantes, não faltava ninguém. Apenas o timoneiro, que lá ficara no passadiço, sob as vistas do oficial de quarto.

– *Faça a chamada*!

Foi feita a chamada geral. Enunciaram-se todos os oficiais, toda a guarnição, toda a taifa. Todos responderam, quer por um – pronto! rápido e incisivo, quer por um número, sonolento e arrastado.

Quando o sargento chegou à coluna dos grumetes faltava um: Mané Filipe. Foi o único que não respondeu à chamada. Era, portanto, o náufrago. Bem haviam dito. Foi o raio do sono que o perdera. Não se emendara. Quantas vezes estivera no livro de castigos por dormir em serviço! Lá estava morto, no imenso túmulo do oceano.

A guarnição debandou, tristonha e cabisbaixa, pela desgraça que acontecera. Pobre rapaz! Tão criança! E sua mãe, muito velhinha, lá no sertão da Paraíba, como havia de se sentir, quando o soubesse?

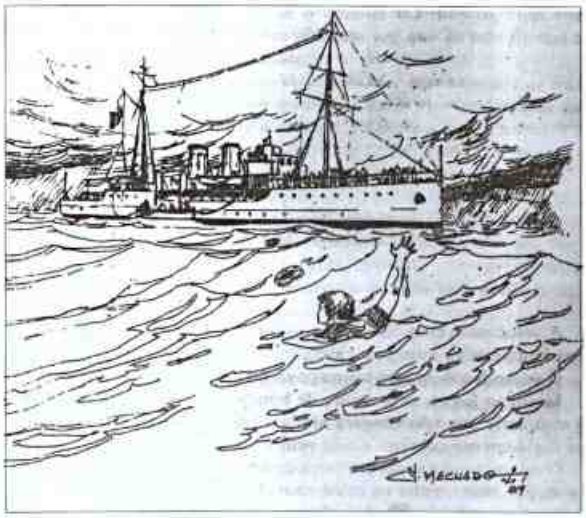
Meia hora depois, o cabo de quarto, rondando a coberta, de lanterna em punho,

esbarrou num fardo que atravancava um corredor sombrio. Abaixou-se, espevitou o archote, desembrulhou aquele contrabando, e do meio de uns capachos velhos e de uma manta suja e esburacada surgiu um vulto a cambalear como um ébrio: Mané Filipe!

– *Não era ele o defunto* – disse consigo o vigilante. – *Mas, então, quem diabo era? É exato. Então, quem era?* – repetiram cinqüenta, cem, duzentas bocas, do comandante ao último grumete. Ninguém mais pôde dormir, às voltas com aquela ocorrência fantástica. Quem seria o náufrago?

No dia seguinte, já o fato começava a ficar esquecido, quando o cozinheiro, passando revista à criação, deu por falta de um porco..."

Transcrevemos da coletânea também a história igualmente intitulada "Homem ao mar!" de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra António Marques Esparteiro, integrante do livro *Panoramas Navais*:



"À velocidade econômica, 22 nós, navegava o barco deixando pela popa larga esteira num mar chico.

O vento fraco apenas encrespava o verde-azul do mar.

Muito ao longe, pela amura de bombordo, pintava um paspalhão de mau cariz que não chegara ainda a comer os raros rabos-de-galo que fugidamente cobriam o céu velho.

O sol, receoso da enorme barca de água que se aproximava, escondia-se, por vezes, entre os rolos enovelados dos cúmulos.

A grumetada, depois da volta aos serviços, no castelo e junto da balaustrada, divertia-se em movimentada correria.

Desastradamente, um deles vai ao mar.

Ouve-se o grito lúgubre: *'Homem ao mar por bombordo'*!

O quartinho rendia nessa ocasião o quarto da tarde.

Guarnece-se e arria-se o salva-vidas ao lume de água num ápice, enquanto o oficial de quarto executava prontamente e com acerto a elegante curva de Boutakow.

A guarnição, estendida pela balaustrada, seguia ansiosa os acontecimentos.

Os binóculos, junto ao agulhão, apontavam cuidadosamente ao náufrago.

Entretanto, chegavam os primeiros salseirotes acompanhados de ligeira brisa.

O sol desaparecera.

O ar plúmbeo acompanhava na dor os corações de bordo.

O navio, finda a evolução, parou a poucas amarras da praça e a baleeira entrou na água.

O patrão, de voga arrancada, aproou ao náufrago que, pouco depois, entrava a bordo.

A alegria apareceu em todos os rostos.

Apanhadas as bóias, foi o salva-vidas içado de leva-arriba e de longo.

Toda a manobra, incluindo atracar, dar fundas e passar boças de navegação, não durou mais de 15 minutos.

O paspalhão passou, o céu velho apareceu de novo e o sol veio enxugar os borrifos deixados pela salseirada."

KURSK- O ORGULHO PERDIDO DA RÚSSIA

Foi lançado no Brasil, em abril último, o livro *Kursk, o orgulho perdido da Rússia*, de Peter Truscott. A edição brasileira, traduzida do inglês, é da Editora Landscape, de São Paulo, com prefácio do Capitão-de-Fragata (EN) Leonam dos Santos Guimarães.

A seguir, transcrevemos o prefácio do Comandante Leonam:

"Os dias que se sucederam ao acidente do *Kursk* naquele mês de agosto de 2000 foram particularmente marcantes para mim. Àquela época passei horas sem fim em frente ao computador de casa e do trabalho buscando informações sobre o que realmente tinha acontecido e sobre o desenrolar daquele triste evento. O que tinha ocorrido em muito se assemelhava ao acidente do *Komsomolets*, em abril de 1989, porém o mundo estava muitíssimo mudado! A URSS já não mais existia e os meios de comunicação, Internet incluída, forneciam torrentes de informação, inimagináveis naqueles tempos não tão distantes.

Acidentes com submarinos não são eventos raros. Considerando apenas os nucleares, que surgem com o americano *Nautilus* em 1955, podemos contabilizar oito naufrágios.

SUBMARINOS NUCLEARES NAUFRAGADOS

	DATA	SUBMARINO	LOCAL	PERDAS HUMANAS
1	10-04-63	*Tresher* (EUA)	Atlântico Norte (160 milhas de Cape Cod)	122 desaparecidos
2	11-04-68	*K-129* (URSS)	Pacífico NE (Havaí)	?
3	27-05-68	*Scorpion* (EUA)	Atlântico Norte (Açores)	99 desaparecidos
4	12-04-70	*K-8* (URSS)	Atlântico NE (NO da Espanha)	88 desaparecidos
5	06-83	*K-429* (URSS)	Pacífico NO (península de Kamtchaka)	?
6	10-04-86	*K-219* (URSS)	Atlântico Norte (NE das Ilhas Bermudas)	?
7	07-04-89	*Komsomolets* (URSS)	Atlântico Norte (Mar da Noruega)	42 mortos
8	12-08-00	*Kursk* (Rússia)	Ártico (Mar de Barents)	118 mortos

Considerando-se que existem cerca de 400 submarinos nucleares em operação, com uma idade média de 10 anos, que estes submarinos passam, também em média, 100 dias no mar por ano e que já ocorreram até o presente oito naufrágios de navios deste tipo, pode-se concluir, grosso modo, que a probabilidade de afundamento é da ordem de 1 a cada 100.000 dias de mar, considerando o conjunto dos navios existentes.

Para efeito de comparação, a probabilidade de ocorrência de um acidente de fusão do núcleo do reator de uma central nuclear, do tipo daquele ocorrido na usina americana de Three Miles Island em 1979, é da ordem de 1 a cada 10.000 anos de operação (3.650.000 dias!).

A relativamente numerosa tripulação destes navios e as dificuldades na realização de operações de socorro implicam cada naufrágio constituir uma grande tragédia humana que envolve parentes próximos, amigos e companheiros de armas desses infelizes marinheiros. A alta tecnologia desses navios e seu enorme valor estratégico fazem com que sua perda repercuta também profundamente no próprio orgulho nacional do país afetado.

Até aqui, o que falamos se aplica a todos os oito naufrágios ocorridos, dois ame-

ricanos e seis soviéticos e russos. O que o naufrágio do *Kursk* teria de especial em relação aos seus sete malfadados predecessores?

Apesar de não dizê-lo explicitamente, o autor deixa claro pela própria estrutura e conteúdo de sua obra: o ambiente sociopolítico em que ocorreu, tanto ao nível mundial como ao nível nacional russo.

Os seis primeiros naufrágios ocorreram num cenário de guerra fria, onde nada ou muito pouco do que passou tinha possibilidade de circular pela mídia. As ações, certas ou erradas, tomadas pelos respectivos responsáveis envolvidos, tanto americanos como soviéticos, não foram submetidas ao crivo severo da opinião pública, encobertas pelo manto do segredo de segurança nacional de ambos países. O sétimo, sobre o qual já se teve algum volume de informação, ocorre numa situação extremamente delicada de uma União Soviética já em acelerado estado de decomposição, mas ainda poderosa e assustadora para o Ocidente.

O submarino do comandante Lyachin sofre seu acidente fatal sob condições externas completamente diversas. A URSS já não mais existe e a Rússia acaba de sobreviver a um fim de governo melancólico de Boris Yeltsin, que, apesar de tudo, fez seu sucessor um ainda desconhecido Vladimir Putin. Um sentimento de humilhação pelas suas condições de vida e de frustração quanto aos mandatários do novo regime domina corações e mentes do povo russo. É justamente durante um grande exercício naval realizado para recuperar a auto-estima da Marinha russa e sua imagem interna e externa que o pior acontece.

Uma falha relativamente simples no sistema elétrico modernizado de um antigo torpedo de exercício que, entretanto, utilizava um combustível instável e perigoso deflagra o apocalipse dentro do navio. Tudo muito rápido: em poucos minutos o navio estava naufragado e em poucas horas já não havia tripulantes com vida a bordo. A seqüência acidental do *Kursk* se assemelha a uma das hipóteses para o acidente do submarino americano *Scorpion*. Entretanto, esse navio soçobrou a grande profundidade (mais de 3.000 metros), enquanto o *Kursk* pousou em águas relativamente rasas.

As autoridades russas reagiram ao acidente segundo uma receita utilizada *ad nausean* no passado soviético, incluído aí os seis naufrágios precedentes, misto de desinformação interna e externa e de desresponsabilização institucional e individual. Isso indica a pouca ou nenhuma percepção das mudanças pelas quais tinha passado seu país. O presidente Putin, ainda um noviço em suas funções, caiu nessa armadilha.

Os países ocidentais são rápidos e prestimosos nos oferecimentos de auxílio técnico nas operações de socorro e salvamento que se sucederiam. O julgamento sobre o quanto esse humanitarismo conviveu com o irresistível desejo de espionar a tecnologia empregada no submarino e em seu armamento fica a cargo da perspicácia do leitor.

Em pouco tempo fica claro que a velha receita já não mais funciona. A moderna Federação Russa não é uma simples continuação da antiga União Soviética – é uma nova entidade em formação que requer novas fórmulas a serem desenvolvidas. O presidente Putin percebe seu erro e, dos azedos limões que tem à mão, tenta fazer uma limonada o mais doce possível. A bem da verdade, o fez com algum sucesso.

Pouco mais de um ano após o acidente, o casco soçobrado é resgatado e conduzido ao porto por meio de uma das mais impressionantes operações *off-shore* já realizadas no mundo. A tragédia do *Kursk*, em boa medida, acaba contribuindo para a afir-

mação de Vladimir Putin como líder de seu país e para o fortalecimento de sua posição política interna.

É necessário que se passem ainda vários anos para que um balanço conclusivo dos efeitos sociais e políticos da tragédia do *Kursk* sobre a Rússia possa ser feito de uma forma objetiva e isenta. Arrisco-me a concluir, de um ponto de vista técnico, pela excelência do projeto e construção da instalação propulsora nuclear do submarino que, após sofrer severos carregamentos durante e depois do acidente, não apresentou nenhuma falha em sua função de segurança de contenção dos materiais radioativos, o que, em caso contrário, teria amplificado em muito as conseqüências do acidente.

O leitor tem em mãos um livro muito interessante, cujo foco está ligado aos aspectos políticos e sociais do acidente e, em meio a esse turbilhão, à figura controversa do presidente Vladimir Putin.

Peço que o leitor percorra suas páginas sem preconceitos e estereótipos sobre os russos. É muito fácil criticar *a posteriori* decisões e ações tomadas por indivíduos envolvidos no "calor da batalha". É também fácil renegar tudo aquilo que é "diferente": para evitar essa armadilha peço ajuda a Caetano Veloso e sua linda música "Sampa": "*... é que Narciso acha feio tudo o que não é espelho ...*". Não sejamos Narcisos por procuração americana ou européia: tiremos lições da tragédia, tentando identificar semelhanças e diferenças entre nós, brasileiros, e os russos.

Boa leitura!"

LANÇAMENTO DO LIVRO GERENCIAMENTO DE RISCOS E SEGURANÇA DE SISTEMAS

Foi lançado, em 10 de junho último, o livro *Gerenciamento de Riscos e Segurança de Sistemas*, do Capitão-de-Fragata Leonam dos Santos Guimarães.



O Comandante Leonam é colaborador da *Revista Marítima Brasileira* e serve atualmente no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP).

Transcrevemos a seguir o texto de apresentação do livro:

"O gerenciamento de riscos tecnológicos constitui hoje parte incontornável do processo global de gestão e engenharia do produto. Este gerenciamento é executado com base nos conceitos e métodos probabilísticos da Segurança de Funcionamento de Sistemas Industriais (SdF). A SdF, denominada pelo jargão técnico anglo-saxônico como Reliability-Availability-Maintanability-Safety (RAMS), constitui hoje uma verdadeira disciplina de engenharia, aplicada dentro de todas as diferentes fases de vida de um sistema industrial, desde sua concepção até o seu descomissionamento, passando pelas fases de desenvolvimento e operação. Num sentido amplo, a Segurança de Funcionamento de Sistemas pode ser definida como

a "Ciência das falhas". Ela inclui assim o conhecimento, a avaliação, a previsão, a medida e o controle das falhas de um sistema. Num sentido estrito, a Segurança de Funcionamento de Sistemas é a capacidade de um sistema cumprir com sucesso a missão para a qual foi concebido, sem que ocorram eventos com conseqüências indesejáveis tanto para os componentes do próprio sistema como para os operadores, o público em geral e meio ambiente com os quais o sistema encontra-se em interação.

O presente livro tem como objetivo apresentar os conceitos e métodos probabilísticos básicos aplicados nas diferentes fases de vida de um sistema industrial para prover uma adequada Segurança de Funcionamento. Para tal, serão inicialmente apresentados alguns conceitos fundamentais, aprofundando-se nos principais conceitos componentes da SdF: Confiabilidade, Disponibilidade, Manutebilidade e Seguridade. Em seguida será discutido o emprego das probabilidades, bem como suas leis mais significativas, dentro dos campos de aplicação da SdF e formalizado o conceito de risco. Serão então apresentados e discutidos os métodos de alocação e os métodos de avaliação da segurança de um sistema industrial. Finalmente será apresentado e discutido um procedimento racional para a análise de segurança de sistemas, e os modos de utilização deste procedimento ao seu projeto e operação."

BANDA SINFÔNICA SE APRESENTA NO TEATRO MUNICIPAL

A Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais apresentou-se, em 27 de março último, no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, no concerto em comemoração ao 195º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais. O evento seguiu a seguinte programação: *Overture of Trumpets*, de Oliver Rufinos; *Brazilian Festival*, de Tom Jobim, com arranjo de Howard Cable; *La Donna è Mobile*, de Giusepe Verdi, com adaptação do Segundo-Sargento Feitosa e interpretação do Cabo Samuel Alves; *Carmina Burana*, de Carl Orff, com arranjo de Bearbeitet Von e John Krance; *Suíte Pernambucana*, do maestro José Ursino (Duda); *O Sole Mio*, de G. Capurro e E. Di Capua, com arranjo do Sargento Feitosa e interpretação do Cabo Samuel Alves; *Alvorada (Ópera Lo Schiavo)*, de Antônio Carlos Gomes; *Pela luz dos olhos teus*, de Vinícius de Moraes, com arranjo do Sargento Feitosa e interpretação do Suboficial Elias e da Primeiro-Sargento Ana Paula; *Insíeme a Te*, de Angelis e



Mussumarra, adaptada pelo Capitão-Tenente Hidelaures e interpretada pelo Cabo Samuel Alves; *Bolero*, de M. Ravel, com arranjo de Frank Erickson; *Heykens Serenade*, de Keyken, com arranjo do Suboficial Isaías Ferreira; *The Beatles, Echoes of an Era*, com adaptação do Suboficial Jesrael Batista; *Caruso*, de Lucio Dalla, adaptado pelo Primeiro-Sargento Almeida e interpretado pela Sargento Ana Paula e pelo Cabo Samuel Alves; *Maria, Maria*, de Milton Nascimento e Fernando Brant, com arranjo do Sargento (PM) Rogério Ferreira e *Esperanza*, de Luiz Shiavon e Marcelo Barbosa, adaptada pelo Capitão-Tenente Hidelaures e interpretada pela Sargento Ana Paula e pelo Suboficial Elias, Terceiro-Sargento Ricardo e Coro do Corpo de Fuzileiros Navais.



VISITA DO MINISTRO DA DEFESA À AMAZÔNIA OCIDENTAL

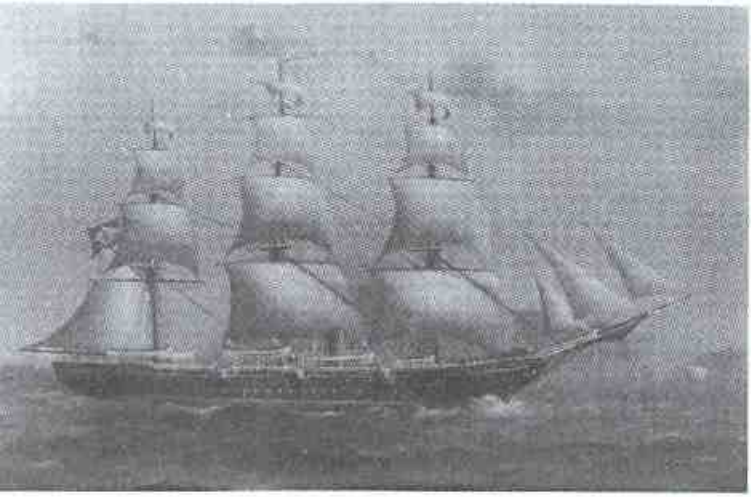
No período de 17 a 21 de fevereiro, os comandos militares das Forças Armadas na Amazônia Ocidental receberam, em visita oficial, o ministro de Estado da Defesa, embaixador José Viegas Filho, e a comitiva composta pelas seguintes autoridades: comandante do Exército, General-de-Exército Francisco Roberto de Albuquerque; deputado federal Atila Lins, diretor do Departamento de Política e Estratégica, Vice-Almirante Barbosa; comandante do 7º Comando Aéreo Regional, Major-Brigadeiro-do-Ar Rodrigues Neto; comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Castro Leal; comandante interino do Comando Militar da Amazônia (CMA), General-de-Divisão Ubiratan e o comandante naval da Amazônia Ocidental, Contra-Almirante Gallo.

O ministro da Defesa foi recepcionado pelo comandante militar da Amazônia no CMA, onde foram proferidas palestras pelos representantes de cada Força na Amazônia, versando sobre o tema "A atuação de cada Força na Amazônia para a Segurança, Integridade Territorial e Desenvolvimento Regional".

O ministro e a comitiva conheceram o Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), a Estação Naval do Rio Negro (ENRN), o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), unidades e obras do Exército Brasileiro na linha de fronteira, a Capitania Fluvial de Tabatinga e, no encerramento, participaram de um almoço a bordo do Navio-Patrulha Fluvial *Pedro Teixeira*. (Do *Nomar* nº 731, de 31/3/2003)

A MARINHA DE CARLOS BALLIESTER

Em comemoração à Semana de Museus promovida pelo Ministério da Cultura de 11 a 17 de maio, foi inaugurada no Espaço Cultural da Marinha, RJ, no dia 16 daquele mês, a exposição "A Marinha de C. Balliester", reunindo 31 quadros do artista, pintados entre 1899 e 1926. A mostra foi aberta pelo secretário-geral da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Magalhães de Souza Pinto.



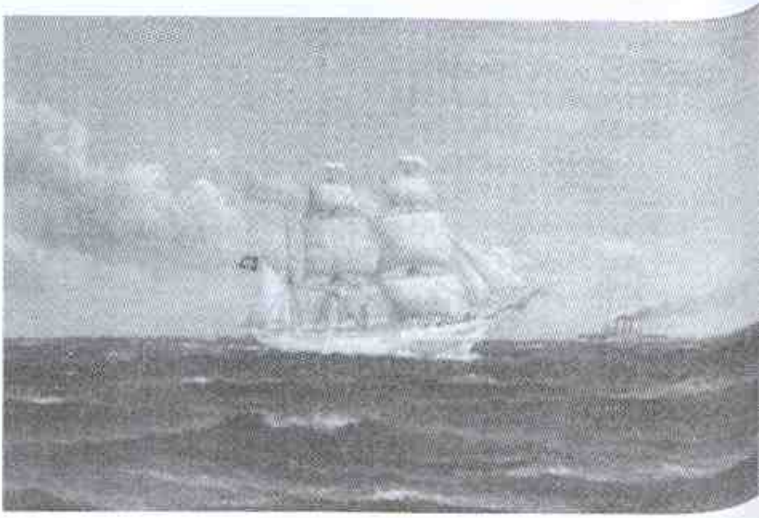
Do *folder* de divulgação da exposição, retiramos o seguinte texto de autoria do Contra-Almirante Max Justo Guedes, diretor do Patrimônio Histórico da Marinha:

"O Brasil tem tido, entre seus numerosos e privilegiados artistas, grandes pintores marinhistas; basta lembrar dois expoentes maiores, Vitor Meirelles e José Pancetti.

Marinhistas foram, mas vendo o mar na sua pujança, na sua beleza plástica, na atração irresistível exercida sobre a alma do artista.

Bem diferente foi a perspectiva de Carlos Balliester (Carlos Balliester d'Albuquerque Paes foi seu nome completo, usado quando assinava expedientes da Prefeitura Municipal do Distrito Federal, da qual era amanuense): o navio, a belonave, era o que mais o atraía; por isso, como fizera antes Marc Ferrez com sua câmera fotográfica, Balliester usou o pincel para, continuamente, retratar nossa Marinha de Guerra. Fê-lo numa época excepcional, quando a Esquadra, mercê dos programas Júlio de Noronha e Alexandrino, tornou-se uma das mais poderosas do mundo, chegando a ter, durante certo tempo, os dois maiores *dreadnoughts* que sulcavam os mares, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*.

Com excepcional mestria e dispondo de notável olho para buscar os



numerosos detalhes dos navios que pintava, legou-nos Balliester extensa obra, hoje (e para sempre) preservada em museus e importantes coleções particulares. Evidencia ela, ao público e aos marinheiros do presente, a importância que sempre foi dada pelo País à Marinha do Brasil. Esta mostra visa a recordar o grande pintor – bastante esquecido pela crítica e pelos dicionários artísticos brasileiros – prestando-lhe justa e res-gatadora homenagem, na tentativa de colocar seu nome entre os grandes artistas que, desde os tempos coloniais, vêm preservando a memória visual deste imenso e rico Brasil."



A exposição "A Marinha de Carlos Balliester" pode ser visitada até 3 de outubro no Espaço Cultural da Marinha, Av. Alfred Agache, s/nº, Centro, de terça a domingo, das 12 às 17 horas, com entrada franca.

MÉDICAS CONCLUEM PARTE PRÁTICA DO CURSO DE MEDICINA DE AVIAÇÃO

Duas oficiais do Corpo de Saúde da Marinha concluíram, em 9 de abril último, a parte prática do Curso de Especialização em Medicina de Aviação (C-ESP MAVO). O curso constou de 21 vôos de instrução (Estágio de Manobras Básicas), incluindo vôo solo.

Este estágio permite que os médicos de aviação sejam capazes de melhor compreender todos os fatores contribuintes na *performance* dos pilotos e tripulantes, além de identificar as possíveis síndromes e fatores de riscos afetos ao vôo a que poderão estar submetidos. Atualmente, existem três médicas de aviação na Marinha, formadas pelo 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (Esquadrão HI-1). (*A Macega*, março/abril 2003)

PARA ENTENDER O HINO NACIONAL BRASILEIRO

Recebemos o livro *Para entender o Hino Nacional Brasileiro*, de autoria do professor João Carlos Maria Rezende Martins. O autor é formado em Engenharia Civil pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, então chamada Universidade do Brasil. Atualmente leciona no Curso Supletivo do Colégio São Vicente de Paulo, no Rio de Janeiro.

Segundo João Carlos Martins, foi a partir de seu convívio com os alunos desse colégio que ele observou a necessidade

de explicar com mais detalhes o significado dos dizeres do Hino Nacional, e daí a idéia de editar o livro, de forma que os leitores, ao cantá-lo, pudessem entender o que estavam dizendo e, assim, gostar mais do hino – e do Brasil.

Uma forma eficiente de demonstrar o que o professor pretendeu – e conseguiu – fazer é transcrever um dos capítulos do livro, que ele intitula "História contada pelo Hino Nacional":

"As margens tranqüilas do riacho Ipiranga[1] ouviram o Príncipe D. Pedro dar um brado (grito), declarando que estávamos independentes de Portugal; e nesse instante, o Sol da Liberdade brilhou no céu da pátria[2]. Se assim conseguimos conquistar, com braço forte, uma igualdade entre as nações independentes, agora, protegidos pela Liberdade, desafiaremos a própria morte, se for necessário, para mantê-la.

(Assim será), ó pátria amada, idolatrada (adorada), salve, salve!

Ó Brasil, se vemos em teu céu límpido (sem nuvens) a imagem do Cruzeiro brilhando, sonhamos intensamente com nosso futuro, é como se um raio de amor e de esperança descesse do céu até nós, aqui na terra. Tu és um gigante porque a natureza te fez assim; tu és um colosso sem medo (impávido), belo e forte. E teu futuro há de refletir essa grandeza, ó terra adorada!

Entre mil pátrias que existam no mundo, tu sempre serás a mais amada. Para nós, filhos de teu solo, tu és uma mãe gentil (amável e carinhosa), nossa pátria amada, nosso Brasil!

Deitado eternamente num lindo (esplêndido) berço, de onde se escuta o mar, e recebendo do céu profundo uma luz, tu brilhas, ó Brasil, iluminado pelo sol do Novo Mundo, como se fosses uma linda flor (florão) que enfeita a América! Teus campos, lindos e risonhos, têm mais flores do que a mais linda (garrida) das terras! Teus bosques têm mais vida; e, dentro de ti, nossa vida tem mais amores.

Ó pátria amada, idolatrada, salve, salve (viva, viva)!

Brasil, que tua bandeira (lábaro) estrelada seja símbolo de um amor eterno; e que o verde-amarelo (louro) dessa bandeira (flâmula) signifique as glórias do teu passado e paz no teu futuro. Mas se tu pegares em armas (a clava, para defender a Justiça), verás que nenhum de teus filhos fugirá da luta, porque quem te ama não tem medo da própria morte, ó terra adorada!

Entre mil pátrias que existam no mundo, tu sempre serás a mais amada. Para nós, filhos de teu solo, tu és uma mãe gentil (amável e carinhosa), nossa pátria amada, nosso Brasil!"

No livro, há também o seguinte texto relativo à Legislação sobre os Símbolos Nacionais:

"Os Símbolos Nacionais são quatro: a Bandeira, o Hino, as Armas e o Selo. A lei que os descreve e regulamenta seu uso é a de nº 5.700, de 1º de setembro de 1971. Esta lei sofreu algumas modificações. Até a data de publicação deste opúsculo, a última modificação havia sido feita pela Lei nº 8.421, de 11 de maio de 1992, que restabeleceu o critério de acrescentar estrelas à Bandeira quando forem criados novos Estados.

O Hino Nacional está regulamentado na Seção III, pelo artigo 6º, que diz:

Art. 6º – O Hino Nacional é composto da música de Francisco Manuel da Silva e

1 N.A.: Naquela época, nos arredores da cidade de São Paulo, hoje dentro da cidade, no bairro chamado Ipiranga.

2 N.A.: Uma nova pátria porque, até aquele momento, nossa pátria era a mesma dos portugueses.

do poema de Joaquim Osório Duque Estrada, de acordo com o que dispõem os Decretos nº 171, de 20 de janeiro de 1890, e nº 15.671, de 6 de setembro de 1922.

O primeiro desses decretos, assinado pelo Presidente Deodoro da Fonseca, foi o que conservou como Hino Nacional a composição de Francisco Manuel da Silva. O segundo, assinado pelo Presidente Epitácio Pessoa, foi o que oficializou a letra de Duque Estrada."

O livro está à disposição dos interessados em consultá-lo na Biblioteca da Marinha, à Rua Mayrink Veiga, 28, Centro, RJ. Quem quiser adquiri-lo deve entrar em contato pelo telefone (21) 2558-4475.

CENTRO TECNOLÓGICO DA MARINHA EM SÃO PAULO RECEBE MINISTROS

O Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) recebeu, nos dias 17 e 18 de março, respectivamente, na sede da Cidade Universitária, São Paulo – SP e em Aramar, Iperó – SP, a visita do Ministro da Defesa, Embaixador José Viegas Filho, do Ministro da Ciência e Tecnologia, Sr. Roberto Amaral e do Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho e respectivas comitivas.

A visita teve como propósito apresentar aos ministros o Programa do Submarino com Propulsão Nuclear, bem como o arraste tecnológico nos diversos setores da indústria nacional e os benefícios no campo da geração de energia.

Por ocasião, o diretor do CTMSP, Contra-Almirante (EN) Alan Paes Leme Arthou, proferiu palestra sobre as principais atividades daquele Centro. (*Nomar* nº 732, de 30/4/2003)

Laurindo 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.

INFORMAÇÕES

(0XX-21) 2233.9165









OBRAS CIVIS na MARINHA

1. *Biblioteca da Escola Naval*
2. *Modernização da Escola Naval*
3. *Píer da Base Naval de Val-de-Cães*
4. *Alojamento para marinheiros da Casa do Marinheiro*
5. *Parque aquático da Casa do Marinheiro*







1. Reforma do Edifício Gastão Motta
2. Reforma da Ilha Fiscal
3. Brasão da DOCM
4. Píer do Depósito de Combustíveis da Marinha do Rio de Janeiro
5. Reforma do Edifício Almirante Tamandaré



DIRETORIA de OBRAS CIVIS

Homenagem aos seus mais de 25 anos



