

B. 856-7/4 273-2-5



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 07/09
jul./set. 2003

R. Marít. Bras.	Rio de Janeiro	v. 123	n.ºs 07/09	p. 320	jul. / set. 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) 3870-6852

E-mail: sdm14@sdm.mar.mil.br

Intranet: sdm14@svcdoc

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

BRASIL

R\$ 8,00

R\$ 30,00

EXTERIOR

US\$ 9.00

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^o) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) *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*

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

OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA

da

Revista Marítima Brasileira SÃO MAIS DE 150 ANOS A SERVIÇO DA MARINHA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- ☐ em anexo, comprovante de depósito na conta corrente 3003212-4 agência 0915, do Banco Real, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, no valor de R\$30,00.
- ☐ em 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

Divisão de Publicações e Divulgação

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

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) 3870-6852

E-mail: sdm14@sdm.mar.mil.br

Intranet: sdm14@svdoc

NOME: POSTO:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

DATA: Nº DE CORPO (MB):

ASSINATURA

NOME DO AMIGO:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

SUMÁRIO

- 9 **SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA – 60 ANOS**
- 17 **ILHA FISCAL – UM DOS MAIS NOBRES CARTÕES-POSTAIS DO RIO DE JANEIRO PRESERVA O PASSADO DE OLHO NO FUTURO**
Rosa Nair Medeiros – Primeiro-Tenente (T)
- 23 **MANCHETE DE PRIMEIRA PÁGINA**
Espírito do Serviço de Documentação da Marinha
Aidê Antonieta Faé – Primeiro-Tenente (AA)
- *
* *
- 25 **UMA ORGANIZAÇÃO AUTO-ESTRUTURADA DE ALTA CONFIABILIDADE: OPERAÇÕES AÉREAS A BORDO DE UM NAVIO-AERÓDROMO NO MAR**
Gene I. Rochlin – Todd R. La Porte – Karlene H. Roberts – (Texto publicado na Naval War College Review, edição do Outono de 1987, e reimpresso na edição do Verão de 1998)
- 41 **O JAPÃO. PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL**
Parte II
Mário Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref²)
- 73 **AS TRANSFORMAÇÕES NAS FORÇAS ARMADAS NORTE-AMERICANAS**
Carlos Augusto Costa – Almirante-de-Esquadra (FN-RRm)
- 81 **AMAZÔNIA: UMA VISÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA**
Hernani Goulart Fortuna – Almirante-de-Esquadra (Ref²)
- 93 **ARMAS QUE GARANTEM A PAZ**
A Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha
Ronaldo Fiuza de Castro – Vice-Almirante
- 99 **BARÃO DO RIO-BRANCO E A MODERNIZAÇÃO DA DEFESA**
Max Justo Guedes – Contra-Almirante (Ref²)
- 117 **AS MARINHAS DE GUERRA PORTUGUESA E INGLESA NO PERÍODO 1750-1815**
Kenneth H. Light
- 125 **MODELAGEM ANALÍTICA PARA NEGOCIAÇÃO**
Carlos Francisco Simões Gomes – Capitão-de-Fragata
Luiz Flávio Autran Monteiro Gomes – Professor

- 135 **APLICAÇÕES DO SENSORIAMENTO REMOTO NO PODER NAVAL**
Karla dos Santos Teixeira – Engenheira
Ivan de Araujo Medina – Professor
Alberto do Valle Rosauro de Almeida – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)
- 145 **UM EUNUCO NO CONSELHO DE SEGURANÇA?**
Eduardo Italo Pesce – Professor
- 149 **HONÓRIO HERMETO CARNEIRO LEÃO, MARQUÊS DE PARANÁ – MINHAS REMINISCÊNCIAS – (Prêmio Marquês do Paraná)**
Francisco Eduardo Alves de Almeida – Capitão-de-Fragata
- 171 **BOMBARDEIO AÉREO, OPÇÃO ESTUDADA POR FLORIANO CONTRA CUSTÓDIO DE MELLO**
Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 173 **A ARTE DA LIDERANÇA**
Augusto Cesar Geoffroy – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 179 **O QUE É DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL?**
Leonan dos Santos Guimarães – Capitão-de-Fragata (EN)
- 183 **O PLANO DIRETOR DA MARINHA DO BRASIL E SUA APLICAÇÃO NO SISTEMA DE ORÇAMENTO FEDERAL**
Agostinho Santos do Couto – Capitão-de-Fragata (IM)
- 201 **LIDERANÇA E HISTORICISMO**
Marcello José Gomes Loureiro – Aspirante da Escola Naval
- 209 **SEÇÃO CAAML**
- 210 **CENTRO DE APOIO A SISTEMAS OPERATIVOS – CASOP APOIANDO A ESQUADRA DO SÉCULO XXI**
- 217 **O REABASTECIMENTO EM VÔO**
Arthur Mendes de Oliveira – Capitão-de-Corveta
- 223 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 227 **DOAÇÕES AO SDM**
- 231 **A MARINHA DE OUTRORA**
- 239 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 243 **NECROLÓGIO**
- 251 **CARTA DOS LEITORES**
- 256 **ERRATA**
- 257 **REVISTA DE REVISTAS**
- 279 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA 60 ANOS

"A História da Marinha é a História do Brasil."
(Contra-Almirante Max Justo Guedes)

UM POUCO DE NOSSA HISTÓRIA

A origem do Serviço de Documentação da Marinha data de 1802, quando da criação, em Lisboa, da Biblioteca de Guardas-Marinha. Por ocasião da transmigração da Família Real para o Brasil, 1808, a Companhia Real de Guardas-Marinha, com sua Real Academia, foi transferida para o Rio de Janeiro, com ela vindo a sua biblioteca, dando as bases para a Biblioteca de Marinha, criada em 1846. A Real Academia de Guardas-Marinha funcionou, a princípio, no

Mosteiro de São Bento; em 1832, com sua união com a Academia Militar, foi transferida para o Largo de São Francisco, sede em que permaneceu por apenas um ano,¹ retornando em 1933 para as instalações do Mosteiro de São Bento. No ano de 1939 encontramos a Academia e sua biblioteca instaladas na Nau *D. Pedro II*. Por ocasião da criação da Biblioteca da Marinha, em 17 de outubro de 1846, seu acervo foi instalado em prédio do Arsenal da Corte, lá permanecendo até o ano de 1881, quando de sua transferência para a Rua Conselheiro Saraiva².

1 N.R.: As duas Academias foram separadas no ano de 1833.

2 N.R.: A antiga denominação era Rua do Bragança.

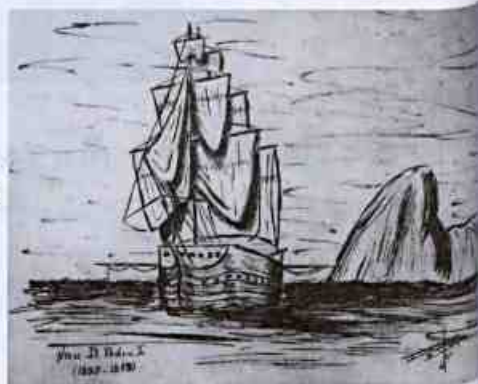
AS ORIGENS DO SDM



Mosteiro de São Bento, sede da Academia de Guardas-Marinha, 1809

Vista do Arsenal da Corte, onde em 1846 foi inaugurada a sede da Biblioteca da Marinha

Nau *Pedro II*, 1839



Largo de São Francisco, 1832



No ano de 1851 era impressa a *Revista Marítima Brasileira*, com sua linha editorial não só voltada à preservação de nossa história, como também à discussão de assuntos afetos à Marinha.

No ano de 1868, no intuito de preservar os feitos e glórias de nossa Marinha e de passar para as gerações futuras o testemunho de gratidão àqueles que serviram à Pátria com dedicação e heroísmo e, muitas vezes, com o sacrifício da própria vida, foi criado o Museu Naval, tendo sua inauguração ocorrido em 1884, no Arsenal da Corte.

Essas três instituições foram reunidas, em 1890, sob uma direção única (com sede na Rua Conselheiro Saraiva), ocasião em que foram abertas suas portas para o público em geral. A elas foi incorporado, no ano de 1907, o Arquivo da Marinha, que por sua vez tem origem quando da criação, em 1834, do Cartório da Contadoria dentro da estrutura organizacional do Arsenal de Marinha da Corte, com a missão precípua de servir como arquivo geral dos livros e papéis findos de todas estações de arrecadação da Marinha, ficando assim criada a Diretoria da Biblioteca, Museu e Arquivo da Marinha, com sede no Edifício do Almirantado, à Rua D. Manuel, 15.³

Porém, essa estrutura teve curta duração. Em 1931 o Arquivo da Marinha foi desmembrado e em 1932 o Museu Naval foi extinto, sendo recolhido parte de seu acervo ao recém-criado Museu Histórico Nacional.

Foram então removidos para o prédio do Ministério da Marinha o acervo da Biblioteca e parte do acervo museológico e de arquivo que permaneceu na Marinha.

No ano de 1937, dentro da estrutura organizacional do Estado-Maior da Armada, foi criada a Divisão de História Marítima do Brasil, a partir da qual se idealizou a

criação de uma organização naval que reunisse a Biblioteca, o Arquivo Histórico – responsáveis pela guarda de livros e documentos –, o Departamento de História Marítima – responsável pela pesquisa e análise dos fatos históricos – e a *Revista Marítima Brasileira* – responsável pela divulgação. Assim, pelo Decreto-Lei nº 5.558 de 8 de junho de 1943, foi criado o **Serviço de Documentação da Marinha**, diretamente subordinado ao Ministro da Marinha, com a finalidade de conservar a documentação histórica e o patrimônio artístico da Marinha. Sessenta anos se passaram desta tão significativa data para a memória naval. Ao reunirem-se a Biblioteca, o Arquivo Histórico, a *Revista Marítima Brasileira* e o Departamento de História Marítima e Naval, ficou determinada a perpetuação da pesquisa e divulgação de nossa História.

O Museu Naval, juntamente com o Arquivo da Marinha, iria completar os alicerces estruturais ao integrar-se em 1953 ao Serviço de Documentação da Marinha, que, pelo Decreto nº 32.273, de 18 de fevereiro do mesmo ano, tem sua denominação alterada para **Serviço de Documentação Geral da Marinha**; em 1994 retoma o nome original de **Serviço de Documentação da Marinha**.

O constante aumento do acervo histórico-cultural da Marinha, aliado ao desenvolvimento da mentalidade de preservação da memória nacional, fundamentou a necessidade de se alocar instalações adequadas ao funcionamento da Instituição. Longo foi o caminho do modesto canto de andar do Edifício Almirante Tamandaré (onde funcionou o Ministério da Marinha) até a ocupação total do prédio da Rua Dom Manuel, 15, ocorrida em 1972.

No ano de 1984, a administração naval decidiu ampliar as instalações do SDGM,

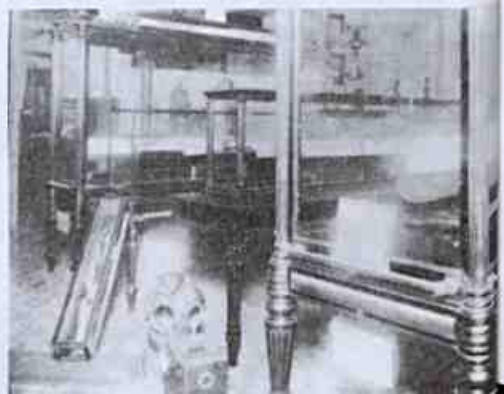
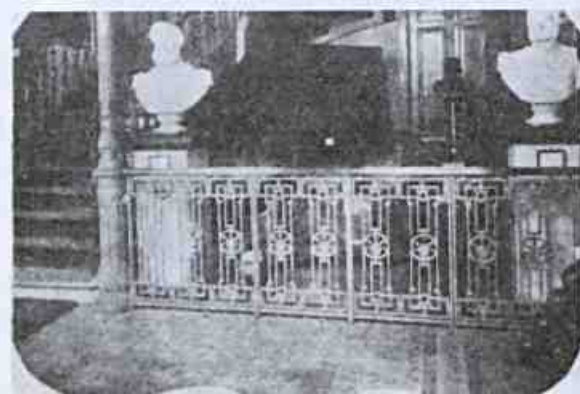
3 N.A.: Devido à falta de espaço físico, parte do arquivo foi alocada no prédio da Rua Conselheiro Saraiva, permanecendo neste endereço até 1914.



Rua Dom Manuel, 15 - Edifício do Almirantado
em 1907

Prédio da Rua Conselheiro Saraiva, sede da
Biblioteca e Museu de 1881 a 1907, e onde foi
depositada parte do acervo do Arquivo, de 1907
a 1914 (à esquerda)

Um olhar sobre as antigas instalações de 1914,
no prédio da Rua Dom Manuel, 15





fachada do Prédio da Rua Dom Manuel, 15 - 1972

para melhor disposição de seu patrimônio, sendo então repassado a sua responsabilidade o antigo prédio da Odontoclínica da Marinha, na Ilha das Cobras. Para lá foram transferidos os Departamentos de Biblioteca, de Arquivos e de História Marítima e Naval, permanecendo na Rua D. Manuel o Museu Naval e o Departamento de Publicações e Divulgação.

Dez anos se passaram e, a partir de 1994, novas instalações foram transferidas à responsabilidade do agora SDM: o Espaço

Imagem do andar do Edifício Almirante Tamandaré, onde funcionou o SDGM



Cultural da Marinha, a Ilha Fiscal e o prédio da Rua Mayrink Veiga – onde atualmente encontra-se instalada a Biblioteca – além dos nossos museus flutuantes Navio-Museu *Bauru*, Submarino-Museu *Riachuelo* e o Rebocador *Laurindo Pitta*.

ALGUNS NOMES

Fatos e documentos não teriam sentido se não houvesse a intervenção do homem, que, ao analisá-los, posiciona sua real dimensão na História, da mesma forma que a ausência de documentação e do registro faz que o fato, com o tempo, se perca da História da Humanidade.

O patrimônio histórico-cultural ora existente na Marinha deve-se ao trabalho silencioso e incansável de eméritos historiadores navais que se dedicaram, ao longo de suas vidas, à construção da História Naval Brasileira, tanto no tocante à análise e ao registro dos fatos quanto à guarda da documentação a eles pertinentes. Não poderíamos deixar de mencioná-los, pois cada um, a seu tempo, ajudou a erguer o que hoje é o Serviço de Documentação da Marinha:

Dídio Iratim Afonso da Costa (primeiro diretor do SDM – 1943 a 1952, diretor da RMB – 1939 a 1952 e chefe da Divisão de História Marítima do Brasil – 1939 a 1943); Sabino Eloy Pessoa (bibliotecário, fundador da *Revista Marítima Brasileira* e seu

primeiro diretor – 1851 a 1855 e 1881 a 1886 – e diretor da Biblioteca da Marinha – 1850 a 1868); José Egydio Garcez Palha (bibliotecário, redator e diretor da RMB – 1881, e diretor da Biblioteca da Marinha – 1879 a 1884); Henrique Boiteux (historiador naval, diretor da Biblioteca da Marinha e diretor da RMB em diversos períodos); Lucas Alexandre Boiteux (historiador naval, autor de diversas obras referentes à

história da Marinha) e Levy Scarvada (redator do periódico *Marinha em Revista*).

Porém, justo se faz, no momento em que percorremos por fatos que pontuaram a história do SDM, registrar a atuação do Almirante Max Justo Guedes, o grande mentor do que hoje representamos. Ao longo de 35 anos, com maestria, profissionalismo e incansável dedicação, dirigiu a estruturação do complexo histórico cultural da Marinha, levando o nosso nome ao reconhecimento de instituições culturais tanto nacionais quanto estrangeiras.

Da mesma forma em que o arquiteto assina seus projetos, o nome do Almirante Max está inscrito em cada peça, livro e documento existente no acervo do SDM, sendo ele, portanto, o arquiteto da Casa da Memória Naval, o nosso Serviço de Documentação da Marinha.

Limitar-nos-emos a esses ilustres nomes que representam a alma do SDM, não nos esquecendo dos incansáveis colaboradores navais anteriores e da atualidade que em muito engrandecem nosso trabalho, seja na doação de peças e documentos ao nosso acervo, seja na contribuição de artigos para a nossa *Revista Marítima Brasileira* ou na confecção da Coleção *História Naval Brasileira*.

Em tudo fica claro que o SDM é a “Casa da Memória Naval” e, neste contexto, é a casa de todos que compõem a Marinha do Brasil.

O MOMENTO ATUAL

Hoje, encontramos o Serviço de Documentação da Marinha formado pelos mesmos departamentos originários, acrescido de três superintendências (de Documenta-

ção, de Museu e de Administração) e do Departamento de Navios-Museus.

Para a execução de sua missão, o SDM conta com o apoio e a orientação da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, criada em 1997 com o propósito de normalização e supervisão técnica de todas as realizações da área cultural da Marinha.

Em consonância com o momento atual e as novas tecnologias desenvolvidas a partir da informática, o SDM está desenvolvendo sistemas de catalogação de todo o seu acervo, seja museológico, documental ou bibliográfico, com o intuito de não só ter melhor controle como possibilitar a consulta pela Intranet/Internet. Neste contexto, já foram disponibilizados ao usuário a consulta às obras de nossa Biblioteca e ao Catálogo do Índice Remissivo da RMB referente aos anos de 1851 até os dias atuais.*

Em vias de prontificação encontra-se a disponibilização na Intranet/Internet do *Histórico dos Navios*, que abrange cerca de 700 embarcações, já tendo sido implantados 174 navios, que correspondem aos iniciados pela letra “A”. Trata-se da revisão e atualização da obra de Lucas Alexandre Boiteux *Das Nossas Naus de Ontem aos Submarinos de Hoje*, onde são relacionados os navios que foram incorporados à Marinha ao longo da História.

A visitação pública aos museus continua um sucesso com o Projeto-Escola, convênio mantido com a Secretaria de Educação da Prefeitura do Rio de Janeiro desde 1998 através do qual o SDM fornece lanche, transporte e fotografias das turmas das escolas que visitam suas instalações. Este Projeto levou ao Espaço Cultural da Marinha / Navio-Museu *Bauru* / Submari-

* N.R.: Cabe ressaltar que este Índice Remissivo, disponibilizado há pouco mais de um mês na Intranet, tem recebido uma média de 30 consultas diárias.

no-Museu *Riachuelo* 1.210 estudantes de 1º e 2º graus, notadamente de comunidades carentes, nos meses de março a junho de 2003.

MOMENTO DE REFLEXÃO

Ao iniciarmos o novo milênio, diante da velocidade com que as informações fluem dos nossos terminais eletrônicos, juntamente com todas as facilidades de comunicação proporcionadas pela moderna tecnologia, gostaríamos de apresentar questionamento relativo ao registro da memória nacional. Após lermos o pequeno histórico de como foi alicerçado o nosso patrimônio, onde o trato com o documento foi realizado de tal forma que hoje possuímos em nosso acervo verdadeiras obras-primas que retratam o nosso passado, datando de mais de dois séculos, nos vem a pergunta: será que

no ano de 2053 haverá documentação pertinente ao nosso momento atual?

Esse questionamento surge a partir do intensivo uso do meio magnético de tramitação de documentos (não tirando o mérito de sua segurança, rapidez e modernidade), o que promove uma incógnita no que concerne à recuperação da informação. Devemos ter sempre em mente a afirmativa que corre nos congressos de arquivos: *Documentos digitais duram para sempre, ou por cinco anos, o que vier primeiro.*

Esse é o nosso desafio. Cabe à atual geração de técnicos da área cultural encontrar saídas para a preservação do hoje. Trabalhamos com o passado, mas não podemos jamais esquecer do futuro, pois o resultado do nosso esforço na guarda e na preservação do patrimônio cultural do hoje será o manancial documental do futuro para o estudo da História.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Serviço de Documentação da Marinha /; Comemoração;

Levanta! Se caíres levanta; ao levantar, saibas que cairás de novo. Não desesperes, pois cada levantar a um novo nível te levantará. E mais perto do todo te sentirás. Até que um dia nele permanecerás.

Pierre Weil

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

ILHA FISCAL – UM DOS MAIS NOBRES CARTÕES-POSTAIS DO RIO DE JANEIRO PRESERVA O PASSADO DE OLHO NO FUTURO

ROSA NAIR MEDEIROS
Primeiro-Tenente (T)

HISTÓRICO

Um dos mais belos cartões-postais do Rio de Janeiro, a Ilha Fiscal começou a deixar de ser um mero pedaço de terra no meio da Baía de Guanabara em 1881, quando dois ministérios do Império vislumbaram para ela uma utilização mais nobre. De um lado, estava o Ministério da Fazenda, que pretendia instalar no local um posto avançado de fiscalização da Alfândega. De outro, o Ministério da Marinha, que visava à construção de um Posto de Socorros Navais.

Na queda-de-braço entre os dois ministérios, prevaleceu a rapidez do engenheiro-diretor das Obras do Ministério da Fazenda, Adolfo José Del-Vecchio, que, para garantir a “posse” da ilha elaborou, em menos de uma semana, o projeto de uma constru-

ção modesta, destinada a, simplesmente, dar guarida aos fiscais da Alfândega.

Logo após o lançamento da pedra fundamental, em 6 de novembro de 1881, o Imperador D. Pedro II visitou o local. Impressionado com a beleza da ilha, o monarca dirigiu-se ao engenheiro e lhe disse: “isto é um delicado estojo digno de uma brilhante jóia”.

A frase do Imperador foi a senha para Del-Vecchio projetar um prédio que não só fosse funcional, mas elegante e requintado. O engenheiro escolheu o estilo gótico-provençal, praticamente inexistente, na época, nas construções do Rio de Janeiro.

Alguns anos depois, a Ilha Fiscal ficaria famosa por nela ter sido realizado o último baile do Império, dias antes da Proclamação da República, para receber a oficialidade do Encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Passados os dias de pompa da corte brasileira, a Ilha seria marcada por outros eventos.

O prédio só ficou totalmente pronto em 1892. No ano seguinte, os combates da Revolta da Armada deixaram suas marcas nas paredes e nos vitrais, que ficaram criados de estilhaços de projéteis de canhão, que se destinavam à Ilha das Cobras.

O Ministério da Fazenda parecia pouco disposto a arcar com as despesas de reparos. Então, em 1913, o ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, propôs a troca da Ilha Fiscal pelo Vapor *Andrada*.

Com a transferência da DHN para a Ponta da Armação, em 1983, o prédio da Ilha Fiscal recebeu a denominação de "Sede Histórica da Diretoria de Hidrografia e Navegação". Ainda funcionou no local o Grupamento de Navios Hidroceanográficos (GNHo), de 1996 a 1998, quando também foi transferido para a Ponta da Armação, passando a Ilha Fiscal a pertencer ao Serviço de Documentação da Marinha (SDM).

Tombado em 1990 pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, órgão do governo do Estado do Rio de Janeiro, o prédio da Ilha Fiscal começou a ser restaurado em 1996, antes mesmo da cessão do edifício para o SDM. A empreitada, coordenada pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM), tinha basicamente dois objetivos: adaptar a área interna do prédio para um espaço de exposição e recuperar a sua beleza arquitetônica.

PRESERVANDO O PASSADO, COM UMA ATUAÇÃO SEGURA NO PRESENTE

Quando foi inaugurado em 1889, o prédio da Ilha Fiscal permaneceu aberto para

visitação pública durante três dias. Até o final do século XX, a beleza de sua arquitetura ficou restrita aos militares e civis que nele serviam.

O projeto de restauração estabeleceu como objetivos o franqueamento à visitação pública do edifício principal da Ilha, a montagem de um museu que mostrasse a contribuição da Marinha do Brasil nas áreas social, científica e tecnológica, e a criação de uma área para as recepções oficiais do Comando da Marinha no Rio de Janeiro.

O museu ocupou o térreo da ala leste do prédio, sendo instalada, em caráter permanente, uma exposição de três módulos.

O primeiro, "**A Contribuição da Marinha para o Desenvolvimento Social do País**", mostra ao público a atuação cívica e social da Marinha, procurando despertar no visitante urbano a consciência territorial da Bacia Amazônica e da Bacia do Rio Paraguai. Os painéis retratam o esforço da Marinha do Brasil para levar saúde e cidadania às populações carentes.

As Ações Cívico-Sociais (Aciso) da Marinha são realizadas mensalmente e seguem um rigoroso planejamento a fim de garantir o atendimento de todos os núcleos populacionais ribeirinhos da Amazônia e do Pantanal (veja fotografia).

Para alcançar esse objetivo, a Marinha dispõe de navios-hospitais. Neles, embarcam médicos, dentistas e enfermeiros militares que, juntamente com agentes de saúde do serviço público civil, proporcionam assistência médica e odontológica. Durante os atendimentos também são fornecidos, gratuitamente, vacinas e medicamentos, destinados principalmente ao combate de doenças parasitárias, hipertensão arterial, infecção das vias aéreas e doenças de pele, que são as patologias mais frequentes.



No “aquário” da Amazônia: um navio de assistência hospitalar atracado a um pequeno trapiche presta assistência aos ribeirinhos

Um dos destaques da exposição é o “aquário”¹ que traz uma fiel reprodução da deslumbrante paisagem amazônica. Com detalhes minuciosos, o aquário mostra palafitas e mercearias, palmeiras e açazeiros, bares com seus clientes, igarapés e embarcações, que caracterizam o dia-a-dia à beira dos rios da Amazônia.

Na sequência do nosso *tour*, o módulo “A História da Ilha Fiscal” conta desde a construção do prédio até a sua cessão para o SDM, passando por alguns dos principais eventos testemunhados pelas paredes do castelinho, como a recepção oferecida pelo Império brasileiro, em 1889, à oficialidade do Encouraçado chileno *Almirante Cochrane*, festa que passou para os li-

vtos de história como “O Último Baile do Império”, e a Revolta da Armada, em 1893.

Na parte histórica, os visitantes ainda podem apreciar o salão da torre principal, também conhecido como Torreão, onde se encontram os vitrais com as effgies do Imperador Dom Pedro II e da Princesa Isabel. Outro espaço aberto à visitação é a sala de estar da ala oeste do prédio, que apresenta como destaques a decoração formada pelo mobiliário, tapetes e cortinas, além de uma reprodução do quadro “Advento da República”, pintado em 1906 por Francisco Aurélio de Figueiredo.

Voltando à nossa rota, chegamos ao último porto dessa expedição: “A Contribuição da Marinha para o Desenvolvimento

1. N.R.: Nome dado a um espaço usado para alojar peças e gravuras a serem expostas.

Científico do País”, que informa sobre os principais projetos científicos e tecnológicos, especialmente quanto às pesquisas que estão sendo desenvolvidas a fim de diminuir o nível de dependência tecnológica do Brasil, com reflexos positivos no desenvolvimento industrial do País.

Esse módulo está dividido em três subtemas:

O primeiro aborda o **Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva**, mais conhecido pela sigla **Revizee**.

O programa é destinado, prioritariamente, ao levantamento dos potenciais sustentáveis de captura de recursos vivos na área marítima que se estende do limite exterior de 12 milhas do mar territorial até as 200 milhas marítimas da costa.

O Revizee representa um passo fundamental para o Brasil garantir os direitos de soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos que se espalham por 3,5 milhões de km².

Resultado de um dos compromissos assumidos pelo País ao ratificar, em 1998, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), o Revizee também contribui para incrementar as atividades de pesquisa de dezenas de universidades e instituições que participam da execução do programa nas quatro regiões em que ele foi dividido.

O **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac)**, outro projeto abordado, tem como objetivo estabelecer, como prevê a CNUDM, os limites da Plataforma Continental Jurídica Brasileira, sendo que os exteriores podem ultrapassar as 200 milhas marítimas. O Leplac, iniciado em 1987, sob a orientação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), órgão colegiado coordenado pela Marinha, tem como uma de suas principais tarefas a realização de estudos

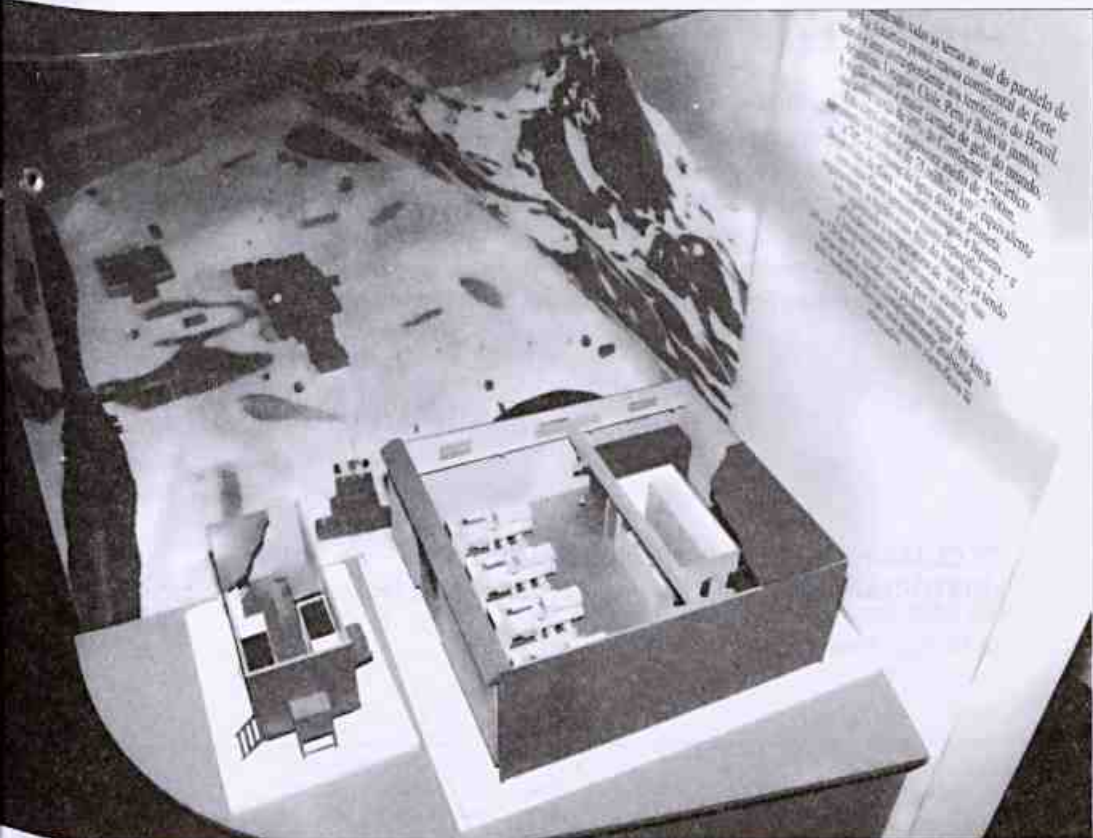
detalhados sobre a chamada Margem Continental, área que se define como o prolongamento submerso da massa terrestre de um país. Em dez anos, os navios da Marinha do Brasil, subordinados à Diretoria de Hidrografia e Navegação, navegaram mais de 150 mil quilômetros para a coleta de dados, num trabalho que também contou com a colaboração de profissionais da Petrobras, do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) e das universidades brasileiras que fazem parte do Programa de Geologia e Geofísica Marinha.

Ao final do trabalho do Leplac, a Plataforma Continental Jurídica brasileira deve aumentar cerca de 700 mil km². Com isso, a Zona Econômica Exclusiva vai passar dos atuais 3,5 milhões de km² para 4,2 milhões de km², o que corresponde à metade da parte terrestre do território brasileiro. Encerrando o nosso *tour*, desembarcamos no **Programa Antártico Brasileiro (Proantar)**, que, além de proporcionar um excelente campo de pesquisas para cientistas brasileiros, vai permitir ao Brasil participar da Parte Consultiva no Tratado Antártico, responsável pelas decisões a serem tomadas quanto ao futuro do continente gelado.

Iniciado em 1982, com as operações do Navio Oceanográfico *Barão de Teffé*, da Marinha, e do Navio Oceanográfico *Professor W. Bernard*, da Universidade de São Paulo, o Proantar desenvolve pesquisas nos subprogramas de Ciências da Atmosfera, Solar e Terrestre, Ciência da Terra e Ciência da Vida, que compreendem estudos sobre circulação atmosférica, geofísica nuclear, clima e ecologia, entre outros.

As atividades são desenvolvidas na Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e a bordo do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* (veja fotografia).

Com 2.250 m² de área construída, a EACF pode abrigar grupos de até 46 pessoas, compostas normalmente de 24 pes-



O Brasil na Antártica: a Estação Antártica Comandante Ferraz

– no primeiro plano aspecto interno do módulo resgate (a esquerda) e da praça de máquinas com seus quatro motores geradores.

quisadores, 12 engenheiros e técnicos do Arsenal de Marinha e dez militares da Marinha, responsável pelo apoio logístico, tripulação, navios, guarnição e manutenção.

*
* *

Atualmente, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, por meio do SDM, está trabalhando no projeto de ampliação das exposições dedicadas à ciência, à tecnologia e à contribuição social da Marinha. Para isso, será aproveitado o subsolo da ala leste do prédio da Ilha Fiscal para divulgar os investimentos técnicos e científicos da Marinha em áreas de

seu interesse, estando previstas quatro salas, com os temas “Propulsão Nuclear”, “Tecnologias de Guerra”, “Estações Científicas Marítimas” e “Espaço Multimídia”.

Para viabilizar a ampliação, a DPHCM vem contando com a colaboração do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (Propulsão Nuclear), do Instituto de Pesquisas da Marinha (Tecnologias de Guerra) e das estações científicas localizadas na Ilha da Trindade e no Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Estações Científicas Marítimas).

Este esforço visa a contribuir para a preservação da memória da Marinha brasileira e do País, mostrando ao público a importância das pesquisas desenvolvi-

das por civis e militares nos campos da energia nuclear para fins pacíficos, no desenvolvimento de novos sistemas de armas e no estudo dos fenômenos marítimos e atmosféricos.

As exposições permanentes e as temporárias, entre outros projetos culturais de-

envolvidos, além de transmitirem conhecimentos relativos à nossa História Marítima e Naval, também contribuem para a conscientização da importância de assegurarmos a nossa soberania no mares, defendendo o Brasil a sua posição estratégica no cenário internacional.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / Ilha Fiscal /; Museus; Revizee; Leplac; Proantar; Nossa Capa;

**Tome uma atitude decisiva a cada dia,
diante de sua existência. O conhecimento
e a intuição brotarão, pois eles seguem à
decisão.**

MANCHETE DE PRIMEIRA PÁGINA*

Espírito do Serviço de Documentação da Marinha

AIDÊ ANTONIETA FAÉ
Primeiro-Tenente (AA)

"Há algum tempo, escrevi uma crônica sobre o espírito dos Aviadores Navais. Neste momento tentarei escrever sobre outro espírito: o do pessoal do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), do qual a *Revista Marítima Brasileira* faz parte.

Um dia, uma pessoa que trabalha na *RMB* disse-me que seria muito bom se alguém pudesse captar o sentimento das pessoas que lá trabalham, que descrevesse sobre o fogo sagrado que os mantém ativos. Mas esse alguém precisaria colocar isso em palavras... o que não é tão fácil!

Fiquei pensando sobre o que ele me disse. O trabalho que eles fazem não tem *glamour*, é um trabalho de *backstage*, é algo que não sobressai, pois não é notícia. Entretanto, de extremo valor histórico.

A *RMB* foi criada em 1851. É uma das mais antigas do mundo. Lá é feito um trabalho minucioso, de leitura, por vezes cansativa. Porém, leituras envolventes, comoventes, históricas e atuais.

Nós não nos damos conta, no dia-a-dia, na correria em que vivemos, da importância desse trabalho de compilação de crônicas, extratos, entrevistas e livros. Enfim, uma infinidade de textos nas mais diversas línguas.

É comum, no ser humano, não valorizar algo que já existe, ou nem notar a sua existência. Quantas coisas não percebemos ou só sentimos a sua falta diante de sua ausência. Assim o é com a *RMB*. Por parecer que ela sempre existiu, não lhe exaltamos a devida importância.

* N.R.: Recebemos da Primeiro-Tenente (AA) Aidê Antonieta Faé, da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, o texto por ela intitulado "Manchete de Primeira Página".

Vou tentar, de forma ainda que singela, prestar-lhes uma homenagem. O que falta às pessoas que lá trabalham, não só na edição da revista, mas no SDM como um todo, é a certeza da repercussão do trabalho por eles desenvolvido. É impressionante a quantidade de militares que lêem a *RMB*. Impressiona porque não são somente oficiais que a assinam e lêem. As praças são também leitores fiéis da revista. Talvez a *RMB* não faça idéia da dimensão do seu público-alvo. E outro detalhe que pode passar-lhes despercebido: a família do militar também a lê. É o veículo onde a família do militar conhece um pouco do mundo onde seu pai, mãe, tio ou sobrinho trabalham. É um elo importante e talvez até desprezioso, mas que gera uma certa cumplicidade entre essa Família Naval.

Estive envolta em meus pensamentos sobre o que aquela pessoa havia me dito e concluí: ela é o espírito da história da Marinha do Brasil. Essa pessoa que gostaria que alguém captasse o espírito de todos que trabalham no SDM encarna todo o fogo sagrado, todo o envolvimento pessoal, toda a força humana, toda a dedicação para um trabalho. Eles fazem esse trabalho pelo simples prazer de produzir algo pela Marinha, pela delícia da leitura, pela História da Marinha do Brasil. São dignos de toda nossa reverência, todo nosso aplauso, toda a nossa admiração e, principalmente, todo nosso respeito. E tornaram-se merecedores de muito mais que esta singela homenagem. Eles merecem, e hoje o são, nossa manchete e notícia de primeira página."

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VALORES> / Espírito de corpo /; Serviço de Documentação da Marinha; *Revista Marítima Brasileira*; Nossa Capa

**O LEGADO DOS PIONEIROS
AOS
ATUAIS AVIADORES NAVAIS**

*BUSCAR O CONHECIMENTO INCESSANTEMENTE;
PERSEGUIR A PERFEIÇÃO, COMO SE ELA FOSSE POSSÍVEL;
EXPERIMENTAR O MEDO, PARA SABER SUPERÁ-LO;
ACEITAR OS DESAFIOS QUE TRAZEM O ENGRANDECIMENTO;
TIRAR DOS ERROS APRENDIZADOS;
USAR COM SABEDORIA A MEDIDA CERTA
ENTRE A RAZÃO E A EMOÇÃO;
RELUTAR, O QUANTO PUDER,
EM CRUZAR O LIMITE IMPROVÁVEL.*

Da Ordem do Dia no 2/2003 de 23/6/03 do ComForAerNav, assinada pelo
Contra-Almirante José Carlos Cardoso

UMA ORGANIZAÇÃO AUTO-ESTRUTURADA DE ALTA CONFIABILIDADE: OPERAÇÕES AÉREAS A BORDO DE UM NAVIO-AERÓDROMO NO MAR

GENE I. ROCHLIN*

TODD R. LA PORTE

KARLENE H. ROBERTS

(Texto publicado na *Naval War College Review*,
edição do Outono de 1987, e reimpresso
na edição do Verão de 1998)

SUMÁRIO

Uma palavra preliminar
Introdução
Auto-estruturação e Auto-replicação
O paradoxo da alta rotatividade
Superposição de autoridade
Redundância
Algumas conclusões preliminares

UMA PALAVRA PRELIMINAR

Li este artigo há algum tempo e o guardei. Analisa organizações de alto risco e sistemas administrativos. Foi escrito por professores civis.

Fiquei surpreso com algumas passagens que li e das quais, antes, não percebia o significado quando diante delas,

como, por exemplo, o lado positivo da rotatividade de pessoal!

Foi, também, muito gratificante, alegre até, mais uma vez constatar que, mantidas as devidas proporções, as Marinhas são muito semelhantes. A identidade entre os que vestem o azul e o branco é muito forte.

* N.R.: Na época da publicação, o professor Rochlin era professor adjunto de recursos e energia e cientista pesquisador político do Instituto de Estudos Governamentais da Universidade da Califórnia, em Berkeley; o professor La Porte era professor de Ciência Política e diretor associado do mesmo instituto e o professor Roberts, psicólogo organizacional, era professor de Administração de Negócios da Universidade da Califórnia.

No Estado-Maior da Armada, alguns oficiais traduziram o texto que nos ajuda a entender o significado da expressão *aircraft carrier administration*.

Na verdade, é a confiança na formação profissional dos subordinados e a inteligente delegação de poderes respaldada pelo treinamento ininterrupto. Estes fato-

res se unem, a bordo, com o amálgama da tradição.

Considero uma leitura proveitosa a todos nós.

JOSÉ ALFREDO LOURENÇO
DOS SANTOS

Almirante-de-Esquadra
Chefe do Estado-Maior da Armada

INTRODUÇÃO

Centenas de coisas que fogem ao meu controle poderiam dar errado e destruir minha carreira... porém, aonde quer que eu vá, nunca terei um trabalho melhor que este... Este é o melhor trabalho do mundo.

Comandante de porta-aviões

Estudos recentes realizados em organizações grandes e formais que desempenham tarefas complexas, extremamente técnicas e de alto risco têm geralmente concluído que, por se encontrarem sob condições de rigorosa coordenação e premidas pelo tempo, a maioria delas falhará em algum ponto, com severos custos humanos e sociais. A noção de que acidentes nestes sistemas são comuns, ou seja, que devem ser esperados, em face das condições e dos riscos de operação envolvidos, parece ser fundamentada tanto na experiência quanto na teoria.

Apesar disso, há um pequeno grupo de organizações na sociedade norte-americana que apresenta sucesso sob circunstâncias difíceis, executando, diariamente, um número de tarefas técnicas altamente complexas, nas quais pode haver riscos de falha.

Atualmente, nós estamos estudando três exemplos, que se destacam dos demais pela determinação em garantir a taxa de "erro zero", praticamente alcançada em função de seus desempenhos: a gerência de serviços essenciais da Pacific Gas & Electric

Company, o controle de tráfego aéreo e as operações a bordo dos porta-aviões da Marinha dos Estados Unidos.

De todas as atividades estudadas pelo nosso grupo de pesquisa, as operações aéreas no mar são as de maior risco — por se realizarem sob as mais extremas condições, em ambiente pouco estável e com o enorme dilema entre preservar a segurança e a confiabilidade *versus* a obtenção de maior eficiência operacional.

Tanto as centrais elétricas quanto o controle de tráfego aéreo enfatizam a importância do treinamento prolongado, seleção cuidadosa de pessoal, tarefas e equipes estáveis, além de experiência cumulativa.

Apesar disso, a Marinha se sai muito bem, contando com uma tripulação jovem e sem experiência, em sua grande maioria, com um grupo de oficiais "gerentes", cuja metade se renova a cada ano, e com um ambiente de trabalho que deve ser reconstituído a cada 18 meses.

Esse desempenho desafia, de forma intensa, nossa compreensão teórica da Ma-

rinha como organização, seus processos operacionais e de treinamento, assim como o problema das organizações de alta confiabilidade de uma forma geral.

Não é surpresa que a Marinha tenha algumas formas tradicionais de fazer as coisas, que vão além das especificidades das missões, dos navios e da tecnologia. Muito do conhecimento adquirido pelo pessoal que serve em um porta-aviões ainda não foi articulado ou analisado pela nossa equipe. Ainda assim, ficamos impressionados pela maneira com que um conjunto de regras, formais e informais, é incorporado na rotina e, muitas vezes, inconscientemente, incorporado na estrutura organizacional da Marinha operativa.

Somente aqueles que foram privilegiados, participando de operações aéreas prolongadas a bordo de um moderno porta-aviões no mar, podem aquilatar a complexidade, o esforço e o risco inerente que aparentemente permeiam as operações diárias de rotina. Por fim, a aceitação destas condições como mais ou menos rotineiras é ainda outro exemplo de adaptação às mais difíceis e estressantes circunstâncias.

Nós já detemos uma considerável experiência a bordo de vários porta-aviões no

porto e no mar, e nossa equipe de especialistas extra-Marinha mantém um afastamento que lhe permite reconhecer e divulgar a exclusiva surpreendente estrutura organizacional e o desempenho das operações aéreas a bordo de um porta-aviões. Nós não presumimos que o nosso pouco contato com alguns aspectos de operações

nos tenha dado uma visão abrangente. Contudo, estamos aptos a identificar um conjunto de fatores que acreditamos ser de importância capital para o entendimento de como estas organizações operam.

Em tempos de constantes restrições orçamentárias, a Marinha compartilha com outras organizações a necessidade de defender aqueles fatores mais críticos para a manu-

tenção do desempenho, sem sacrificar a confiabilidade ou a segurança. A partir de conversas a bordo com militares de diversas patentes/graduações, nós estamos convencidos de que as regras e os procedimentos que moldam esses fatores são razoavelmente bem conhecidos internamente, mas estão escritos somente em parte e, em geral, não estão expressos em um formato em que possam ser transmitidos para fora da Marinha.

Nossa equipe de especialistas extra-Marinha mantém um afastamento que lhe permite reconhecer e divulgar a exclusiva e surpreendente estrutura organizacional e o desempenho das operações aéreas a bordo de um porta-aviões

O propósito deste artigo

é divulgar algumas de nossas mais relevantes descobertas e observações para nossos anfitriões, a comunidade naval, descrever as operações aéreas sob o ponto de vista de observadores qualificados, embora isolados, e empregar nossas descobertas preliminares com vistas à reflexão do "porquê" os porta-aviões operam tão bem.

AUTO-ESTRUTURAÇÃO E AUTO-REPLICAÇÃO

Então você quer entender um porta-aviões? Bem, simplesmente imagine que é um dia atarefado, reduza o Aeroporto de São Francisco a apenas uma pista curta, uma rampa e um terminal. Faça aviões decolarem e pousarem ao mesmo tempo, na metade do intervalo usual, simultaneamente balance a pista de um lado para o outro e exija que todos que saíam pela manhã retornem no mesmo dia. Certifique-se de que o equipamento está operando próximo ao limite do envelope e que a situação seja delicada. Então, desligue o radar para evitar a detecção, imponha uma rigorosa condição de silêncio eletrônico, abasteça a aeronave no local com seus motores funcionando, ponha um inimigo no ar e espalhe bombas e foguetes ao redor. Agora molhe tudo com água salgada e óleo e coloque homens de 20 anos de idade, metade dos quais nunca tenha visto um avião tão próximo. E, a propósito, tente não matar ninguém.

Oficial superior da Divisão de Operações Aéreas

As operações aéreas nos porta-aviões de hoje são tanto um produto do histórico e da continuidade das operações quanto do seu projeto. A complexidade das operações a bordo de um moderno porta-aviões, operando aeronaves de última geração, é tão ampla que ninguém, a bordo ou não, pode saber o conteúdo e a sequência de todas as tarefas necessárias para garantir que as mesmas voem com segurança, com confiança e dentro do horário.

Como em muitas organizações de tamanho e complexidade similares, as tarefas são divididas internamente por unidades menores e mais homogêneas, ou seja, equipes de trabalho orientadas por tarefas.

No caso da Marinha, as regras para **decomposição das tarefas** são frequentemente

ad hoc e circunstanciais: algumas tarefas são organizadas **por funções técnicas** (navegação, armamento), algumas **por unidades** (esquadrões), algumas **por atividades** (manobra de aeronaves, torre) e outras **por**

missão (combate, ataque). Homens podem pertencer a uma equipe e ser avaliados por ela (por exemplo, um dos esquadrões), e mesmo assim serem designados para outra (por exemplo, manutenção de aeronaves).

Para manter esta

rede ativa e coordenada, ela deve ser **mantida conectada e integrada horizontalmente** (por exemplo, entre esquadrões), **verticalmente** (da manutenção e do abastecimento de combustível até as operações) e através das **estruturas de comando** (grupo de batalha – navio – ala aérea embarcada).

Aprendia-se trabalhando. Além do mais, muito pouco do processo era escrito, de maneira que o navio em operação era o único manual confiável

Como em toda grande organização, o oficial ou suboficial responsável deve saber, em cada caso, o que fazer, a quem se reportar e por que, e como se coordenar com todas as equipes das quais dependa ou que dele dependam. Isto é complicado no caso da Marinha em função da necessidade de muitas pessoas, particularmente os oficiais mais antigos, interagirem, em bases regulares, com outras organizações hierárquicas diferentes. Cada um possui diversos papéis a executar, dependendo de qual estrutura está ativada em dado momento.

Além disso, estas estruturas organizacionais também mudam no tempo para adaptar-se às várias circunstâncias. A evolução de equipes diferentes (tais como navio, ala aérea embarcada, estruturas de comando) e sua integração durante a conversão em uma equipe operacional totalmente coordenada, por exemplo, têm pouca, se alguma, correspondência em organizações civis. Também não há correspondente civil para a necessidade de se adaptar às rápidas mudanças de papéis e

autoridades em resposta às circunstâncias táticas, mutáveis durante uma comissão.

Nenhum projetista, mesmo um com vasta experiência em porta-aviões, poderia sentar-se e esboçar todas as relações e interdependências, muito menos os aspectos críticos e a seqüência cronológica de todas as tarefas individuais. Tanto as tarefas quanto a coordenação têm evoluído, por meio do acúmulo de experiências, a um

ponto em que provavelmente não exista uma única pessoa na Marinha que esteja familiarizada com todas elas.

Ao invés de tomar como base o CV 1 - *Langley*, consideremos o ano de 1946, quando a Esquadra manteve o melhor e mais novo de seus porta-aviões remanescentes, que possuía máquinas e tripulações afinadas para o emprego de aeronaves movidas a hélice, motor a gasolina, com velocidade de 0,5 Mach, operando com convés de voo corrido. Ao longo dos anos que se seguiram, o convés de voo corrido foi substituí-

do pelo convés em ângulo, exigindo um completo reaprendizado dos procedimentos para lançamento e recolhimento, e para espotagem de aeronaves no convés principal e hangar. O advento das aeronaves a jato exigiu um outro conjunto de novos procedimentos para lançamento, recolhimento e espotagem e para manutenção, segurança, manuseio, armazenagem e apoio para motores, serviços em aeronaves e abastecimento. A introdução do sistema de aproximação por

A complexidade das operações a bordo de um moderno porta-aviões, operando aeronaves de última geração, é tão ampla que ninguém, a bordo ou não, pode saber o conteúdo e a seqüência de todas as tarefas necessárias para garantir que as mesmas voem com segurança, com confiança e dentro do horário

lentes de Fresnel e do radar de controle de tráfego fez com que a aproximação e o pouso ficassem sob controle positivo e centralizado a bordo. Com o passar dos anos, a velocidade de lançamento/aproximação, o peso, a capacidade e a complexidade das aeronaves aumentaram progressivamente, assim como a capacidade e sofisticação dos equipamentos eletrônicos de todos os tipos. Não havia manuais sobre a integração

deste novo *hardware* nas rotinas em uso, muito menos outro local para treinamento, a não ser o mar. Aprendia-se trabalhando. Além do mais, muito pouco do processo era escrito, de maneira que o navio em operação era o único manual confiável.

Por uma variedade de motivos, nem mesmo dois porta-aviões, ainda que da mesma classe, são totalmente iguais. Mesmo se nominalmente semelhantes, como são os recentes porta-aviões da classe *Nimitz*, cada um difere ligeiramente em equipamentos e desenvolve personalidade própria durante as fases de alinhamentos, provas de mar e em comissão.

Em que pese que cada navio cumpra o mesmo conjunto de tarefas, mais ou menos padronizadas, em nível micro, a questão de como fazer a coisa certa envolve o entendimento da estrutura em que ela está inserida, que não é padronizada entre os navios nem, de fato, está escrita de maneira sistemática e formal em nenhum lugar. Se forem construídos em estaleiros fisicamente diferentes, até mesmo os procedimentos aparentemente simples, como espotar uma aeronave apropriadamente no convés, têm que ser aprendidos por um processo de tentativa e erro.

Além do mais, até em comissões com as mesmas tarefas, haverá variações de acordo com o tempo e o local. Porta-aviões são diferentes; missões diferem; requisitos diferem do Atlântico ao Pacífico, e de Esquadra para Esquadra; navios possuem histórias, tradições e equipamentos diferentes; comandantes e almirantes mantêm a prerrogativa de conduzir seus navios e grupos de formas diferentes e de destacar diferentes aspectos. O aumento da padronização entre porta-aviões,

dotação de aeronaves, missões, tarefas e estrutura organizacional seria difícil de se obter, e talvez nem mesmo sábia. Há muito para se aprender na Marinha e a maior parte do aprendizado só está disponível na prática.

Os centros de instrução, baseados em terra, provêem, para oficiais e guarnição, apenas instrução básica, incluindo muito sobre o que precisa ser feito e as regras formais para fazê-lo. Só provêem orientações gerais, dentro de uma estrutura teórica, visando suavizar a transição para o trabalho real de executar as mesmas tarefas a bordo, como parte de um complexo sistema. O NATOPS* e outras diretrizes escritas representam o livro histórico de erros. Eles provêem limites para prevenir certas ações co-

nhecidas por apresentarem resultados adversos, mas pouca orientação de como promover bons resultados.

Os manuais de operações estão cheios de detalhes de tarefas específicas em nível

O NATOPS e outras diretrizes escritas representam o livro histórico de erros

micro, mas raramente discutem a integração como um todo. Há outras regras e procedimentos escritos, desde manuais de treinamento até procedimentos-padrão de operação, que descrevem e padronizam o processo de integração. Nenhum deles explica como fazer o sistema inteiro operar harmoniosamente, muito menos ao nível de desempenho que observamos. É no ambiente do mundo real de provas de mar e de comissões, através de um contínuo adestramento de oficiais e guarnição, que as informações necessárias à operação segura e eficiente são desenvolvidas, transmitidas e mantidas. Sem esta continuidade e sem tempo suficiente em operação no mar, tanto a efetividade quanto a segurança seriam sacrificadas.

* N.R.: NATOPS são normas operacionais.

Na maioria das vezes, **a organização não é estável ao longo do tempo**. A cada 40 meses, em média, há uma troca de quase 100% da tripulação. Ao final deste tempo, todos os oficiais serão substituídos e terão ido para outra comissão. Ainda assim, o navio se mantém em um alto padrão operativo. A própria Marinha é, com certeza, a infra-estrutura de apoio determinante para este nível operacional. Uniformes, graduações, regras e regulamentos, códigos de conduta e **linguajar especializados** caracterizam um mundo onde predomina uma extensa codificação de objetos, eventos, situações e conduta apropriada. Membros que se desviam demais das normas tornam-se "estranhos" dentro da sua própria cultura e logo se acham fora do grupo, figurativamente, se não literalmente.

Normas culturais e de comportamento, procedimentos-padrão de operações e regulamentos são necessários, mas não suficientes

para preservar a estrutura operacional e as características do serviço.

Nossa equipe de pesquisa observou **três mecanismos que atuam para manter e transmitir conhecimentos operacionais em face da rápida rotatividade**.

Primeiro, e algumas vezes o mais importante, é a equipe de suboficiais e sargentos antigos, muitos dos quais têm longo tempo de serviço nas suas especialidades e passam por navios semelhantes na Esquadra.

Segundo, muitos oficiais e algumas praças, já tendo servido por algum tempo em outros porta-aviões, embora em outras funções, trazem para o navio algumas das experiências compartilhadas em toda a Força.

Terceiro, o processo de contínua rotatividade e substituição, até mesmo quando em comissão, mantém uma uniformidade

que só é quebrada durante os períodos de manutenção geral.

Estes mecanismos são executados a bordo por meio de um processo ininterrupto de adestramento, que transforma o navio em uma enorme e contínua escola para seus oficiais e guarnição.

Quando a continuidade operacional é quebrada ou inexistente, os efeitos são notórios e dramáticos. Um membro de nosso grupo de pesquisa teve a oportunidade de **observar um porta-aviões da classe Nimitz** novo, quando saiu do estaleiro, e percebeu quantas coisas tiveram que ser aprendidas antes que pudesse começar a conduzir operações aéreas. Até mesmo para um navio mais velho e mais experiente,

que sai de um período de manutenção geral, a preparação para uma comissão é um processo longo e árduo. Muitas semanas são gastas só para qualificar o convés para receber e manobrar ae-

ronaves isoladas, e muitas mais para, gradualmente, aperfeiçoar a manobra bem como a coordenação necessária para as seqüências de lançamento e recolhimento das aeronaves. Tendo a segurança e confiabilidade como fatores condicionantes, cada momento do precioso tempo operacional, antes da comissão, é dedicado para melhorar sua capacidade e eficiência.

Nunca é demais enfatizar a importância de um adequado período de preparação, para que as operações aéreas sejam conduzidas com segurança nos níveis atuais de complexidade operacional e técnica, observando o tempo requerido para operar com eficiência.

Durante nossa pesquisa, nós acompanhamos um navio-aeródromo no qual a preparação foi abreviada para apenas duas

Muitas semanas são gastas só para qualificar o convés para receber e manobrar aeronaves isoladas

semanas, por motivo de economia. Como resultado, o navio foi forçado a completar seu treinamento durante um exercício duro e exigente no mar. Isso criou uma tensão enorme em toda a tripulação. Enquanto a tripulação manobrava, os inspetores adaptaram procedimentos de avaliação com o

intuito de compensar a falta de adestramento – os riscos para o pessoal e os equipamentos do navio eram visivelmente mais elevados. Além disso, os oficiais e a guarnição estavam visivelmente insatisfeitos com seu próprio desempenho, com impacto sobre o moral.

O PARADOXO DA ALTA ROTATIVIDADE

Tão logo você aprende 90% de seu trabalho, é hora de mudar. Esta é a Marinha.

Oficial subalterno

Por causa da alta taxa de rotatividade, um porta-aviões norte-americano começará sua preparação com uma porcentagem grande de gente nova na guarnição e com uma proporção alta de oficiais novos no navio. A tradição da Marinha norte-americana de formar oficiais “generalistas” (que a distingue dos outros serviços militares) faz com que muitos deles também sejam novatos em suas funções específicas. Além disso, as comissões dos navios não são coordenadas com as movimentações de pessoal, fazendo com que a constante substituição de pessoal experiente por pessoal recém-embarcado em funções, tanto críticas quanto rotineiras, continue até mesmo durante os períodos de comissão.

A **contínua rotatividade** cria um potencial para confusão e incerteza, até mesmo em organizações militares relativamente padronizadas.

Lewis Sorley caracterizou os efeitos de mudanças constantes em outros sistemas

militares como “turbulência” e a identificou como a fonte principal de perda de coesão da unidade.

Um estudante de processos institucionais do Exército observou que a constante apresentação de soldados novos, em uma unidade que tenha acabado de alcançar o nível de eficiência mínimo necessário para

operar de maneira integrada, pode resultar em avaliações sofríveis da mesma, sendo necessário reiniciar o ciclo de treinamento, mantendo os indivíduos permanentemente frustrados pelo seu fraco desempenho.

Os efeitos negativos no caso da Marinha são semelhantes.

Leva tempo e esforço para transformar um grupo de homens, até mesmo aqueles com a mesma formação e idêntico treinamento e histórico operativo em tempo de paz, em uma equipe harmônica, tanto administrativa como operativamente.

Procedimentos-padrão de operações e outras regras formais ajudam, mas a organi-

A tradição da Marinha norte-americana de formar oficiais “generalistas” faz com que muitos deles também sejam novatos em suas funções específicas

zação tem que aprender a funcionar com uma dependência mínima da estabilidade das equipes e de fatores pessoais. Até mesmo um oficial com aptidão especial ou proficiência em uma tarefa específica pode nunca mais vir a executá-la novamente no mar.

A aprendizagem cumulativa e o aperfeiçoamento são atingidos lentamente e com dificuldade. Por outro lado, o sistema, freqüentemente, perde inovações e ganhos individuais, antes que possam ser consolidados.

Ainda assim, creditamos a esta prática uma grande contribuição à eficiência das organizações navais.

Há duas razões gerais para este paradoxo:

1ª os esforços que devem ser feitos para aliviar a tensão, resultante na organização, parecem ter efeitos positivos que vão além dos problemas a que se aplicam diretamente; e

2ª os oficiais têm que desenvolver autoridade e o respeito de suas praças especializadas mais antigas, de quem eles dependem e de quem eles têm que aprender as particularidades atinentes ao desempenho de suas tarefas.

O ciclo de adestramento da Marinha é ditado pelo programa de movimentações de seus navios, e não de seu pessoal. Por causa dos altos custos sociais das longas comissões, a Marinha teve que lidar, durante muito tempo, com a rotatividade contínua, tentando a melhor forma de mitigar os seus efeitos nocivos.

Mais importante é a institucionalização do adestramento contínuo e cíclico, como parte das expectativas organizacionais.

Isto é concebido com o intuito de se trazer o pessoal recém-embarcado para a atual fase do ciclo operativo, desta forma nivelando o adestramento antes e durante

as comissões. Entretanto, isto é alcançado ao custo de levar a turbulência às unidades individuais.

Embora o período de comissão faça distinção entre os "treinamentos" e as "operações", ele representa uma medida de competência e ênfase, que se aplica principalmente ao navio como uma unidade, e não a seus homens individualmente.

O resultado é um sistema relativamente aberto que explora o processo de adestramento cíclico como uma forma de socialização e aculturação. Em qualquer momento, todos, menos os oficiais e praças mais modernos, estarão atuando como instrutores ou como estagiários. Um capitão-de-corveta, por

exemplo, simultaneamente tenta aprimorar suas funções, treina seus subordinados e aprende sobre suas próximas atribuições. Se o militar é recém-embarcado, estará engajado em tentar aprimorar ou rece-

Em geral, a Marinha conseguiu converter a rápida rotatividade de pessoal em uma vantagem

ber todo o conhecimento acumulado sobre as especificidades das tarefas, do navio e do pessoal, em um tempo que raramente excede umas poucas semanas.

Adicionalmente a estas interações informais, oficial-oficial e oficial-guarnição, ambos estarão provavelmente engajados em um ou mais cursos formais para dominar novas habilidades de interesse para a evolução na carreira ou promoção.

Como resultado, o navio aparenta ser uma escola gigantesca, não no sentido do aprendizado didático, mas no sentido positivo da busca genuína pela aquisição e melhoria de habilitações.

Um dos grandes inimigos da alta confiabilidade é a usual combinação observada na vida civil, de estabilidade, rotina e falta de desafios e mudanças, que predis põem uma organização a relaxar na vigilân-

cia e afundar em uma perigosa complacência que pode conduzir ao descuido e ao erro.

O ambiente de bordo em um porta-aviões nunca é estável. Modos tradicionais de fazer as coisas são tanto aceitos como constantemente questionados. Oficiais jovens embarcam com novas idéias e conceitos, enquanto sargentos mais antigos permanecem a bordo e mantêm a tradição e a experiência.

A dinâmica resultante pode ser a fonte de alguns períodos de confusão e incerteza, mas conduz a um constante exame e reexame de cada detalhe, até mesmo dos procedimentos-padrão de operações.

Em geral, a Marinha conseguiu converter a rápida rotatividade de pessoal em uma vantagem, por meio de vários mecanismos que evoluíram através de tentativa e erro. Procedimentos-padrão de operações e procedimentos gerais, por exemplo, são normalmente rígidos, o que, por sua vez, contri-

bui para aumentar a confiabilidade. A movimentação ininterrupta de pessoal difunde, rapidamente, inovações organizacionais e técnicas, assim como "lições aprendidas", geralmente na forma de "histórias de Marinha", por toda a organização.

As inovações técnicas contribuem para o aumento tanto da confiabilidade quanto da eficiência, ainda que com resistência, quando sugerida sem interesse específico. Dados são anotados com lápis de cera por operadores de sofisticados sistemas de radar, enquanto indicadores dos cabos de parada para aeronaves de milhões de dólares são ajustados e conferidos, mecanicamente, à mão. As coisas tendem a ser feitas de maneiras comprovadas e só mudam quando alguma unidade demonstrou e documentou uma melhoria em operação.

O problema para o analista e para a Marinha é a separação de conservadorismo funcional da pura tradição.

SUPERPOSIÇÃO DE AUTORIDADE

Aqui sou responsável pelas vidas da minha equipe. Na vida civil, sou o tipo de sujeito que você não gostaria de encontrar em uma rua escura.

Sargento do convés

Nossa equipe observou, com alguma surpresa, a adaptabilidade e a flexibilidade de uma organização militar no desempenho cotidiano de suas tarefas.

No papel, o navio é formalmente organizado em uma estrutura hierárquica por postos e graduações, com cadeias claras de comando e meios de impor a autoridade que vão muito além daqueles encontrados em qualquer organização civil.

Nós imaginávamos que a organização fosse governada pelos manuais, com constantes ordens formais, continências e "sim-senhor".

Freqüentemente é assim, mas as operações aéreas não são conduzidas deste modo.

O planejamento e as operações aéreas são normalmente conduzidos como se a organização fosse relativamente horizontal e comunitária.

Isto contribui muito para a habilidade de se buscar o equilíbrio próprio e imediato entre a condução com segurança, a confiabilidade e a eficiência em combate.

Eventos no convés de voo, por exemplo, podem acontecer de forma tão rápida que impeçam autorizações através de uma ca-

deia de comando. Até mesmo o mais moderno no convés não só tem a autoridade, mas a obrigação de interromper as operações aéreas imediatamente, sob circunstâncias específicas, e sem obter autorização prévia de seus superiores. Embora o julgamento dele possa ser revisto depois ou mesmo criticado, ele não será penalizado por estar errado e será freqüentemente parabenizado em público se tiver razão.

O planejamento coordenado para as operações aéreas do dia seguinte requer uma série de negociações entre requisitos de missão e necessidades de adestramento, horas de voo, manutenção, armamento e manobra de aeronave.

Isto é amplamente executado por meio de um processo de contínua argumentação e negociação envolvendo integrantes de diversas unidades, pessoalmente e por telefone, que tende a ser solucionado mediante ordem direta somente quando um raro impasse evoluir de modo que requeira o encaminhamento à autoridade superior.

Em cada negociação, a maioria dos oficiais desempenha um papel duplo, resistindo às solicitações excessivas de alguns, que comprometeriam a segurança ou o desempenho futuro de suas unidades, enquanto

priorizam solicitações de outros no que concerne ao apoio logístico e operacional.

Isto não significa que a hierarquia não seja importante.

Na realidade, ela é o lubrificante que faz os processos informais funcionarem.

Ao contrário do que ocorre na maioria das organizações civis, a posição relativa na hierarquia é bastante estável e moldada por expectativas regulares, regras formais e procedimentos.

Embora a avaliação de desempenho e os

mapas de avaliação para promoção não estejam livres de abusos ou paradoxos, a situação a bordo tende a promover um comportamento cooperativo que concorre para minimizar os efeitos negativos de inveja e de competição direta.

Em que pese oficiais do mesmo posto serem avaliados de forma comparativa, cada um se beneficia se o desempenho do conjunto é maximizado, e sofre se a unidade não está se saindo bem.

Assim, raramente são observadas estratégias como sonegar informação ou deliberadamente diminuir a habilidade de outros executarem suas tarefas, que caracterizam muitas organizações civis, particularmente no setor público.

O planejamento e as operações aéreas são normalmente conduzidos como se a organização fosse relativamente horizontal e comunitária

REDUNDÂNCIA

Como funciona? No papel, não funciona e não pode funcionar. Então você tenta. Depois de um tempo, você descobre como fazê-lo da forma correta e continua fazendo daquele modo. Então se treinam os homens deste modo. Os que aprendem, nós promovemos a sargento. Para o restante, só deixamos o tempo passar.

Suboficial do convés de voo

Redundância operacional – a capacidade para prover a execução de uma tarefa se a unidade primária falhar – é necessária para organizações de alta confiabilidade, que gerenciam atividades por demais perigosas que possam causar consequências sérias no caso de falhas operacionais. Na teoria organizacional clássica, a redundância é provida por algum tipo de duplicação (duas unidades que executam a mesma função) e superposição (duas unidades com áreas funcionais em comum). Seus inimigos são os modelos de gerenciamento mecanicista que buscam eliminar estes valiosos modos em nome da “eficiência”.

Para um porta-aviões em operações no mar, vários tipos de redundância são necessários, até mesmo para operações normais, em tempo de paz, cada uma com suas tensões peculiares.

Uma forma primária é a “**redundância técnica**”, que envolve unidades ou componentes de bordo de operação crítica – computadores, antenas de radar etc.

Em qualquer navio de guerra, o máximo de redundância deve ser buscado desde a fase do projeto. Este tipo de redundância é tradicional e bem entendido.

Outra forma é a “**redundância de dotação**”. O navio tem que levar o máximo possível de aeronaves e sobressalentes para manter sua capacidade defensiva e de projeção de poder em alto nível, em face dos requisitos de manutenção e de possíveis perdas operacionais ou de combate. Se as equipagens e as dotações fossem reduzidas, muitos dos perigos e das tensões relacionados à programação e à movimentação de aeronaves seriam consideravelmente reduzidos.

Eis aqui um caso claro de um compromisso entre a confiabilidade operacional e a segurança, que deve ser o mais próximo possível do limite do que seria para outros tipos de organizações.

Realmente, em uma organização de combate, este compromisso é assumido, geralmente, como uma medida de competência.

Mais interessante para a nossa pesquisa, no entanto, é uma terceira forma, a “**redundância de decisão/gerenciamento**”, que abarca várias estratégias organizacionais para assegurar que decisões críticas sejam oportunas e corretas.

Isto tem dois aspectos primários:

(a) verificações (checks) cruzadas internas de decisões, até mesmo no nível micro; e

(b) redundância de segurança contra falhas, no caso de uma unidade da administração vir a falhar ou sair de operação.

É nesta área que a maneira ímpar da Marinha fazer as coisas é mais interessante, tanto na teoria quanto na prática.

Como um exemplo do **item (a) (verificações cruzadas internas de decisões)**, quase todos os envolvidos em trazer a aeronave para pouso a bordo tomam parte de um ciclo constante de conversação e verificação que ocorre em vários canais diferentes ao mesmo tempo. Inicialmente, pouco desta conversação parece coerente ou mesmo substancial para um observador externo. Com o passar do tempo, descobre-se que o pessoal experiente não “escuta” tanto, mas monitora as discrepâncias, reagindo quase instantaneamente a qualquer coisa que não se ajuste às suas expectativas do correto procedimento.

Este fluxo constante de informações sobre cada atividade segura/crítica, monitorada por muitos ouvintes diferentes em várias redes de comunicações, se desenvolve especificamente para assegurar que qualquer elemento crítico que esteja fora do lugar seja descoberto ou notado por alguém, antes que cause problemas.

O ajuste do aparelho de parada, por exemplo, requer que cada aeronave que está em aproximação seja identificada (velocidade e peso) e que cada uma das quatro

máquinas independentes do aparelho de parada seja ajustada corretamente. A qualquer momento, cerca de uma dúzia de pessoas em diferentes seções do navio pode estar monitorando a rede, e os ajustes podem ser repetidos em dois lugares diferentes (Controle de Voo Primário e OSP – Oficial de Sinalização de Pouso).

Durante nossa viagem a bordo do *Enterprise* (CVN 65), em abril de 1987, o navio realizou seu 250.000º pouso, representando aproximadamente um milhão de ajustes individuais.

Por causa das redundâncias intrínsecas e da familiaridade com as tarefas dos outros, não havia um único registro de erro de ajustes que resultasse na perda de uma aeronave.

Redundância de segurança contra falhas (b), é alcançada de vários modos.

A duplicação e a superposição, os modos mais familiares de detecção de erros são usados, até certo ponto, por exemplo, na verificação da faina de manuseio do armamento.

Não obstante, há limites para sua implementação.

Os espaços e compartimentos são restritos a bordo, até mesmo em um porta-aviões nuclear e, ao contrário das organizações baseadas na terra, a Marinha operativa não pode, simplesmente, acrescentar departamentos e pessoal extra.

As necessidades e restrições existentes a bordo requerem uma quantidade considerável de redundância com um custo relativamente pequeno em pessoal.

Além do enfoque clássico de tolerar uma considerável duplicação e superposição, são necessárias outras estratégias, mais eficientes, que empregam unidades existentes em outras tarefas primárias como *backups*, tais como “trabalhar no limite” e mobilizar “reservas” organizacionais.

Estratégias de “trabalhar no limite” requerem unidades regularmente operando

abaixo de sua capacidade, de modo que se uma falhar ou ficar indisponível, suas tarefas podem ser passadas a outras sem sobrecarga significativa.

A redundância no passadiço é um bom exemplo.

A mobilização de reservas pressupõe a criação de uma unidade “sombra”, capaz de assumir a tarefa se necessário. É relativamente eficiente em termos de espaço e pessoal, mas conduz a demandas mais elevadas de adestramento e de capacitação dos indivíduos.

O que a Marinha tenciona, por intermédio da combinação de oficiais generalistas, elevada rotatividade de mão-de-obra, negociação constante e treinamento contínuo, é uma mistura que se apóia amplamente na mobilização de reservas, com alguns elementos relacionados à estratégia de “trabalhar no limite”.

A maioria dos oficiais e um razoável número de praças mais antigas estão familiarizados com várias tarefas diferentes das que regularmente executam e poderiam executá-las em uma situação de emergência.

O Centro de Operações de Combate (COC, ou simplesmente “Combate”), por exemplo, é centro de decisão para o emprego do navio em combate. Decisões cruciais são colocadas nas mãos de oficiais relativamente modernos em uma única estação comparativamente vulnerável. Neste caso, notamos vários dos mecanismos descritos acima. Há um acúmulo considerável de supervisão executada por pessoas mais experientes, mesmo em períodos mais calmos. Um número de pessoas está simplesmente observando, mantendo acompanhamento das tarefas de outros ou monitorando a situação de outras posições.

Não há nenhum local do navio que duplique a função organizacional do “Combate”, apesar de cada uma das tarefas ter um *backup* em algum lugar – ou no navio

ou distribuídas entre outras unidades do grupo de batalha.

Em uma organização comum, estes parâmetros provavelmente seriam caracterizados em termos negativos. Sistemas de *backup* diferem dos sistemas primários em termos de padrão e estrutura. Aqueles responsáveis por tarefas, constantemente, estão sob os olhares críticos de outros. Autoridade e responsabilidade são distribuídas em padrões diferentes e podem mudar em face das contingências.

Em circunstâncias navais, onde a confiabilidade é prioritária, isto é visto como positivo e cooperativo, por ser a tarefa aquela que possui importância principal.

Assim, aqueles elementos da cultura naval que têm o maior potencial para criar confusão e incerteza passam a ser os principais contribuintes para a confiabilidade

organizacional e resistência sob situações de estresse.

Nós acreditamos que este seja um exemplo de evolução organizacional adaptável às circunstâncias, por responder muito bem às necessidades funcionais de operações modernas.

Ná época de forças-tarefas grandiosas e compactas, a perda da capacidade de navegação, de realizar fainas marinheiras ou de lançar um armamento de um navio podia ser compensada trocando-se ou compartilhando-se com outro. Atualmente, há apenas um porta-aviões em um grupo de batalha e um punhado de outros navios distribuídos por muitas centenas de milhas quadradas. Cada um deles e, particularmente, o porta-aviões têm que interiorizar seus próprios processos e modalidades de redundância.

ALGUMAS CONCLUSÕES PRELIMINARES

A tarefa deste navio é lançar as aeronaves pela proa e recolhê-las pela popa. O resto é detalhe.

Comandante de navio-aeródromo

Embora nossa pesquisa esteja longe de ser completa, particularmente com respeito a comparações com outras organizações, várias lições e observações interessantes já foram registradas:

– **Em primeiro lugar**, o notável grau de **flexibilidade organizacional e de pessoal** que nós observamos é essencial para executar tarefas operacionais que continuam aumentando em complexidade à medida que a tecnologia avança.

A teoria organizacional caracterizaria as operações de porta-aviões como confusas

e ineficientes, especialmente para uma organização com uma hierarquia formal, sólida e escalonada (por exemplo, qualquer organização “quase-militar”).

Porém, a redundância e a flexibilidade resultantes são, de fato, notavelmente eficientes em termos de se fazer o melhor uso do pessoal em espaço restrito.

– **Em segundo**, um porta-aviões eficiente não é uma arma passiva que pode ser mantida em uma estante até que seja necessária. Ele é uma unidade viva possuidora de processos dinâmicos de **auto-replicação** e

auto-reconstrução, que só pode ser criada retendo pessoal experiente, particularmente entre os sargentos, e dando-lhe tempo de operação suficiente no mar.

Isto implica um certo custo orçamentário mínimo para manter uma força de porta-aviões de primeira linha nos níveis de capacitação operacional e de segurança exigidos pela Marinha norte-americana.

O risco potencial de operar os níveis atuais, sob crescentes restrições orçamentárias, surge porque a Marinha é uma organização que se caracteriza pelo "posso fazer", visivelmente relutante em dizer "não estamos prontos", até a situação entrar na chamada "zona vermelha".

Em período de guerra, o limite entre a segurança e a eficiência se move e certos riscos devem ser assumidos para que as unidades possam ser deslocadas para onde e quando elas se fizerem necessárias.

Em tempo de paz, os custos potenciais de deslocamento de unidades que não estão totalmente adestradas não são facilmente tolerados.

Caso seja necessário reduzir os períodos de operações no mar e horas de voo durante a preparação (PAD-CIASA) para preservar o tempo operacional em comissão, os procedimentos de treinamento e avaliação terão que ser adaptados para deduzir a tensão – talvez se deslocando a inspeção final de eficiência para o início do período de comissão.

– **Em terceiro**, por estarmos há muito tempo estudando organizações, ficamos surpresos como a **literatura existente é pouco aplicável ao estudo de navios no mar**.

Consideremos, por exemplo, o modo pelo qual as várias unidades que compõem um grupo de batalha (porta-aviões, ala aérea embarcada, navios de apoio, escolta etc.) estão em um processo ininterrupto de formação e reformulação.

Imagine qualquer outra organização que mantenha seu desempenho eficaz quando é periodicamente separada da unidade que executa sua função técnica central e posteriormente se reúne à mesma (as aeronaves). Mais importante ainda é que a maioria da literatura existente foi desenvolvida

para organizações civis com produtos definidos e mensuráveis, tolerantes às falhas.

Assim, o corpo complementar das organizações públicas assume não somente a tolerância às falhas, mas, na melhor das hipóteses, uma definição ambígua do que mede as falhas (o que realmente importa, o sucesso).

– **Em quarto lugar**, fomos encorajados a refletir sobre o **novo porta-aviões nuclear soviético** de grande porte que está sendo construído no Mar Negro. A Marinha russa é completamente inexperiente e sem tradição em operações de porta-aviões grandes. A estrutura interna deles é mais rígida e mais formal que a nossa e com muito menos treinamento em serviço, especialmente para praças. Será muito interessante observar seu período de preparação, seu arranjo de convés e taxas de incidentes. Evidentemente, não está claro se eles estarão tentando copiar operações de porta-aviões norte-americanos, ao invés do estilo e dos objetivos dos britânicos ou franceses, de certa forma diferentes. Em qualquer um dos casos, nós es-

A Marinha é uma organização que se caracteriza pelo "posso fazer", visivelmente relutante em dizer "não estamos prontos", até a situação entrar na chamada "zona vermelha"

tinhamos vários períodos de preparação (cada um deles com duração de dois ou três anos) antes que se aproximem dos arranjos de convés e das taxas de sortidas

comparáveis aos porta-aviões ocidentais, e a menos que tenham uma sorte notável, haverá algumas perdas de vidas no processo de aprendizagem.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navio-aeródromo /; Administração; Aprestamento; Controle; Comportamento operativo;

Espero que todos continuemos a emitir luzes na certeza de que assim fazendo evitaremos cair em nossas próprias trevas.*

Nora Zamith
Doutora em Educação

* N.R.: Pensamento emitido em uma reunião de colegas de mestrado em Educação da UFRJ em 2003 – um convite ao estudo e à divulgação do saber.

O JAPÃO, PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte II

MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

SUMÁRIO

A ERA MEIJI

Antecedentes

Matsu-Hito

O expansionismo japonês

A guerra com a China

A guerra russo-japonesa

Hiroito

A Primeira Guerra Mundial

O noivado de Hiroito

A viagem de Hiroito ao Reino Unido

Anexo A: A Insurreição Taiping

A ERA MEIJI

ANTECEDENTES

O xogunato, após o Tratado de Kanagawa assinado com os americanos, seguido por acordos com outros países, perdera sua razão de ser. Afinal, o título *xógum* é traduzido literalmente por "general que expulsa os bárbaros".¹

A partir da chegada do Almirante Perry, foi percebido por todos, mesmo pelo camponês inculto, que ocorrera uma mudança profunda. O xogunato, que por um quarto de milênio isolara e pacificara o Japão, vergara-se ante os canhões dos navios estrangeiros. Tratava-se de um fato. Contra ele nada significava a tradição que a elite tudo

* N.R.: Todas as ilustrações desse artigo foram retiradas do livro "Pequena História das Grandes Nações - Japão", Círculo do Livro - 1976, exceto as especificadamente indicadas.

O JAPÃO PRÉ ERA MEIJI



Trabalho com bambu no pátio de uma casa (início do Século XIX)

UM AUXÍLIO AO LEITOR DO ARTIGO

(elaborado pela RMB com assistência do autor)

- Alekseiev** – almirante, comandante russo da Manchúria (Guerra Russo-japonesa)
Alexci Kuropatkin – general ministro da guerra de Nicolau II (Guerra Russo-japonesa)
Atsutame Hirata – líder do movimento nacionalista japonês
Benedito XV – papa por ocasião da visita de Hiroito à Europa
Choshu – família dominante pretendente a dar a noiva de Hiroito; filha de Yamagata, sua pretendente a noiva de Hiroito
Fushimi – família dominante pretendente a dar a noiva de Hiroito; príncipe, pai de Kuni, avô do Nagato (noiva escolhida por Hiroito)
Guilherme II – kaiser da Alemanha (Primeira Guerra Mundial)
Hara – primeiro-ministro do clã Choshu por ocasião do noivado de Hiroito
Hideyoshi – príncipe que foi derrotado na Coreia (1592)
Hiroito – imperador do Japão coroado em 1912
Kawamura – almirante japonês em cuja casa Hiroito foi criado
Kuni – príncipe, pai de Nagato, noiva escolhida por Hiroito
Matsu-Hito – imperador do Japão 1868/1912
Mito – príncipe cujos samurais conquistam o castelo do xógum (5/1868) em Edo
Nagato – noiva escolhida por Hiroito
Nakamura – ministro da Casa Imperial do clã Choshu por ocasião do noivado de Hiroito
Nicolau II – czar de todas as Rússias durante a guerra russo-japonesa
Nogi – general japonês, favorito do Meiji, que comandou as tropas contra Port Arthur
Ray Sanyo – líder do movimento nacionalista japonês
Rozhestvensky – almirante russo que trouxe a esquadra do Báltico para o Pacífico
Sadaku – imperatriz, mãe de Hiroito
Satsuma – daimio cujos servidores assassinaram um comerciante inglês; família dominante na época do noivado de Hiroito
Shimazu – família de Nagato, noiva escolhida por Hiroito
Shoin Yoshida – conspirador executado em Tóquio em 11/1859
Sugiura – professor de ética de Hiroito
Taisho – nome adotado por Yoshihito ao se tornar imperador
Togo – almirante japonês, comandante da esquadra vencedora da Batalha de Tsushima
Tokugawa – casa dominante mas enfraquecida em 1867
Toyama – líder do Dragão Negro (a “mafia japonesa”)
Yamagata – general, genro da Imperatriz Sadaka, que se opunha à escolha da noiva Nagato
Yamamoto, Isoruku – almirante japonês, idealizador do ataque a Pearl Harbour
Yoshihito – imperador do Japão até 1912 com o nome de Matsu-Hito
Yoshinobu – xógum que transferiu o governo para Matsu-Hito
Yuan Shi-Kai – presidente chinês em 1915
Yukichi Fukusawa – samurai, novo chefe do movimento nacionalista

fizera por preservar. De que valeriam seus valentes *samurais* e seus juncos movidos a remo e vela contra o poder militar incontestante que se apresentara?

Uma pergunta ocorreu aos japoneses: por que submeter-se à coerção policial do xogunato, se ele nada significava em relação ao mundo exterior. Se ele permitira a insuportável submissão aos bárbaros? Iniciava-se, então, expandindo-se pelo país, forte movimento nacionalista que exigia desagravo. A história romântica do Japão, rica em heroísmos, é impressa em milhares de exemplares. As lendas sublimes são distribuídas em panfletos. A juventude inflama-se e “adere aos ideais patrióticos de Atsutame Hirata e Ray Sanyo, que falam abundantemente da velha ‘majestade imperial’ e do retorno à mais antiga religião do velho Japão: o xintoísmo, o culto de grandes antepassados”.²

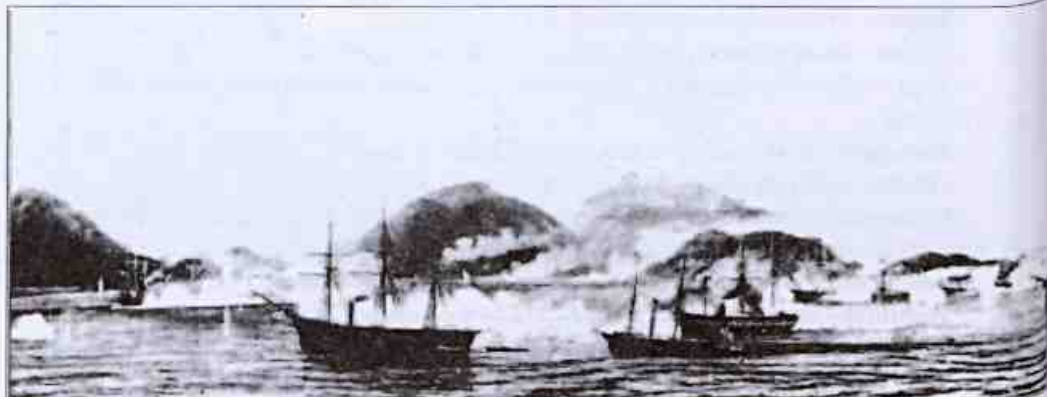
O sentimento que vai-se apoderando do povo é o da unidade nacional. As esperanças direcionam-se para Quioto, a antiga capital, onde residia isolado, sem qualquer poder temporal, o *tenno*, que é colocado no centro da consciência nacional. Somente o *tenno*, homem e divindade, poderia soerguer o Japão. A estrutura social imobilizada pelo xogunato começa a desmantelar-se. E tudo acontece rapidamente. Os antigos valores

vão caindo, “mas o imperador permanece”, mais forte que nunca. As idéias e sentimentos transformam-se, rapidamente, em um processo revolucionário.

Em novembro de 1859, “um homem de duas espadas, Shoin Yoshida, e alguns outros conspiradores são executados em Tóquio”. Do ideário de Shoin Yoshida constava “a experiência de bater os bárbaros com sua própria ciência e de fortalecer o Japão armando-o com as armas modernas dos estrangeiros”.³ E este ideário continuou vivo.

Yukichi Fukusawa, um samurai que aos 14 anos fora para Nagasaki para aprender holandês com os comerciantes e, assim, poder estudar a ciência dos estrangeiros, torna-se o novo chefe do movimento. Perseguido, foge para os Estados Unidos e, passado algum tempo, com o domínio do idioma inglês, de volta a sua terra, acompanha, como intérprete, uma missão oficial à Europa. Divulga, em livros e panfletos, o progresso que observou nos campos técnicos, políticos e econômicos dos países ocidentais.

Em 1863 funda a primeira universidade moderna em Tóquio. A revolução interna avança agora mais rapidamente. Nenhuma força policial pode deter a irrupção da nova ordem.⁴ Fukusawa continua divulgando suas idéias. Não se limita a explicar o parlamento inglês e a divisão de poderes. Quer mais. Deseja com vi-



Ataque de uma frota anglo-franco-holandesa a Shimonoski em 1864

gor, em suas proclamações, que o povo perceba e se adapte às novas circunstâncias: “(…). O encontro europeu com o Japão não terá repou-

so antes de a cultura japonesa ter sido levada a um ponto tal que se equipare à europeia, ou mesmo a ultrapasse...”⁵

Porém, a luta pelo poder ainda se encontrava indefinida. Dois partidos o disputavam: o xogunato medieval e o partido do *tenno*. “Nem os nacionalista, nem os xintoístas, nem os daimios, nem os samurais estão de acordo com a regulamentação das relações com os estrangeiros acordada no Tratado de Kanagawa. Consideram uma humilhação para o Japão, e toda a cólera se volta contra o xogunato que se mostrou tão fraco e transigente.”⁶ Por esse tratado e pelos acordos subsequentes, os estrangeiros em certos portos passaram a ter o privilégio de estarem sujeitos tão-somente à

jurisdição dos respectivos consulados. O imperador, em vista da oposição geral, não o ratifica.

O partido da corte dos *kuge* encampa a exigência dos nacionalistas de aceitar a entrada da ciência e da técnica estrangeiras,

mas não dos próprios estrangeiros. A oposição, da qual faziam parte os grandes *daimios* do sul, decide pela derrubada do xogunato.

A xenofobia é estimulada, com o que cresce a exaltação nacional.

“O assassinato de um arrogante negociante inglês por servidores do daimio de Satsuma é a consequência dessa agitação sistemática.”⁷

A resposta da Inglaterra vitoriana é imediata. Uma esquadra bombardeia a cidade de Kagoshima*, na costa de Kyushu, e a deixa em chamas. A xenofobia cresce e os consulados estrangeiros fecham e orientam os seus nacionais a deixarem o Japão.

“Pela primeira vez o governo da corte imperial intervém e ordena o fechamento de todos os portos, a expulsão de todos os estrangeiros e a anulação dos acordos. Sob pressão popular, o xogunato é obrigado a ceder.”⁸

Foi uma decisão sem respaldo na força. As potências marítimas não ficariam impassíveis.

Em setembro de 1864, uma esquadra euro-americana destrói as fortalezas de Shimonoseki.”

A resposta da Inglaterra vitoriana é imediata. Uma esquadra bombardeia a cidade de Kagoshima, na costa de Kyushu, e a deixa em chamas. A xenofobia cresce e os consulados estrangeiros fecham e orientam os seus nacionais a deixarem o Japão.

*

Foi uma decisão sem respaldo na força. As potências marítimas não ficariam impassíveis.

*

Em setembro de 1864, uma esquadra euro-americana destrói as fortalezas de Shimonoseki.

* N.A.: Kagoshima – cidade a SW da Ilha de Kyushu (a mais meridional do arquipélago japonês).

** N.A.: Shimonoseki – fortaleza situada no extremo oeste da Ilha de Honshu, próxima de Tsushima e de Hiroshima.

No início de 1865, uma frota ocidental penetra no mar interior e ameaça Osaka. A corte de Quioto aceita a realidade dos fatos. O Japão não possuía poder militar para enfrentar os estrangeiros. "Os terríveis exemplos da China durante a Guerra do Ópio e a insurreição de Taiping" ainda estão nitidamente presentes na memória dos japoneses.¹⁹

A 23 de outubro de 1865, o *tenno* assina o Tratado de Quioto, que restabelece os direitos comerciais das potências marítimas.

Homens adeptos das mudanças assumem o controle do novo Japão. A demonstração de força em Shimonoseki mostrou de modo inequívoco a necessidade de alterar o rumo.



MATSU-HITO

O centésimo vigésimo primeiro imperador da lista oficial: Matsu-Hito (1852-1912)

No início de 1867, morre o velho *tenno*. O sucessor, seu filho de 15 anos, Matsu-Hito, recebe apoio dos grandes daimios do sul, no que é acompanhado pelo partido nacionalista, os camponeses, os comerciantes e os jovens samurais românticos. Acreditavam que somente com a transferência de todo o poder para o imperador poder-se-ia pensar em um futuro grandioso para o Japão.

Na casa dominante, mas enfraquecida, dos Tokugawa eclodem brigas familiares. O *xógum* Yoshinobu, em 8 de novembro de 1867, transfere o governo para o jovem imperador, que assume em 3 de janeiro de 1868.

Todavia, um sistema dominante durante 25 anos não cede sem esboçar reação. Muitos são os que desfrutaram de privilégios e deles não

querem abdicar. É da natureza humana. Os próprios daimios que apoiaram o poder para o *tenno* aliam-se ao partido do *xógum*, mobilizam seus exércitos e marcham para a capital pelas estradas e embarcados em juncos de guerra pelo Mar Interior.

"Por curto período, o Japão torna-se palco de cenas medievais."

Na estrada de Edo (antigo nome de Tóquio) dá-se o combate. Misturam-se

samurais com elmos de ferro e armaduras de escama, conduzindo estandartes antíquíssimos que panejam ao vento e soldados à européia, não muitos, com espingardas a tiracolo e alguns canhões de bronze. "Os combates não duram muito. A resistência do partido do *xógum* desfaz-se rapidamente: a juventude da nação está contra ele. Em maio de 1868", as tropas de

* N.A.: Insurreição de Taiping - Ver anexo A) no fim do artigo.

** N.A.: Na mesma época o Brasil lutava no Paraguai.

samurais do príncipe de Mito entram no castelo conquistado do *xógum*, em Edo. A capital recebe agora definitivamente o nome de 'capital oriental' ou 'Tóquio', em oposição a Quioto, a 'capital ocidental'.¹⁰ O *tenno* e seu enorme e faustoso séquito dirigem-se para Tóquio.

"Suportado por longos esteios dourados, que repousam nos ombros de várias dezenas de 'homens de duas espadas', rodeado de cavaleiros, condes dos cantões e príncipes, o palanquim do divino, um templo de verniz, marfim, seda e jóias, avança oscilante, de cortina cerrada, entre o povo. E, como há mil anos, a multidão efervescente se ajoelha humildemente.

O imperador volta a reinar. A nação ressuscitou de um sono que se tinha prolongado por mais de dez gerações. A nova era chama-se 'Meiji' (renovação)."¹¹

O jovem soberano, intuitivamente (pois só poderia, em um homem tão jovem, ser por in-

tuição), tinha pleno conhecimento do que fazer para transformar o Japão em uma nação moderna. Intuiu que a modificação teria que ser no espírito. Em pouco tempo mostrou-se um estadista, com E maiúsculo. Compreendeu que as idéias medievais deveriam ser apagadas, como se fosse por um passe de mágica. Premiou o saber para conseguir, em uma geração, transportar o Japão da época medieval para os tempos modernos. A sociedade japonesa ultrapassou mesmo a modernização ocorrida na França napoleônica ou na Turquia de Kemmal Ataturk.

O Japão torna-se um estado centralizado, administrado por funcionários, com prefeitos em cada província, responsáveis perante um ministro do Interior.

"O jovem soberano jura, em 1868, perante uma assembléia de príncipes, que o Japão terá uma Constituição moderna, segundo o modelo inglês, e que serão efetuadas reformas segundo o modelo ocidental."¹²

Os *daimios* e *samurais* perderam seus privilégios, compensadas as perdas, apenas, com honrarias. Iniciara-se a reestruturação interna do Império. "Um decreto de 29 de agosto de 1871 suprime definitivamente a divisão dos Estados e elimina todos os privilégios corporativos. Assim, só

há cidadãos livres com os mesmos direitos e deveres; o direito do voto é concedido a partir dos 25 anos e condicionado ao pagamento de uma tributação."¹³

Eliminados seus inimigos e na condição de imperador divino, recebeu delegação escrita,

carta branca, para governar o Japão na busca do progresso que as potências ocidentais haviam conseguido. As famílias dominantes, voluntariamente, oferecem o poder ao imperador. "Não há um pedaço de chão no império que não pertença a ele", dizia um documento das famílias, que lembrava: "o poder imperial declinou e as classes militares usurparam o poder em passado recente. Agora que o poder imperial é restabelecido, como poderíamos conservar domínios de terra que pertencem ao imperador e governar pessoas que são seus súditos? Nós, por conseguinte, reverentemente, oferecemos todas as nos-

Acreditavam que somente com a transferência de todo o poder para o imperador poder-se-ia pensar em um futuro grandioso para o Japão

* N.A.: A tradição determinava que o *tenno* escolhesse o nome como desejaria ser conhecido após a morte e que desse o significado a seu reinado.

sas possessões feudais para que um governo unido possa prevalecer em todo o império. Dessa forma o país será capaz de se colocar em condições de igualdade com as outras nações do mundo".¹⁴

Que forte personalidade, que carisma possuía Matsu-Hito para transmitir a seus súditos, mormente aos poderosos, tanta confiança. Quanto patriotismo o desse povo ao acreditar nas intenções e metas de governo que o imperador começara a implementar e nelas crer piamente como o único caminho para levar a terra de Yamato ao mesmo nível dos Estados ocidentais que já dominavam a China.

"Sem esse ato de lealdade, a insurreição Meiji teria vida breve, e o Japão não teria sido capaz de exercer tão rapidamente um papel ativo no cenário mundial, após emergir de seu isolamento."¹⁵

Meiji compreendeu que a superioridade européia assentava-se em duas colunas: "a instrução e o serviço militar gerais e obrigatório, que são agora introduzidas no Japão".¹⁶

A educação para todos os japoneses determinada pelo imperador divino passou a ser encarada como um dever sagrado para ricos e pobres. A inteligência para o aprendizado foi o fator que passou a diferenciar os membros da sociedade. Valentes *samurais* tiveram diminuída a sua posição social pela dificuldade em reter, pelo estudo, os novos conhecimentos.

Todavia, Meiji sabia que o Japão não poderia evoluir em direção às técnicas e conhecimentos ocidentais por si só. Necessitaria dos "bárbaros" para tornar-se forte e, então, expulsá-los.

Chama especialistas americanos, ingleses e alemães para ensinarem os japoneses a criar e manejar a administração, as finanças e o sistema bancário e fiscal. A justiça é separada da administração. Os direitos penais, civil e comercial são refundidos segundo modelos ocidentais.¹⁷

"Estrangeiros foram contratados para dirigir portos, estradas de ferro e escolas.

A proibição aos japoneses de viajar ao exterior foi suspensa.

As vestimentas ocidentais tornam-se moda e o porte da espada foi abolido em 1870.

Surgiu um culto a todas as coisas estrangeiras, tanto que uma canção infantil muito popular, cantada enquanto se jogava com

uma bola, intitulada 'canção da bola da civilização', enumerava as dez invenções ocidentais mais valiosas. Em ordem de prioridade, eram: locomotivas, lâmpadas a gás, máquinas fotográficas, telegramas, pára-raios, jornais, escolas, correios, navios a vapor e táxis".¹⁸

Os japoneses, povo inteligente e determinado, logo deram mostras de bons copiadore, fosse nos sistemas administrativos, na engenharia, nos armamentos e na arte da guerra moderna.

Entretanto, tudo isto só se tornaria possível após o Imperador Meiji ordenar obrigatória a educação no início do seu reinado.

E quando foi decretada essa obrigatoriedade, é importante que se entenda que foi uma decisão tomada por um soberano que descendia dos deuses e, desse modo, para ser cumprida. Os japoneses, cada qual dentro de sua capacidade, eram obrigados a aprender. E aprenderam.

O palanquim do divino avança oscilante, de cortina cerrada, entre o povo. E, como há mil anos, a multidão efervescente se ajoelha humildemente



Dentre todos os ramos do saber, Meiji priorizou os campos científico e tecnológico. Sabia que somente desse modo conseguiria atingir o avanço dos ocidentais.

Com a abertura determinada, principalmente pela educação de seu povo e a liberdade para viajar, surgiu uma natural curiosidade, incentivada pelo imperador, pela vida no exterior.

A China, por ser a terra continental mais próxima, foi a que primeiro atraiu a visita de japoneses qualificados. Lá aprenderam muito. Aprenderam, sobretudo, como não deveria ser o Japão.

"Havia um estado de coisas a ser evitado a qualquer custo: a China estava se transformando numa virtual colônia das potências estrangeiras, ao mesmo tempo em que o Japão se tornava parte do mundo moderno. Devido a sua fraqueza e ingovernabilidade, o país vizinho estava em processo de entregar pedaços do território soberano a Grã-

Bretanha, França e Alemanha. As concessões estrangeiras se estendiam por toda a China."¹⁹

Voltaram com o sentimento de que o Japão não permitiria que tal acontecesse na terra dos seus antepassados. Teriam que ser fortes. "Havia, de fato, muitas semelhanças entre a China e o Japão — a tradição imperial, os ideogramas, o confucionismo e o budismo —, mas os japoneses passaram a desprezar a China por sua falta de patriotismo. Durante a era Meiji, os japoneses passaram a ver a China não como

uma nação, mas sobretudo como uma cultura, um estado de espírito."²⁰

Em 1870, os exércitos teuto-prussianos do chanceler Otto Von Bismarck esmagaram, em rápido conflito, a grande França.

A esse tempo os japoneses já observavam o que ocorria no mundo exterior. Curiosos, queriam aprender como derrotar países tão fortes como a França. Passado pouco tempo, "cadetes japoneses freqüentavam escolas militares prussianas e os oficiais prussianos chegavam ao Japão como instrutores."²¹

Aos europeus interessava negociar e exercer influência política sobre o longínquo Japão. Valia o presente que poderia ser sintetizado na obtenção pecuniária rápida a ser obtida com os negócios.

Afinal, o que poderia fazer o pequeno Japão, "O anão das ilhas", no dizer milenar dos chineses.

O Japão havia escolhido os professores prussianos para seu exército. Para a Mari-

nha, "nenhum professor pode ser melhor que a Inglaterra, dominadora dos mares. Engenheiros ingleses criam os primeiros estaleiros japoneses. Na Inglaterra se constroem as primeiras unidades modernas da Marinha de Guerra japonesa em rápida ascensão: couraçados e cruzadores equipados com canhões de longo alcance das fábricas britânicas."²²

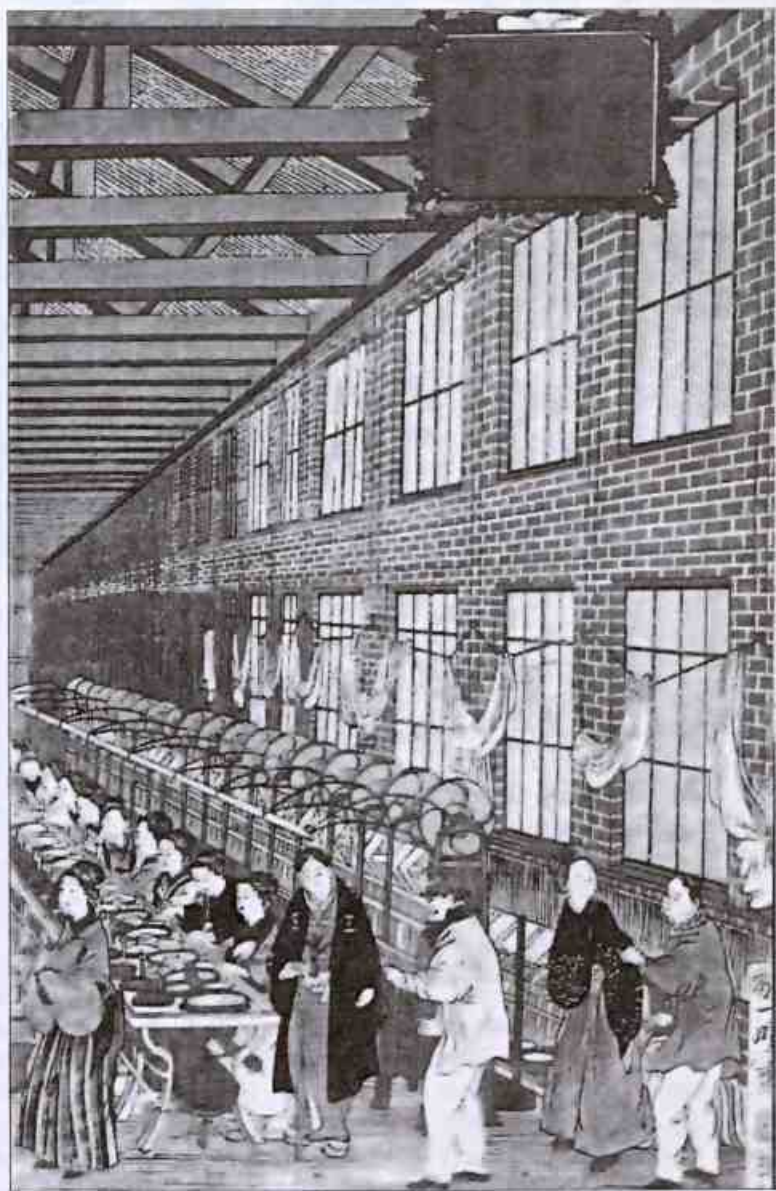
O Japão compreendeu a necessidade de criar uma poderosa marinha para impor-se às "potências", como eram conhecidas Inglaterra, Alemanha e França, que disputa-

As famílias dominantes, voluntariamente, oferecem o poder ao imperador

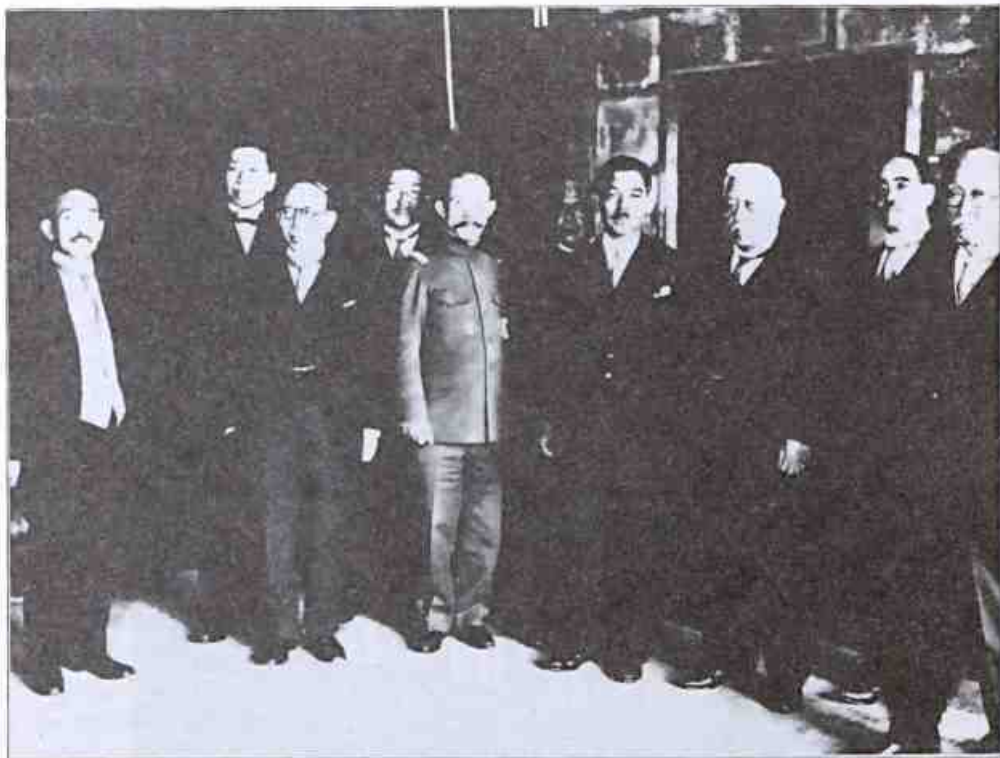
*

**Sem esse ato de lealdade,
a insurreição Meiji teria
vida breve, e o Japão
não teria sido capaz de
exercer tão rapidamente
um papel ativo no cenário
mundial, após emergir de
seu isolamento**

O JAPÃO INDUSTRIALIZA-SE



Fábrica textil no norte de Tóquio, construída em 1872, segundo modelo europeu. Vêm capatazes europeus que dão instruções a japoneses sobre o trabalho fabril.



Desde a época Meiji, quando adotou uma forma de Estado moderna, a da monarquia constitucional, o Japão passou a ser governado por ministérios: aqui Yosuka Matsuokata, primeiro-ministro em 1891-92, e o seu gabinete

vam pedaços cada vez maiores do território chinês, e, também, dos Estados Unidos, que emergiam no cenário mundial e queriam, do mesmo modo, participar do butim.

*
* *

O fim da década de sessenta, início da de setenta, apresenta um fato insólito para europeus e americanos.

Inúmeros estudantes japoneses viajam para o exterior com bolsas de estudo. Pulam nas salas das universidades, nos seus laboratórios, aqueles homens de pele amarelada, de baixa estatura e quase sempre usando óculos. Frequentam seminários, institutos técnico-científicos e buscam o saber com sofreguidão, pois havia muita pressa

em aprender e levar os novos conhecimentos para Nipon – a terra do sol nascente. Só um povo altamente dotado, que parecia haver acumulado, por séculos, essa vontade de aprender e que cultuava, acima de tudo, o amor por sua terra e seu imperador, teria a capacidade de, em tão pouco tempo, trazer seu país da Idade Média para o Primeiro Mundo industrializado.

“No ano de 1870 – só uma geração depois da primeira linha de estrada de ferro alemã – nasce a estrada de ferro Tóquio-Yokoama. **Em 1871**, surge um novo sistema postal segundo o modelo alemão. O Japão é cruzado em todas as direções por linhas telegráficas. (...). Em breve *maris** – navios comerciais – fazem uma aparição em todos os portos da Terra. (...). Procuram-se

* N.A.: Maru decorre da palavra japonesa *maru* que significa círculo. O navio suspendia de um porto japonês e a ele retornava.

carvão e minérios e constroem-se altos-fornos, fábricas e gigantescas oficinas.”²³

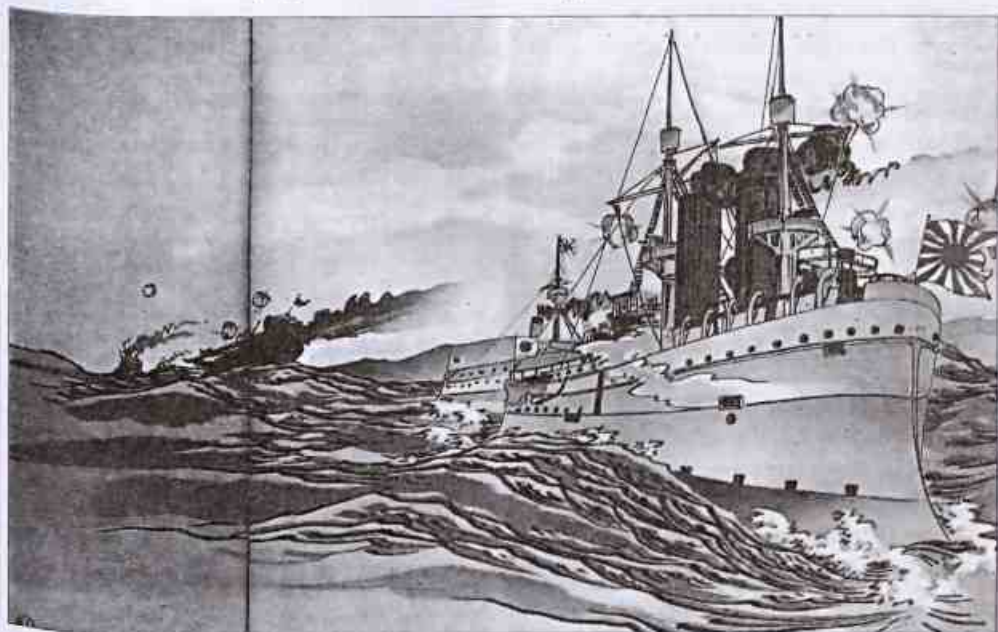
Porém, essa abertura para o mundo na busca do saber causa problemas em uma sociedade estratificada, que entra em um período de instabilidade, com as mudanças de posição entre as classes sociais. Vale agora a capacidade de aprender e não os privilégios herdados.

Surgem alguns focos de insurreição e desordem.

O levante de Satsuma, em 1877, chefiado por um general que havia composto o grupo que levara o imperador para Tóquio, foi o mais sério. Porém, o povo não aceitava

mais o saudosismo medieval anacrônico. O general é derrotado. “As tropas imperiais estabelecem a tranquilidade após duros combates e a insurreição termina com o *haraquiri* voluntário dos chefes e dos numerosos *samurais*.”²⁴ Nada mais impediria a caminhada de Meiji para o século XX.

O espírito europeu entrara no Japão. O investimento em Marinha e Exército modernos não se constituía em mero capricho. O capital fora empregado para obter retorno, que viria da China, que desde 1592, (quando o Príncipe Hideyoshi enviou seus exércitos à Coréia, onde foram derrotados), esquecera-se do “anão do mar Oriental”.



Batalha Naval do Mar Amarelo, em 11 de setembro de 1894, entre modernas canhoneiras japonesas e juncos chineses de madeira

O EXPANSIONISMO JAPONÊS

O mentor intelectual do nascente expansionismo “foi o jovem reformador Sohjin Yoshida, que, juntamente com sua reivindicação da ‘velha majestade imperial’, estabeleceu também o objetivo de con-

quistar para o Japão um império militar e econômico”.²⁵

O crescimento da população, que por séculos mantivera-se estável, passara a preocupar o imperador. A industrialização, que trouxera no bojo dos seus conhecimentos “a higiene moderna e as conquistas bacterioló-

gicas européias no combate às epidemias”, contribuiu para um crescimento populacional surpreendente. Em breve, o arquipélago não teria terras aráveis suficientes para sustentar a nação. A busca de “espaço vital” no exterior foi determinante poderoso, por necessidade, para o expansionista japonês.

Os navios de guerra, japoneses, **ao final da década de 70**, começam a aparecer nas costas da Coreia – então velho protetorado chinês. São recebidos pelo fogo de velhos canhões de bronze. O Japão apresenta seus protestos à corte de Pequim, que os recebe sem a devida importância e instrui os japoneses a entenderem-se com a autoridade competente, mas de nível inferior, na própria Coreia. Era o que o Japão aguardava. Se a China não podia proteger a Coreia, o Japão o faria. Falaram mais alto os canhões de seus navios. O mandarim chinês é substituído por um general japonês, que leva centenas de instrutores e agentes para “ajudar” os coreanos contra os chineses. A Coreia começava a ser integrada à esfera de influência do “Império do Sol Nascente”. A conquista da Ilha de Formosa (Taiwan) e a dos Pescadores* ocorre **entre 1874 e 1877**.

Em 1879 são anexadas as ilhas setentrionais do arquipélago do Runkiu.**

Em 2 de novembro de 1890, reúne-se o primeiro parlamento imperial do Japão, que buscava politicamente os modelos europeus de governo: uma monarquia parlamentarista. A diferença ocorria em ser seu imperador de origem divina. “O número de habitantes com direito a voto sobe, mediante modifica-

ções na Constituição, de 500 mil para 1,2 milhão, e até 1926 chega a 12,5 milhão.”²⁶

A guerra com a China

Os distúrbios começaram a ocorrer na Coreia. Um general japonês é morto e a rainha é assassinada no palácio real de Seul por jovens exaltados. A China desloca tropas para a Coreia do Norte para restabelecer a ordem. O Japão, que se havia automeado protetor da Coreia, encontra o pretexto para intervir militarmente. Os chineses são expulsos, surpreendidos por um exército que operava formado e adestrado segundo a precisão prussiana. No seu avanço, **em 1894**, o Rio Yalu, na fronteira com a China, é atingido. O Japão havia testado seu poder militar.

Chegara o momento de concretizar as ambições fruto do sucesso.

“Enquanto país relativamente pequeno, um grupo de ilhas próximo à China, o Japão não podia ficar calmamente observando a

A inteligência para o aprendizado foi o fator que passou a diferenciar os membros da sociedade

Grã-Bretanha consolidar seus enclaves ao longo da costa chinesa, a França mover-se dentro da Cochinchina e do Camboja e a Rússia anexar parte da Manchúria chinesa, sem temer por sua própria integridade. A melhor defesa era o ataque...”²⁷

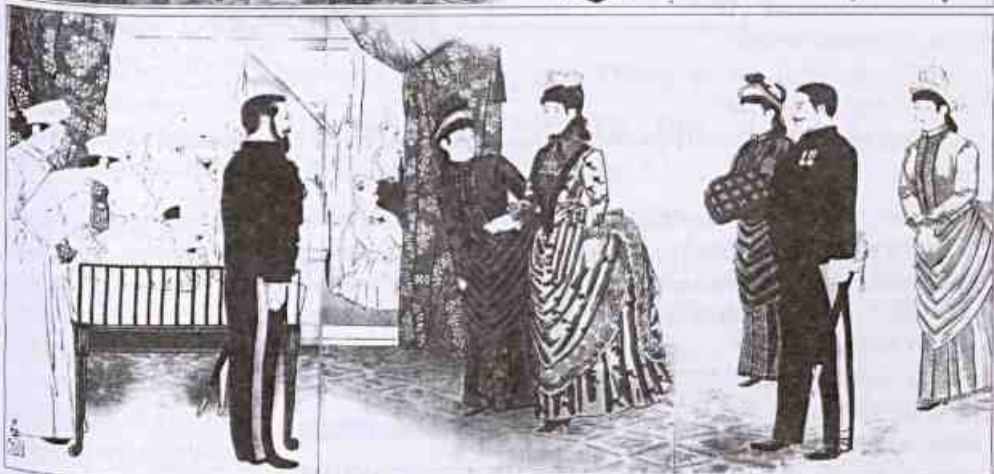
O Imperador Meiji decidiu: o Japão “seria a potência dirigente da Ásia Oriental, a Inglaterra do Oriente”.²⁸

Comandados pelo próprio Meiji, os japoneses desembarcam um segundo exército na Península de Liaotung.*** Conquista praticamente sem combate os importantes

* N.A.: Pescadores – arquipélago chinês no Estreito de Formosa.

** N.A.: Rukiu – arquipélago ao sul das Ilhas de Kyushu, cuja ilha principal e mais ao sul é Okinawa, no Mar da China Oriental.

*** N.A.: Liaotung – península chinesa entre o Golfo de Chli e a Baía da Coreia, onde se encontram La-Shun (Port Arthur) e Ta-lien (Darien).



Na assinatura da Paz de Shimonoseki, em que intervieram a Alemanha, a França e a Rússia, o Japão obteve Formosa da China vencida
Durante a guerra sino-japonesa (1894-95), a imperatriz do Japão visita um hospital militar.

portos de Port Arthur e Darien. Uma esquadra moderna afunda em frente a Weilai (península de Shantung, banhada pela Baía da Coreia e pelo Mar Amarelo) a arcaica armada de juncos chineses.

O outrora poderoso "Império do Meio", o maior em todo o planeta, sucumbe ante um poder militar, com armas e formação inglesa e germânica, erguido em cerca de 20 anos. Algo espantoso!

A China humilhada pede a paz (1895).

"A Coreia transformou-se virtualmente em protetorado japonês, Taiwan tomou-se japonesa e o Japão moveu-se para a parte sudeste da Manchúria, conhecida como Península de Kwangtung. A emergência do Japão como potência em ascensão no Oriente foi tão dramática que, profundamente alarmadas, França, Alemanha e Rússia" se uniram numa 'tríplice intervenção' para pressionar o Japão a ser menos

* N.A.: A Grã-Bretanha recusou-se a participar da "tríplice intervenção" por suspeitar profundamente da Rússia.



Regimento russo pronto para marchar para o cenário da guerra na Manchúria (1904-05)

ambicioso. O Imperador Meiji relutantemente cedeu – a guerra havia deixado o Japão financeiramente exaurido –, mas a lembrança desse comportamento ‘colonialista’ e a suspeita de que o Ocidente sempre tentaria impedir o Japão de obter suas justas recompensas iriam inflamar-se no inconsciente coletivo dos japoneses durante gerações”.

“À mesa de negociações em Shimonoseki, os negociadores chineses e japoneses sentaram-se diante dos representantes de Inglaterra, França, Alemanha e Rússia. E nenhuma das quatro potências desejava que o Japão se tornasse exageradamente forte. Desse modo, só é confirmada a independência da Coreia, en-

quanto a península de Liaotung e a base de Weihai” têm que ser devolvidas. Só a Ilha de Formosa permanece nas mãos do Japão. Durante essas conversações, a Rússia as-

segura-se da autorização chinesa para construir sua linha férrea transiberiana através de território chinês e manchú: uma lança cuja ponta visa o Japão.”³⁰

Os chineses, fracos e derrotados, tiveram que aceitar a exigência russa.

Em 1901 a transiberiana está em sua metade. Em breve tropas, colonos e equipamentos russos são destinados ao Oriente. Uma

grande preocupação para o Japão. Mas, não só para o Japão. A presença russa como potência marítima no Oriente é idéia

A China, por ser a terra continental mais próxima, foi a que primeiro atraiu a visita de japoneses qualificados. Lá aprenderam muito. Aprenderam, sobretudo, como não deveria ser o Japão

* N.A.: Weihai – base localizada a noroeste da Península de Shantung do lado oposto a entrada da Baía da Korea.

inimaginável para os britânicos. Rússia e Inglaterra disputam há quase cem anos espaços políticos, com a ameaça pelos russos "da hegemonia britânica na Índia através do estado tampão do Afeganistão."

A guerra russo-japonesa

O tzar de todas as Rússias, Nicolau II, era um inapto. Ele e a grande maioria dos seus conselheiros. O vírus da revolução já se havia inoculado no povo russo e líderes revolucionários conspiravam contra o regime. A política interna do tzar valia-se de sua polícia secreta, que agia contra qualquer pessoa sobre a qual se levantasse ou que possuísse qualquer aparência suspeita. Seus cossacos estavam sempre prontos a esmagar qualquer movimento de protesto. Nicolau vivia, insensível às agruras do seu povo, em outro mundo, no seu nirvana em Tsarkoia Selo,* ao lado de sua querida família.

A fome se instalara no campo e nas cidades. O governo, em resposta aos protestos crescentes, torna-se a cada dia mais sanguinário. Não lhe ocorria e a seus ministros qualquer idéia para enfrentar os gravíssimos problemas.

Concluir por fim que a alternativa seria a guerra. Porém, esta não poderia ocorrer na Europa. Por que não no Extremo Oriente, contra o Japão, que havia saído do seu isolamento após a vitória sobre a Chi-

na e a assinatura da paz, em **17 de abril de 1895**, em Simonoseki? A guerra distrairia a plebe e a fácil vitória contra o Japão determinaria prestígio e admiração para o tzar Nicolau II. Esse foi o cerne do pensamento político do governo tzarista – exceção do responsável ministro da Guerra, o General Alexei Kuropatkin, que, embora contrário à guerra, exonerou-se do cargo de ministro para lutar contra os japoneses.

A Rússia pressionou o Japão, que não desejava a guerra e preferia soluções negociadas, com a divisão de áreas de influência.

No seu avanço, em 1894, o Rio Yalú, na fronteira com a China é atingindo. O Japão havia testado seu poder militar. Chegara o momento de concretizar as ambições fruto do sucesso

Em razão das evidentes intenções russas, Inglaterra e Japão, em **30 de janeiro de 1902**, concluíram uma aliança militar na qual garantiam a independência da China e se comprometiam a ajudar-se mutuamente em caso de ataques de terceiros.

A ameaça russa ao Japão através da

Manchúria foi o principal motivo para a assinatura do Tratado Anglo-Japonês, considerado por Meiji sua grande realização.

Com a construção da transiberiana, "de um momento para outro a Manchúria havia se transformado numa região de enorme importância estratégica, e os russos, três anos após, forçaram o Imperador Meiji para fora da Península de Kwangtung," ali se instalaram, alugando enclaves, inclusive em Port Arthur,** e construíram uma via férrea de Port Arthur até Harbin,*** no coração da Manchúria. Gradativamente, toda a

* N.A.: Residência de verão do tzar, próxima de São Petesburgo.

** N.A.: Kwangtung – península chinesa ao sul da China, banhada pelo Mar da China. Nela encontram-se Macau e Hong-Kong.

*** N.A.: Port Arthur – base naval russa no interior do Mar Amarelo a oeste da Baía da Korea.

**** N.A.: Harbin – cidade entroncamento ferroviário onde a Transiberiana se bifurca para Port Arthur e Korea.

Manchúria foi incluída na esfera de influência russa".³²

O Imperador Meiji, embora conciliador, não se vergaria ante o colosso russo; estava disposto a contestar a presença naval e terrestre tzarista no Extremo Oriente, real ameaça à terra de Yamato. Julgava poder enfrentar aquela grande potência, confiante em sua Marinha e seu Exército, que lutariam até à morte por seu imperador.

A tensão cresceu entre os dois países e a guerra tornou-se inevitável.

O mundo, no entanto, não acreditava na hipótese de uma vitória japonesa. No próprio Japão, entre os políticos, havia dúvidas. Meiji, precavido, assegurou-se de que os Estados Unidos da América impediriam, em caso de derrota, a invasão do Japão.

O Japão cortou relações diplomáticas com a Rússia em 5 de fevereiro de 1904.

Contudo os nipônicos só declararam formalmente a guerra a 10 de fevereiro.

Porém, no dia 8 a Marinha japonesa atacou a frota russa do Extremo Oriente baseada em Port Arthur, apanhada totalmente de surpresa. As torpedeiras japonesas entraram em Port Arthur e infligiram pesadas perdas à esquadra russa, completamente despreparada para o combate. Em seguida, minaram a saída do porto e encurralaram os navios russos que ainda representavam respeitável poder naval.

"O comandante russo da Manchúria, Almirante Alekseiev, de quem dependia o co-

mando terrestre e marítimo, não levou os japoneses a sério e tampouco teve nervos para aguardar os reforços a caminho. Começou por enviar telegrama após telegrama para Port Arthur, bloqueada pelo Almirante Togo, intimando a frota russa a evadir-se. Ao tentarem romper o bloqueio dos japoneses, os couraçados russos penetraram nos campos minados e ficaram à mercê das torpedeiras. A frota russa baseada em Port Arthur afunda."³³

A Marinha japonesa não se contentou com a vitória. Perseguiu a esquadra russa sediada em Vladivostok e engajou-se com ela nas proximidades de Tsushima, em 14 de agosto de 1904, infligindo aos russos novas e pesadas perdas.³⁴

O ataque inesperado do Almirante Togo "foi uma pré-encenação de Pearl Harbour: na tradição dos samurais tudo é válido na guerra, e atacar o inimigo de surpresa, sem qualquer aviso,

não era meramente aceitável, mas fazia parte das cruéis regras do jogo japonês".³⁴

A ação de Togo é enaltecida no Ocidente, principalmente na Inglaterra. O jornal *The Times* escreveu: "A Marinha japonesa iniciou a guerra com um ato de ousadia que se destina a ocupar lugar de honra na história naval".^{34A}

Diferentes foram as apreciações das democracias ocidentais após Pearl Harbour. A palavra ousadia fora substituída por traição e infâmia.

**Nogi observava por
binóculo quando seus dois
filhos foram à batalha,
brandindo suas espadas de
samurais acima das tropas.
Ambos foram mortos e
Nogi, fanaticamente
devotado ao Imperador,
anunciou que pretendia
cometer suicídio**

* N.A.: Vladivostok - Base naval e porto russo no extremo oriente banhado pelo Mar do Japão e terminal da estrada de ferro Transiberiana.

** N.A.: Não confundir esse encontro menor com a célebre Batalha de Tsushima contra os russos.



Almirante Togo em Tsushima (Foto: USNIP)

"Era vital para o Imperador Meiji subjugar a guarnição russa em Port Arthur antes que os reforços chegassem. O General Nogi, o favorito de Meiji, conclamou seus soldados a estarem prontos a morrer pelo imperador, (...). Durante cinco meses, ondas sucessivas da infantaria japonesa tentaram romper as defesas russas. Nogi observava por binóculo quando seus dois filhos foram à batalha, brandindo suas espadas de samurais acima das tropas. Ambos foram mortos e Nogi, fanaticamente

devotado ao Imperador, anunciou que pretendia cometer suicídio. Meiji o proibiu: 'Enquanto eu viver você também deve permanecer vivo'.¹³⁵ E assim aconteceria.

*
* *

Nicolau II avaliou mal o ocorrido em Port Arthur, onde sua esquadra fora destruída e seu Exército, heroicamente, sustentava o cerco japonês imposto pelo General Nogi e

o almirante Isoroku Yamamoto, chefe das Forças Armadas e do movimento nacional genyosha, cujo gabinete substituiu o do governo Konohe em princípios de 1941 e Yamamoto (direita), comandante da Marinha japonesa. (Fotos: Pequena História das Grandes Nações – Japão e American Heritage)



seu fanático 3º Exército. Nada mais havia a fazer. Em termos logísticos, os japoneses combatiam próximo às suas bases e os exércitos russos sitiados muito distantes, do outro lado do mundo.

A sabedoria política impunha que a paz devesse ser negociada. Haveria tempo para discuti-la enquanto o baluarte de Port Arthur se mantivesse controlado pelos russos.

Capitulária somente em 2 de fevereiro de 1905.

Todavia, a paz não estava nos pensamentos do czar, que deveria vencer os japoneses para angariar o respeito dos seus súditos. Como se àquela altura fosse possível atrair qualquer simpatia do povo russo. E, ante o olhar atônito das potências marítimas, determinou que a Esquadra do Báltico, agora Segundo Esquadrão do Pacífico, suspendesse, contornasse o mundo e navegasse 18.000 milhas para derrotar o Almirante Togo.

Caricaturas americanas – A Marinha e o Exército dos Estados Unidos vigiam os japoneses (foto superior).

Os primeiros conflitos entre o Japão e os Estados Unidos



O comando coube ao infortunado Almirante Rozhstvensky, que recebeu o que se poderia chamar de missão impossível e que teve seu epílogo na fragorosa derrota perante a Marinha do Japão na **histórica batalha naval de Tsushima**,* em 27 e 28 de março de 1905.

Este acontecimento constituiu-se em fator predominante na sequência de fatos que culminaram na Revolução de Outubro de 1917.

O Almirante Togo e o General Nogi tornaram-se personagens da imprensa mundial. *The Times*, edição de 7 de junho de 1905, teve páginas laudatórias à vitória japonesa: "A atitude do povo japonês diante deste triunfo que marcará época é uma visão para homens e deuses". Os elogios continuavam: "Nenhum clamor barulhento e vulgar, nenhuma autopromoção, nada de escárnio contra o inimigo vencido, mas um profundo agradecimento, uma tranqüila satisfação e mais uma vez a atribuição da vitória às ilustres virtudes do imperador do Japão".³⁶

A Guerra Russo-Japonesa marcou profundamente um jovem oficial, Isoruku Yamamoto, embarcado no *Nisshin*, um dos navios sob o comando do Almirante Togo. Anos mais tarde, Yamamoto, idealizador de Pearl Harbour, iria utilizar-se do que observara em Togo: "suas experiências iniciais como discípulo e admirador do Almirante Togo fizeram-no tomar consciência da necessidade da surpresa nas batalhas e dos armamentos ultra-refinados - os novos

barcos-torpedo (torpedeiras) japoneses haviam desempenhado um papel decisivo na derrota russa".³⁷

Porém, as vantagens obtidas pelo Japão, após a vitória brilhante e incontestável, ficaram muito longe do almejado.

A Inglaterra e, já fazendo parte da arena política internacional, os Estados Unidos da América impediram as ambições japonesas. O **Tratado de Portsmouth**, que concluiu a paz entre russos e japoneses, se por um lado não atendeu o esperado, por outro lado, deu ao Japão o *status* de grande potência e o

cacife para lutar por seus interesses na Ásia Oriental. Coube ao Japão Port Arthur e adjacências e a parte sul da Ilha de Sacalina. A Coreia tornou-se um protetorado, mas não uma colônia japonesa.

A Manchúria retornou à China e a estrada de ferro do sul da Manchúria, administrada pela recém-criada Companhia Ferroviária

Sul da Manchúria - chinesa *de jure*, mas *de facto* japonesa - tornar-se-ia "uma corporação tentacular de indústria e comércio nos moldes da antiga Companhia Britânica das Índias Orientais, protegida por uma força permanente de soldados japoneses estacionados na Manchúria, conhecida como o Exército de Kwangtung".³⁸

A Companhia Ferroviária "tornara-se um agente político e militar em solo chinês".³⁹

Com a mudança de posição no contexto mundial, o Japão cedo aprendeu que entrara em novo patamar da esfera de poder, onde predomina "um duríssimo sistema imperialista e capitalista. Para vencer nesse mundo do

A consequência deste estado de espírito foi a do japonês começar a considerar-se uma raça superior e, assim, atribuir-se 'missão civilizadora' no restante da Ásia

* N.A.: Tsushima - ilha situada no meio do estreito entre a Korea e o Japão.

poder e do dinheiro, uma jovem grande potência teria que se manter armada, vigilante e economicamente forte. O Japão se empenha em ampliar sua indústria. Em breve deixa de haver qualquer terreno econômico em que o Japão não faça concorrência às velhas potências”.⁴⁰

Essa teria sido para as “potências” uma preocupação real. Os produtos japoneses, com menores preços, ganhavam mercados, isto é, atingiam os ganhos comerciais das “potências”.

E, tal fato era deveras inquietante.

A vitória na Guerra Russo-Japonesa teve enorme influência em outro campo, esse abstrato, a alma, a psique nacional.

“As qualidades *bushido* de seu Exército e sua Marinha, as histórias de legendário heroísmo em face de dificuldades esmagadoras, eram contadas e recontadas na imprensa e nos livros de história do Japão; um novo orgulho e autoconfiança, e acima de tudo a imagem do próprio Imperador Meiji como um comandante divino, influenciaram japoneses de todos os níveis.”⁴¹

A consequência deste estado de espírito foi a do japonês começar a considerar-se uma raça superior e, assim, atribuir-se ‘missão civilizadora’ no restante da Ásia.

Os Estados Unidos da América, também potência no Pacífico, e regidos pela doutrina do “Destino Manifesto”, passaram a observar e monitorar o Japão. A gravura da publicação *Judge*, datada de 3 de agosto de 1907, com o título “Keeping an eye on the peaceful little Jap”,⁴² dispensa comentários elaborados.

No ano de 1910, “os americanos propõem neutralizar e sanear as estradas de ferro da Manchúria, mas o Japão percebe que isso significaria a entrega da economia manchu ao capitalismo americano e recusa a proposta”.⁴³

*
* *

HIROITO*

Em 29 de abril de 1901 nasceu Hiroito. “Era um menino solitário e introspectivo, sem nenhum dos confortos habituais da vida em família. Era tratado como alguém distante, rodeado de adultos, sacerdotes e cortesãos que lhe inculcavam a idéia de que – na condição de ‘deus vivo’ – era diferente de todos.

Hiroito e seus colegas de colégio veneravam os vitoriosos generais e almirantes do imperador, que de vez em quando podiam ver de perto. Dado ao clima chauvinista provocado pela guerra e seu desfecho, talvez fosse inevitável que eles também crescessem acreditando que o Japão não apenas tinha um papel especial a desempenhar, mas era o único país qualificado a liderar o mundo asiático, devido à capacidade superior de suas Forças Armadas.”⁴⁴
E da raça japonesa.

* N.A.: O livro *Hiroito, por trás do mito*, escrito por Edward Behr, parte da bibliografia do presente trabalho, procura mostrar, baseado em uma série de fatos históricos, que Hiroito estivera a par e mesmo participara de todas as grandes decisões que antecederam e desencadearam Pearl Harbour e naturalmente, daquelas tomadas durante a guerra. Advoga a causa de que o imperador deveria ter sido condenado à morte pelo Tribunal Militar que julgou os criminosos de guerra japoneses. Tal não ocorreu graças à notável visão política do General Douglas McArthur, então comandante supremo das Forças Aliadas no Pacífico, com a responsabilidade de governar o Japão.

Com a idade de apenas 70 dias, Hiroito foi separado de sua mãe e criado por uma série de amas-de-leite na casa de um almirante reformado, o Conde Kawamura, com 70 anos na época. Era um conservador e além disso estava determinado a conferir

ao futuro imperador um “espírito intrépido que suportasse todas as adversidades e a erradicar vestígios de arrogância e egoísmo”.⁴⁵

Hiroito raramente recebia qualquer afeição do avô. As vezes um sorriso. Do pai, o príncipe imperial Yoshihito, futuro Imperador Taisho, nenhuma.

“O que Hiroito presenciou dos costumes da corte deixou-lhe marcas indelévels: as bebedeiras eram comuns e Hiroito muito cedo tornou-se abstinente. Tanto o Imperador Meiji quanto seu pai eram promíscuos; Hiroito, desde a adolescência, foi sério, monogâmico e puritano.”⁴⁶

Hiroito foi o primeiro imperador japonês, desde 1758, que não fora filho de uma concubina imperial.

Com a morte do Conde Kawamura, o General Nogi, herói de guerra, a quem o Imperador Meiji demonstrava grande apreço, assumiu a responsabilidade pela formação do príncipe

imperial. Foi o verdadeiro pai (e mãe) de Hiroito. “Nomeado diretor da Escola dos Nobres, tornou-se, para todos os efeitos, tutor de Hiroito. Nogi não apenas simbolizava as virtudes do samurai tradicional, mas possuía uma qualidade rara no Japão: era um soldado e também um

intelectual, um exímio calígrafo, especialista em bonsai (árvores miniaturas) e um moralista.

Foi Nogi quem instilou no jovem Hiroito a idéia de que não havia nada – fraqueza física, falta de habilidade ou má coordenação – que não pudesse ser superado com exercícios e força de vontade.”⁴⁷

“Em 1911, o imperador escolheu Nogi para representá-lo na posse do Rei Jorge V – o que era em si mesmo uma prova de sua relação ‘familiar’ com Meiji.”⁴⁸ O general ficou ausente por muitos meses.

O Imperador Meiji veio a falecer, vítima de câncer, em 29 de julho de 1912, aos 59 anos.

“Na véspera do enterro, Hiroito foi chamado ao gabinete do General Nogi, na Escola dos Nobres: ‘Não estou descontente com seus progressos enquanto estive fora’, disse, ‘mas quero lhe pedir que se



O Príncipe Okuna (1838-1922), um influente político antes e durante a Primeira Guerra Mundial

dedique mais aos estudos. Você é agora o príncipe imperial, o mais jovem oficial do Exército e da Marinha e o futuro comandante do país. Rogo-lhe que cumpra seus deveres militares e cuide de sua saúde, não importa o quanto esteja ocupado. Por favor, lembre-se de que minha presença física não é necessária para que eu esteja junto a você em seu trabalho. Sempre o estarei observando, e seu bem-estar será minha preocupação constante. Trabalhe duro, para o seu bem-estar e o do Japão".⁴⁹

"Na manhã seguinte, enquanto os canhões saudavam o imperador morto, o General Nogi e sua mulher tomaram banho, vestiram-se com quimonos brancos e solenemente se ajoelharam diante de um retrato autografado do Imperador Meiji. A Condessa Nogi morreu primeiro, cortando sua garganta com um punhal afiadíssimo. Nogi, então, cometeu o ritual do *seppuku*, enfiando nas entranhas uma espada

curta, também muito afiada. Em uma nota, ele conclamou todos os japoneses patriotas a se conduzirem de acordo com as antigas virtudes japonesas e a condenarem o *laissez-faire* moral. Ele cumprira a promessa feita ao Imperador Meiji no campo de batalha, após a morte de seus dois filhos, de uma maneira que lhe garantiu um lugar na história."⁵⁰

*
* *

Com a morte de Meiji, sobe ao trono seu filho Yoshihito. De saúde debilitada e dado a libertinagem, exerce pouca influência política no governo, o que facilita a evolução para uma monarquia parlamentarista. O poder vai passando, pouco a pouco, para grupos políticos e militares.

A Primeira Guerra Mundial

Taisho,* nome escolhido por Yoshihito, embora com pouca influência na condução

**Em 1915 a imagem do
'pequeno e galante Japão'
aos olhos americanos
começou a ser substituída
pela percepção do Japão
como um país ameaçador e
predatório**

da política nacional, era pró-germânico. Desconhecia a opinião do Kaiser Guilherme II sobre o "perigo amarelo". Foi de certa maneira fácil para seus conselheiros mudarem sua opinião e fazer o Japão alinhar-se a Grã-Bretanha, França e Rússia. Essa seria a

melhor maneira de servir aos interesses japoneses.

Ao declarar a guerra, o Japão "aproveitou a oportunidade para ocupar as colônias alemãs em território chinês, Tietsin** e Kiasien****, sem esperar a aprovação dos aliados. "Dessa forma as tropas japonesas chegam à península de Kuatung****".⁵¹

Se a contribuição japonesa ao esforço de guerra foi pequena – "a Marinha japo-

* N.A.: Taisho, que significa "grande justiça", foi o nome escolhido por Yoshihito para ser conhecido após a sua morte.

** N.A.: Tietsin – cidade portuária, colônia alemã, no Golfo de Chihi ao sul de Pequim.

*** N.A.: Kiasieu –

**** N.A.: Kuatung –

nessa patrulhou o Mediterrâneo, 'protegeu' Hong Kong e a concessão britânica de Xangai",⁵² - sua cobrança pela participação na guerra foi descabida. "As 'vinte e uma exigências' japonesas enviadas ao novo presidente chinês, Yuan Shi-Kai, em 1915, significavam, na prática, o domínio sobre grande parte do território chinês. Além de maiores concessões territoriais em Xantung* e na Manchúria, em arrendamentos de 99 anos, o Japão exigia que a China formalmente promettesse negar qualquer concessão às outras potências; além de recorrer ao Japão para o desenvolvimento da Manchúria e Tsingtao**, a China deveria ter o país como banqueiro exclusivo para quaisquer empréstimos futuros. Outro conjunto de exigências requeria que Pequim usasse assessores técnicos japoneses em seus projetos industriais e bélicos, além da garantia ao Japão do monopólio na construção de ferrovias e a compra de 50% de seus fornecimentos militares no Japão."⁵³ Yuan Shi-Kai, sem poder militar, foi obrigado a aceitá-las.

Hiroito, então com 15 anos, foi colocado a par das "vinte e uma exigências", doutras que foram com o argumento de "que o Japão estava destinado histórica e geograficamente a ocupar o papel de 'grande irmão' da China".⁵⁴

Com a paz determinada pelo Tratado de Versaillies, em razão, principalmente, das pressões britânica e americana, todas as cláusulas das "vinte e uma exigências" foram retiradas, exceção às de Tsingtao e da Manchúria.⁵⁵ "O Japão recebe direito de mandato sobre as antigas colônias alemãs do Pacífico, ao norte do Equador. Mas ao exigir que constasse no bojo do Tratado o reconhecimento da igualdade das ra-

ças, é abruptamente interrompido por seus aliados."⁵⁵

Apesar do corte de suas pretensões em relação à China, o Japão ampliara seu *status* de potência e marcara posição em relação às suas ambições na China.

Os Estados Unidos, desde a vitória japonesa sobre a Rússia, passaram a observar com cuidado o Japão; "em 1915 a imagem do 'pequeno e galante Japão' aos olhos americanos começou a ser substituída pela percepção do Japão como um país ameaçador e predatório".⁵⁶

O militarismo japonês, alimentado pelo sucesso da Guerra Russo-Japonesa, estava em ascensão. Das "vinte e uma exigências", sem dúvida, a mais importante era a questão da Manchúria, onde os japoneses haviam tomado aos russos concessões consideradas insuficientes pelas correntes nacionalistas.

Hiroito tornou-se adulto cercado por aristocratas, em sua maioria oficiais do Exército e da Marinha, que pregavam o novo papel do Japão na Ásia, "onde a Manchúria era considerada um legítimo prêmio. Não apenas as concessões existentes, mas a província inteira".⁵⁷ As ambições sobre a Manchúria ganharam conotação especial após a Revolução de Outubro de 1917; agora, tratava-se da presença da Rússia comunista. Essa nova situação era insuportável para a aristocracia japonesa.

O noivado de Hiroito

As condições de saúde do Imperador Taisho deterioravam-se rapidamente. Hiroito, que passava da adolescência para a maturidade, viu-se obrigado a assumir as responsabilidades que deveriam caber ao seu pai. Seu casamento passou a ser cogita-

* N.A.: Xantung - província ao sul do Rio Hwang Ho estendendo-se até o Mar Amarelo.

** N.A.: Tsingtao - cidade portuária no Mar Amarelo ao sul de Weihai.

*** N.A.: A China viera também alinhar-se aos aliados na guerra contra a Alemanha.

do. "Teria sido impensável recusar as tentativas de casá-lo. (...). Os imperadores Meiji e Taisho haviam aceitado sem questionar os acordos matrimoniais feitos, conscientes de que eram vitais para a sobrevivência da dinastia."⁵⁶ Uma vez casados, não importava se o herdeiro fosse gerado da relação com uma de suas concubinas. Tal não ocorreu com Hiroito, por convicção monógamo.

A mãe de Hiroito, a Imperatriz Sadako, havia, ela própria, se casado com Taisho sem jamais tê-lo visto; mas era uma mulher equilibrada e 'moderna', e queria que seu filho tivesse, pelo menos, uma influência parcial na questão. A corte e os 'genros' (conselheiros reais próximos do imperador) elaboraram uma lista de moças adequadas e a imperatriz as convidou para cerimônias do chá, que Hiroito observava, escondido como Polônio, atrás de uma tapeçaria."⁵⁹

Havia belas adolescentes das famílias dominantes (Choshu, Satsuma e Fushimi). Hiroito, todavia, escolhe Nagako, "uma garota inteligente, mas nada formosa, que ele conhecia desde a infância. Tinha 14 anos e vinha de uma linhagem impecável, mas empobrecida. (...). O professor Sugiura, que ensinava ética a Hiroito e também lecionava na ala feminina na Escola de Nobres, onde Nagako estudava, a havia localizado como possível candidata e ficou encantado com a escolha do seu pupilo real. A imperatriz também ficou satisfeita, pois já começara a achar o velho 'genro' Yamagata cada vez mais dominador".⁶⁰ Yamagata contava que a futura imperatriz fosse Choshu, de seu clã. Cumprimentou o Príncipe Kuni, pai de Nagako, pela escolha de sua filha, mas imediatamente começou a trabalhar nos bastidores para que o compromisso fosse anulado.

"O suspense durou seis anos, e, nesse tempo, Nagako e Hiroito se encontraram apenas nove vezes. (...) Nagako foi removida da escola, submetida a exames médi-

cos rigorosos e colocada num pavilhão separado, na propriedade de seu pai, onde, com 17 tutores escolhidos e duas companheiras adolescentes, deveria permanecer até o casamento, sendo cuidadosamente preparada por eles e seu solícito pai para cumprir os deveres de futura imperatriz. Estudou inglês, francês e relações internacionais com professores especializados e recebeu cursos de história do Japão e suas relações com a Europa."⁶¹

Quatro anos após o anúncio do noivado, Yamagata, com 85 anos, elabora uma trama, a fim de desacreditar Nagako. O motivo, encontrado em publicações médicas, dizia respeito à hereditariedade do daltonismo. E havia casos de daltonismo na família Shimazu. "Se, por um lado, o daltonismo não pode ser considerado uma deficiência grave, mesmo para imperatrizes, era um ponto importante porque todos os homens da família imperial japonesa deveriam pertencer às Forças Armadas."⁶²

Yamagata procurou o Barão Nakamura, ministro da Casa Imperial, e o primeiro-ministro Hara, ambos da clã Choshu, e passou a pressionar diretamente o Príncipe Kuni, pai de Nagako. O pai de Kuni, o Príncipe Fushime, foi o escolhido para mensageiro. Afinal, Kuni devia respeito ao seu eminente pai. O "tiro saiu pela culatra". Kuni enfrenta o pai: "Você vem da parte da imperatriz?" Eles querem anular o compromisso? Lembrando a seu pai que haviam sido a imperatriz e o próprio Hiroito que tinham escolhido sua filha, ele disse que competia a estes romperem o acerto; mas que, se o fizessem, seria uma tal afronta que ele mataria sua filha e a si mesmo."⁶³

Yamagata insistiu no seu intento. A luta nos bastidores acirra-se. O Professor Sugiura, um dos "descobridores" de Nagako, classificou de antiético o rompimento do noivado e também ameaçou cometer *seppuku*. Kuni escreveu carta ao im-

perador, “que chegou através do Barão de Nakamura – como toda a correspondência do imperador –, que antes de entregá-la remeteu uma cópia ao General Yamagata”.⁶⁴

Yamagata ousou até, através de intermediários, insinuar a Kuni que “se ele tomasse a decisão adequada não se lamentaria financeiramente”. Continuou pressionando o ministro da Casa Imperial para que “acelerasse os preparativos de uma longa viagem que Hiroito, como príncipe imperial, deveria fazer ao estrangeiro, para assim tirá-lo do seu caminho”.

Ocorreu que a temida Sociedade do Dragão Negro, que atuava no submundo, do mesmo modo que as associações ultranacionalistas, “opunha-se a essa viagem de Hiroito ao exterior, porque o contato com hábitos diferentes poderia tornar ridículo o futuro imperador divino, e o Professor Sugiura, apesar de sua completa devoção à ética, tinha contatos estreitos com Toyama, o líder do Dragão Negro, que, embora do submundo, era um dos homens mais poderosos do Japão.

Em última instância, foi o submundo japonês que derrotou o clã Choshu e, assim, permitiu que Hiroito se casasse com a moça que escolhera.

Sugiura deu a Toyama um relatório detalhado da crise, e o líder do submundo

vibrou de indignação com o desrespeito do General Yamagata pelo imperador”.⁶⁵

O dia escolhido para as manifestações de rua foi o 11 de fevereiro – aniversário da fundação da dinastia imperial por Jimmu *tenno*, em 660 a.C., feriado nacional. “Homens de

Toyama distribuíram panfletos apoiando o noivado de Hiroito com Nagako; jovens musculosos desfilaram pelas ruas gritando: “Morte a Yamagata” e “Nakamura insulta o imperador”.

Nakamura foi à presença do Imperador Taisho e desculpou-se profundamente “por ter falhado em descobrir a tempo que havia casos de daltonismo na família da princesa Nagako”, e indagou: “Agora

que se tornou público qual é o desejo de Sua Majestade?” Já preparado por sua mulher, Taisho disse altivamente: “Sei que mesmo a ciência é falível”. A imperatriz fez um gesto impertinente para que Nakamura se erguesse e deixasse a sala. Naquela noite, o noivado foi confirmado oficialmente e Nakamura renunciou ao seu cargo.”⁶⁷

*A viagem de Hiroito ao Reino Unido**

Hiroito deixou Yokoama a bordo do *Katori* em 3 de março de 1921, escoltado pelo *Kajima*, com um séquito de assessor-



O Imperador Hirohito em 1926

* N.A.: Toyama agiu com extraordinária rapidez: passou a aprovar a viagem de Hiroito que deveria ocorrer o mais rápido possível.

res e oficiais da Marinha e do Exército. Nas despedidas encontravam-se seu futuro sogro, o Príncipe Kuni, e o Professor Sugiura, o arquiteto do noivado.

Pela primeira vez Hiroito sentiu certo sabor de liberdade, pois o protocolo, durante a viagem, era bem menos rígido.

"Na chegada a Spithead, o príncipe de Gales estava lá para saudá-lo e a Marinha Real realizou para ele uma exibição impressionante.

Hiroito ficou surpreso com a recepção de boas-vindas espontâneas que recebeu em Londres, e comentou: 'Uma multidão tão grande sem controle policial'. Também o surpreendeu e agradou muito a cordialidade informal demonstrada pela família real britânica.

Era uma época de relações privilegiadas entre os dois países, e os laços entre as duas Marinhas ainda eram fortes."⁶⁸

Guardou boas recordações dos dias passados na Escócia, caçando com o Duque de Atholl no Castelo de Blair. Admirou-se, ainda, ao saber que o duque e a duquesa utilizavam seu castelo apenas para ocasiões formais. Moravam, quase sem criados, numa casa de campo das redondezas. "Ficou ainda mais pasmo quando todos se reuniram nas festas típicas das *Highlands*, dançando com os duques em afetuosa familiaridade. 'Ali estava a verda-

deira democracia sem distinção de classe', disse Hiroito a um auxiliar."⁶⁹

Passou mais uma semana na Inglaterra, em visita não oficial.

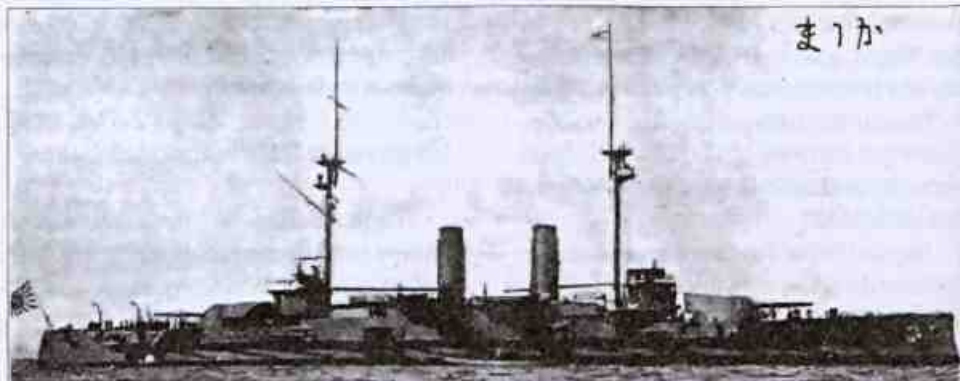
As conversas com o Rei Jorge V giraram em torno da Grande Guerra, quando Hiroito mostrava seus profundos conhecimentos de história militar. "A recente guerra era um dos poucos temas de interesse que ele e o Rei Jorge tinham em comum, mas o rei pode ter tido em mente outro propósito: o de lembrar a Hiroito as pesadas perdas sofridas pelos Aliados, deixando implícito o contraste com a contribuição desprezável dada pelo Japão."⁷⁰

Da Inglaterra seguiu para a França em viagem não oficial, "mas do ponto de vista do protocolo foi tratado como um soberano em viagem oficial". Cumpriu a série de visitas a que estão sujeitos os personagens ilustres em visita à capital francesa.

"Pela primeira vez em sua vida manuseou dinheiro e comprou um busto de Napoleão para colocá-lo ao lado de seus outros heróis, Lincoln e Darwin."⁷¹

Concedeu uma entrevista exclusiva à *United Press*, quando elogiou "os nobres ideais e o patriotismo americanos" e manifestou seu desejo de visitar logo a América. "Sei a que ponto a liberdade e a justiça são valorizados na América,

Encouraçado *Kajima* (Foto: JFS 1914) (*Katori*, irmão)



e que seu povo não mede esforços pela causa da humanidade.” Disse, ainda, que “esperava que os Estados Unidos e o Japão fossem sempre vistos trabalhando juntos, não apenas para nosso benefício mútuo, mas para assegurar a paz duradoura em todo o mundo”.⁷²

“O Marechal Petain, o vitorioso de Verdun, levou-o ao local do inesquecível campo de batalha.”⁷³

Visitou a Bélgica (mais campos de batalha) e a Holanda. Deslocou-se, de trem, para Toulon. Na viagem de regresso, ao passar pela Itália e visitar Roma e o Vaticano, foi recebido em audiência pelo Papa Benedito XV.

Durante sua vida, Hiroito referiu-se a essa viagem com saudades e expressava-se como tendo sido “a época mais feliz de minha vida”.

“As multidões que o saudaram em seu regresso demonstraram que a viagem fora um sucesso de relações públicas, tanto na Europa quanto no país, chamando atenção para uma nação emergente e para o jovem futuro imperador, de quem se poderia esperar uma transformação nas relações entre o sistema imperial e o povo.”⁷³

Mas em seu retorno encontrou o Japão envolvido em crises. Seus dias de alegria descompromissada haviam terminado.

CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História do Japão /; Kimmel, Husband E. (Alte. USN) /; Pearl Harbour /; Segunda Guerra Mundial; Hiroito; Meiji; Insurreição Taiping; Guerra Russo-Japonesa; Guerra China-Japão;

A corrupção dos povos nasce da indulgência dos tribunais e da impunidade dos delitos.

Simon Bolivar

(Do discurso na Convenção de Oreaña em 29/2/1828)

BIBLIOGRAFIA

1. ZIERER, Otto. *Pequena história das grandes nações*. Japão. Círculo do Livro S.A., São Paulo, SP, 1976, p. 87. Tradução: Adriano Zilhão.
2. Ib.
3. Ib., p. 88.
4. Ib.
5. Ib.
6. Ib.
7. Ib., p. 90.
8. Ib., p. 91.
9. Ib.
10. ib., p. 92.
11. Ib., p. 94.
12. Ib., p. 95
13. Ib.
14. BEHR, Edward. *Hiroito, por trás da lenda*. Editora Globo S.A. São Paulo, SP, 1989, p. 34. Tradução: Luiz Roberto Mendes Gonçalves.
15. Ib.
16. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 95.
17. Ib.
18. BEHR, Edward. Op. cit., p. 32.
19. Ib., p. 33.
20. Ib.
21. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 96.
22. Ib.
23. Ib.
24. Ib., p. 97.
25. Ib., p. 98.
26. Ib.
27. BEHR, Edward. Op. cit., p. 34.
28. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 100.
29. BEHR, Edward. Op. cit., p. 35.
30. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 100.
31. MARTINELLI, Franco. *História de Rusia*, Tomo II. Editora de Vecchi S.A., Barcelona, Espanha, 1973, p. 190. Adaptado pelo articulista.
32. BEHR, Edward. Op. cit., p. 35.
33. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 103.
34. BEHR, Edward. Op. cit., p. 36
- 34^A. Ib.
35. Ib., p. 37.
36. Ib.
37. Op. cit., p. 38.
38. Ib.
39. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 104
40. Ib.
41. BEHR, Edward. Op. cit., p. 38.
42. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 104. Ilustração: Snark International.
43. Ib., p. 106.
44. BEHR, Edward. Op. cit., p. 39.

45. Ib.
46. Ib., p. 43.
47. 47. Ib., p. 45.
48. Ib.
49. Ib. p. 46.
50. Ib. p. 47.
51. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 107.
52. BEHR, Edward. Op. cit., p. 52.
53. Ib.
54. Ib.
55. ZIERER, Otto. Op. cit., p. 107.
56. BEHR, Edward. Op. cit., p. 53.
57. Ib.
58. Ib., p. 56.
59. Ib.
60. Ib., p. 57.
61. Ib.
62. Ib., p. 58.
63. Ib., p. 59.
64. Ib.
65. Ib., p. 60.
66. Ib.
67. Ib., p. 61.
68. Ib., p. 63.
69. Ib., p. 65.
70. Ib., p. 66.
71. Ib., p. 67.
72. Ib.
73. Ib., p. 78.

**Sem força não há virtude e sem virtude
perece a república.**

Simon Bolivar

(Do discurso na Convenção de Oreaña em 29/2/1828)

A INSURREIÇÃO TAIPING

Liderada por Hung Sui-tuan, foi iniciada em 1851 e debelada em 1864. A população chinesa, formada em quase sua totalidade por miseráveis famintos, aderiu ao movimento. A guerra iniciada por Taiping tinha por objeto derrotar os manchus e sua dinastia. Para os chineses, os manchus haviam se “chinificado”, mas não eram chineses.

Em termos atuais, a insurreição Taiping poderia ser rotulada de nacionalista e agrária com laivos de religiosidade que lembravam o cristianismo. Os Taipings, após anos de lutas com sucessos e derrotas, conquistaram cerca de um terço da China. Quando parecia firmar-se a Revolução Taiping, inicia-se a disputa pelo poder entre seus caudilhos.

Neste momento, intervêm os estrangeiros: o Tratado de Nankin (Primeira Guerra do Ópio) estava por terminar sua vigência. O embaixador inglês apresenta a Hung Sui-tuan, em Nankin, o texto de um novo acordo, que prorrogava o Tratado de Nankin e acrescentava cláusulas mais escorchantes. O chefe dos Taipings rejeitou-o. Concordeu em manter as relações comerciais, mas proibiu veementemente o tráfico de ópio.

Do mesmo modo, os ingleses dirigiram-se a Pequim, para pressionar o imperador manchu a assinar novo tratado. No centro das cláusulas, o comércio do ópio. O imperador manchu recusou assiná-lo e foi ameaçado em nova guerra, agora com o apoio francês.

Os americanos permaneceram na expectativa.

Não foi difícil encontrar um *casus belli*. Ingleses e franceses tomaram, saquearam, queimaram e destruíram Pequim em todos seus tesouros milenares. Os manchus, também em luta com os Taipings, aceitaram a paz que lhes foi imposta. O novo tratado foi assinado com mediação russa.

A Rússia e os Estados Unidos, embora sem envolvimento na guerra, desfrutaram a condição de “nações privilegiadas”.

Os manchus, com apoio ocidental, acabaram por derrotar os Taipings.

Em 25 de junho de 1864, Hung Sui-tuan, o “Príncipe Celeste”, comete suicídio.

Os Taipings foram massacrados.

AS TRANSFORMAÇÕES NAS FORÇAS ARMADAS NORTE-AMERICANAS*

CARLOS AUGUSTO COSTA
Almirante-de-Esquadra (FN-RRm)

SUMÁRIO

Novas idéias
Estratégias de defesa
As transformações
Conclusão

NOVAS IDÉIAS

Logo após o término da “primeira fase” da Guerra do Golfo, em 1991, surgiram as primeiras críticas a respeito da estratégia adotada, que na mídia foi denominada Doutrina Colin Powell. Entretanto, na verdade, esta era a Doutrina da Superioridade Esmagadora de Forças, desenvolvida na década de 80, durante a administração Reagan. Esta doutrina, baseada na Estratégia de Defesa da época da Guerra Fria,

ênfatizava as vantagens norte-americanas em mobilidade estratégica, pré-posicionamento, treinamento, tecnologia e integração sistêmica dos meios para obter e manter uma superioridade decisiva com um mínimo de baixas e danos colaterais, consistindo na aplicação de massiva ou esmagadora força, tão rapidamente quanto possível, sobre o adversário, de modo a desarmá-lo, incapacitá-lo ou torná-lo militarmente impotente.

Nessa estratégia, as forças norte-americanas estavam estruturadas para atuarem

* N.R.: Escrito em julho de 2003.

em dois teatros de guerra, com capacidade para, simultaneamente, derrotarem seus inimigos, marcharem para as suas capitais e mudarem os seus regimes. Assim, em 1991, as forças terrestres da coalizão ultrapassaram a cifra de 800 mil militares, sendo 541.400 dos Estados Unidos, contando com o apoio de mais de 2.500 aeronaves e 150 navios, que levaram sete meses para se concentrarem na área de operações.

As principais restrições apresentadas afirmavam que, com o fim da Guerra Fria e a dissolução da União Soviética, inexistia uma ameaça que demandasse a manutenção de forças desse nível, que necessitam pesadas estruturas fixas de bases para o seu apoio. Eram questionadas também as plataformas sofisticadas projetadas para enfrentarem as tropas do antigo adversário nas planícies da Europa Central. Os aspectos das funções logísticas, particularmente a de transporte, eram muito criticados pela quantidade de meios envolvidos. Finalmente, os altos custos, que permeiam todos os pontos contestados dessa doutrina, eram considerados inaceitáveis nessa nova era.

Em consequência, começaram a surgir novas propostas, como a defendida por Andrew Marshall, denominada de **Revolução nos Assuntos Militares**, que recebeu o acrônimo RMA. A premissa da RMA era que, com o término da Guerra Fria e o surgimento de novas tecnologias, não fazia mais sentido a manutenção de grandes efetivos militares posicionados em um mesmo local, especialmente na Europa, pois as

guerras futuras seriam travadas na Ásia e no Oriente Médio, envolvendo armas guiadas com precisão que fariam das grandes concentrações de tropas alvos compensadores. Seriam guerras-relâmpagos, poderiam ocorrer simultaneamente em vários locais diferentes sem serem anunciadas e deveriam ser travadas com meios ágeis. Marshall concluiu que as futuras aquisições militares norte-americanas deveriam concentrar-se em mísseis, aeronaves de grande autonomia, veículos aéreos não tripulados e bombas inteligentes.

Outra alternativa surgiu em 1996 com a publicação do livro *Shock and Awe: Achieving Rapid Dominance*, escrito por Harlan Ullmann e James Wade. Nesse livro, os autores criticam a **Superioridade Esmagadora**, considerando-a ultrapassada e antieconômica e apresentam as suas idéias para obter o rápido domínio do campo de batalha através da aplicação de "choque e pavor".

O **Rápido Domínio** está baseado na habilidade de afetar a vontade, e percepção e o entendimento do adversário, impondo dose suficiente de "choque e pavor", a fim de assegurar a obtenção do propósito estabelecido do envolvimento no conflito. Para esta finalidade, é necessário mover-se mais rapidamente e antecipar-se à reação do inimigo para dominá-lo física e psicologicamente, destruindo ou neutralizando a sua vontade de combater.

O conceito de Rápido Domínio, considerando o desenvolvimento tecnológico como fator preponderante, prescreve essencial-

Assim, em 1991, as forças terrestres da coalizão ultrapassaram a cifra de 800 mil militares, sendo 541.400 dos Estados Unidos, contando com o apoio de mais de 2.500 aeronaves e 150 navios, que levaram sete meses para se concentrarem na área de operações

mente o emprego de tropas mais leves e com maior mobilidade, veículos aéreos não tripulados, sistemas de armas com maior precisão e não detectáveis, melhores sistemas de comunicações e de guerra eletrônica, de modo a atender aos seus fundamentos: conhecimento total e controle do campo de batalha em suas quatro dimensões (dimensão eletromagnética), rapidez de manobra e brilhantismo na execução.

Uma terceira abordagem propõe a **Network Centric Warfare (NCW)**, que deverá ser a estratégia da Era da Informação, necessitando, porém, ainda alguns anos para se tornar efetiva por utilizar tecnologia ainda em desenvolvimento.

A NCW representa um poderoso sistema, potencializando a sinergia das redes de informações para aumentar significativamente a eficácia no cumprimento das missões. Seus princípios podem ser resumidos na sequência:

- forças estreitamente ligadas por redes de informações aumentam o compartilhamento das informações;

- o compartilhamento da informação aumenta a sua qualidade e proporciona o compartilhamento da percepção da situação;

- o compartilhamento da percepção da situação permite a colaboração e o sincronismo das ações, acentuando a sustentação e a velocidade do comando.

Essa teoria é a que tem preponderado nas transformações propostas para a Marinha norte-americana.

Entretanto, nem a RMA nem a *Shock and Awe* constituem um estilo novo de guerra. Esses mesmos princípios, ajustados à tecnologia disponível na época, já foram empregados por Belizário no século VI da Era Cristã, Gengis Kan na Idade Média e pelos alemães na sua *blitzkrieg* dramaticamente mostrada ao mundo por Guderian na Segunda Guerra Mundial. Mais recentemente, esses mesmos proce-

dimentos foram aplicados nas manobras israelenses na Guerra do Yom Kippur, sendo teorizados, no início da década de 80, por W. Lind, que a denominou Guerra de Manobra, incorporando em sua teoria as idéias de John Boyd sobre o combate em inferioridade numérica.

A Teoria de Boyd, fruto do estudo de uma grande diversidade de casos reais, aplica-se a qualquer situação em que dois partidos contrários se defrontam. Ele observou que, em qualquer conflito, os dois adversários passam por repetidos ciclos compostos das fases de observação – orientação – decisão – ação (O-O-D-A). O partido potencialmente vitorioso é aquele que possui o ciclo sensivelmente mais rápido do que o de seu adversário, pois a divergência dos ciclos se acentua com o decorrer do tempo, até que o comandante mais lento compreende que nada mais pode fazer para reverter a situação em seu favor. Este propósito é o mesmo que a NCW procura obter utilizando-se de novas tecnologias no campo das informações.

Na Guerra de Manobra, o efeito desejado é romper a coesão mental do comandante adversário, criando para ele uma sucessão rápida de situações perigosas e inesperadas, tornando-o confuso e com menor percepção do campo de batalha. A vitória depende mais da destruição psicológica do que da destruição física do inimigo.

Seus fundamentos são fluidez do campo de batalha, procura de esmagadora superioridade momentânea em pontos selecionados e emprego de repetidos golpes de ação de choque. O conhecimento do adversário e do seu *modus operandi* é fundamental. Um sistema eficiente de reconhecimento e transmissão de informações, audácia e mobilidade constituem-se na chave de seu emprego com sucesso – praticamente os mesmos fundamentos das novas teorias.

ESTRATÉGIA DE DEFESA

O Secretário de Defesa, Donald Rumsfeld, que assumiu este cargo em 2001, no governo do Presidente George W. Bush, é apologista dessas novas concepções, inclusive da Guerra de Manobra, e levou-as em consideração na revisão da Estratégia de Defesa (2001), que orienta o emprego e a organização dos serviços militares.

Este documento abandona o conceito de emprego em dois principais teatros com duas forças pesadas para ocuparem as capitais dos países inimigos e mudarem os seus regimes, dando ênfase na dissuasão em quatro teatros críticos, na capacidade de derrotar dois inimigos simultaneamente e na manutenção de apenas uma força pesada de ocupação. No lugar de construir a capacidade militar em função do inimigo dos últimos 50 anos, passou a fazê-lo orientado pelas **vulnerabilidades nacionais**, identificadas nas suas redes de informações, no seu sistema de satélites, nas bases no exterior e na falta de proteção de suas cidades.

São ainda apresentados seus seis **objetivos principais**:

- proteção do território norte-americano e de suas bases no exterior;
- projetar e manter o poder em teatros distantes;
- negar santuários ao inimigo;
- proteger de ataques as redes de informações;
- utilizar a tecnologia de informações para ligar as diferentes forças para que elas possam de fato lutar combinadas; e
- manter desimpedido o acesso ao espaço e proteger a capacidade espacial de ataques.

As novas idéias sobre operações militares foram absorvidas no conceito de **Operações Rápidas e Decisivas (RDO)**, mencionado na nova Estratégia de Defesa norte-

americana, substituta da estratégia da Superioridade Esmagadora.

A RDO coloca o seu foco em destruir a capacidade do inimigo fazer a guerra, contrariamente à tendência de somente derrotar a capacidade de lutar de suas forças armadas. A RDO considera o poder nacional com os seus componentes constituindo um sistema e procura os pontos fracos nos fatores de suas expressões, atuando contra os identificados para destruir a coesão sistêmica através de embargos, congelamento de fundos, isolamento político, ações psicológicas e, se necessário, com ações militares.

Utilizando as novas concepções para o emprego das forças armadas, a RDO preconiza engajamentos precisos, manobra dominante, proteção em todas as dimensões do espaço de batalha, enfoque logístico e domínio do espectro eletromagnético. Esses requisitos alertaram para a necessidade dos serviços militares passarem por um processo de transformação.

A RDO foi empregada em parte na Iugoslávia para derrubar Slobodan Milosevic, no Afeganistão contra os talibans e plenamente na recente guerra que derrubou o governo de Saddam Hussein no Iraque.

AS TRANSFORMAÇÕES

As transformações necessárias para enfrentar as futuras ameaças foram definidas durante a elaboração da Estratégia de Defesa e, no escritório do Secretário de Defesa, foi criado o cargo de diretor de Transformação das Forças, ligado diretamente ao subsecretário Paul Wolfowitz. Este diretor é o almirante da reserva Arthur K. Cebrowski, ex-diretor do Naval War College, um dos mais ardorosos defensores dos *Streetfighter*, uma classe de pequenos navios rápidos, construídos com

tecnologia *stealthier*, com diminuta tripulação para atuarem, integrados por redes de informações, na proximidade de litorais hostis.

Esta diretoria é responsável por cinco principais áreas:

- elementos-chave de estratégia para fazer face aos futuros tipos de guerra;
- formulação de conceitos;
- desenvolvimento tecnológico;
- experimentação; e
- protótipos operacionais.

As principais transformações previstas envolvem os quatro ramos dos serviços militares, atingindo mais diretamente o Exército, que deverá em curto prazo substituir algumas de suas brigadas blindadas e de infantaria blindada por brigadas mais leves equipadas com a nova viatura blindada sobre rodas *Stryker*, que podem ser transportadas por uma aeronave *C-130*.

Em consequência, Donald Rumsfeld vem, desde o início de sua administração, entrando em choque com o chefe do Estado-Maior do Exército, General Eric Shinsek, e outros generais que ainda acreditam no valor das unidades pesadas neste novo cenário apresentado e julgam ser o US Army o serviço mais atingido por essas idéias inovadoras. Pouco antes do início do deslocamento das forças para o Golfo, em 2002, houve o desentendimento a respeito do efetivo empregado, que Shinsek achava insuficiente para o cumprimento da missão, incidente este que gerou uma declaração à imprensa do subsecretário Paul Wolfowitz contestando os argumentos expostos pelo chefe do Estado-Maior.

Outra polêmica ocorreu quando o Departamento de Defesa cortou as verbas destinadas ao *Crusader*, o novo canhão autopropulsado de 155mm, que seria fabricado para o Exército, por considerá-lo pesado e inadequado às novas teorias de emprego.

Os pontos de vista de Rumsfeld prevaleceram em ambas as contendas e, embora criticado por vários generais que participaram da campanha anterior contra o Iraque, impôs a Tommy Franks, comandante do Comando Central e responsável pela área do Oriente Médio, ganhar a nova guerra praticamente com metade dos efetivos terrestres empenhados em 1991, empregando os conceitos da RMA e do Rápido Domínio, utilizando-se do "choque e pavor".

Quase ao término da primeira semana de combates no Iraque, quando as forças norte-americanas estacionaram nas margens do Eufrates e as britânicas encontravam dificuldade para consolidarem-se em Basra, recrudesceram nos Estados Unidos, particularmente por parte desses mesmos generais, críticas à condução da guerra e ao *shock and awe*; entretanto, o rápido desenlace fez com que o secretário de Defesa levasse a melhor em mais essa queda-de-braço.

No que tange à Força Aérea, as transformações em curto prazo são pequenas, envolvendo apenas o aumento da capacidade expedicionária, para torná-la independente de bases fixas e distantes. Para um futuro mais distante, os Veículos Aéreos de Combate Não Tripulados (VACNT) introduzirão profundas modificações, que gerarão novas discussões.

O USMC, praticamente desde os anos 80, influenciado pelos pensamentos de Lind e Boyd, vem se ajustando às novas idéias, tornando sua estrutura mais leve, alterando os procedimentos das operações de desembarque e procurando obter vetores de projeção mais rápidos e flexíveis (*Osprey*, aeronave que atua como asa rotativa ou fixa, o novo carro de lagartá anfíbio AAV, embarcações de desembarque sobre colchão de ar LCAC e viaturas blindadas leves sobre rodas LAV), itens que já foram ou estão prestes a ser intro-

duzidos em seu inventário. Desse modo, a transformação para esse serviço é pequena: aperfeiçoar a sua doutrina de Guerra de Manobra Expedicionária.

Para a US Navy, a transformação prevista será a adoção da Network Centric Warfare, que, em uma janela de tempo próxima, não implicará grandes alterações. Entretanto a presença do Almirante Cebrowski à frente da agência encarregada de planejar as transformações no Departamento de Defesa (DOD) faz crer que, em médio prazo, os *Streetfighters*, os rápidos navios lança-mísseis de cruzeiro construídos em cascos de catamarã que rebocam uma barcaça arsenal, conhecidos como *Sea Lance*, e os pequenos navios-aeródromos de 6 mil toneladas e 20 militares de tripulação denominados *Corsairs* estarão disputando verba do orçamento com o CVN-77, o último navio da classe *Nimitz* previsto para ser construído.

Confirmando esta previsão, o DOD anunciou, em 17 de julho de 2003, ter contratado três firmas para desenvolverem o projeto para a construção do *Littoral Combat Ship* (LCS). O LCS será um navio destinado a combater em áreas costeiras, com um desenho avançado de casco, com pequeno calado e velocidade entre 40 e 50 nós. Seu projeto deverá estar pronto em sete meses e o primeiro navio da classe será incorporado no ano fiscal de 2007.

CONCLUSÃO

A Estratégia de Segurança Nacional norte-americana, conhecida como Doutrina Bush, menciona em seu texto a transformação das forças militares para assegurar a habilidade de conduzir operações rápidas e precisas para obter resultados decisivos. Assim, a RDO, englobando os conceitos do Rápido Domínio e da RMA, deverá prevalecer nessa administração repu-

blicana e as transformações serão levadas adiante.

Para tal, Rumsfeld está neutralizando as contestações. Como primeiro passo, substituirá o secretário do Exército, Thomas White, por James Roche, que ocupava a pasta da Força Aérea, em uma manobra considerada pelos analistas políticos norte-americanos não ortodoxa, tendo em vista a rivalidade entre os serviços e as disputas de verbas no orçamento pelas duas forças. O detalhe mais importante da alteração é que Roche, capitão-de-mar-e-guerra da reserva, foi assistente de Andrew Marshall (defensor da RMA que aos 81 anos ainda permanece colaborando com o Departamento de Defesa), no seu tempo de serviço ativo e com quem mantém estreitos laços de amizade.

Rumsfeld também não reconduziu o chefe do Estado-Maior do Exército General Eric Shinsek, ao fim de seu período, tendo cogitado, inicialmente, para o seu lugar o General Tommy Franks, que, entretanto, alegando motivos pessoais, pediu sua transferência para a reserva. Outro general, o vice-chefe do Estado-Maior John M. Keane, também recusou o cargo por motivos familiares, fazendo com que Rumsfeld indicasse o General Peter J. Schoomaker, militar da reserva, comandante das Forças Especiais no período de 1977 a 2000, para a chefia do Estado-Maior do Exército. Desde a criação do cargo, em 1903, o General Schoomaker será o seu primeiro ocupante oriundo da reserva.

Por outro lado, o secretário de Defesa reconduziu os generais Richard B. Myers (da Força Aérea) e Peter Pace (Fuzileiro Naval), respectivamente chefe e vice-chefe da Junta de Chefes de Estado-Maior, por mais um período, considerando ambos como componentes de uma excelente equipe para elaboração da estratégia militar, reorganização dos comandos de área

as e transformação das forças, além de designar o Almirante Cebrowski, entusiasta da NCW, encarregado do estudo dessas transformações.

Assim, fatalmente, em curto prazo o Exército passará por um processo de "lipoaspiração" e, nas estruturas dos serviços mili-

tares, veremos a presença de tropas mais leves e com maior mobilidade, a valorização da atividade de operações especiais, a incorporação de sistemas de armas e plataformas não detectáveis e com maior precisão em seus ataques e a predominância das redes integradas de informações.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Estratégia /; Guerra de Manobra; Defesa; Forças Armadas dos Estados Unidos; Política dos Estados Unidos; RMA; NCW; *Shock and Awe*; RDO;

Pratique o autoconhecimento. Faça sempre um organização mental (arrume suas gavetas mentais) Dialogue! Você pode!

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*, bem como facilitar a primeira etapa para a sua disponibilidade na Internet.

Atenciosamente,

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

AMAZÔNIA: UMA VISÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA*

Se pude ver mais longe é porque trepei aos ombros de gigantes.

Leibnitz

HERNANI GOULART FORTUNA
Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
A Inserção amazônica
<i>Questões de fronteira</i>
<i>Os blocos hegemônicos</i>
<i>Concepção política dos Estados Unidos</i>
<i>Uma manobra geopolítica</i>
<i>Reservas indígenas</i>
<i>O Projeto SIPAM</i>
As vocações da Amazônia
<i>A reserva florestal</i>
<i>A vocação energética</i>
<i>A vocação mineral</i>
<i>A piscicultura</i>
<i>A vocação turística</i>
<i>O transporte aquaviário</i>
<i>O regime de chuvas</i>
<i>A reserva de água doce</i>
Conclusão

INTRODUÇÃO

O final do século XX assistiu a acontecimentos inimagináveis para um analista

da história que tivesse prospectado um cenário conservador para a compatibilidade de interesses e o equilíbrio de poderes de um mundo bipolar que parecia cristalizado

* N.R.: Ver também "Amazônia para quem não a conhece" na RMB 2º trim/2003, págs. 81 a 93.

no início da década de 1980. Dentre esses acontecimentos, podemos distinguir:

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

- a queda do Muro de Berlim, com a autonomia e a libertação dos países do leste europeu;

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

- a invasão do Kuwait pelo Iraque e a Guerra do Golfo;

- o desmembramento do Império Soviético e a criação da Comunidade dos Estados Independentes;

- a reafirmação política da China, com taxas de crescimento que se respaldam em impactos tecnológicos produtivos e de agressiva abertura competitiva;

- a convulsão da África Subsaariana, fruto de uma divisão política, imposta pelos antigos colonizados,

que resultou em conflitos tribais, atrasando seu desenvolvimento econômico;

- a busca da América do Sul em superar sua dependência de poupança externa e alterar sua condição de importadora de tecnologia e exportadora de matérias-primas de baixo valor agregado;

- o surgimento de Estados-Nação onde se fortalece o nacionalismo das etnias em busca da afirmação de identidades; e

- a reafirmação dos Estados Unidos da América em sua condição de potência hegemônica num ambiente de economia globalizada.

Os conceitos de Poder, Política, Estratégia e Objetivos são agora mais amplos e

sofisticados, num novo ordenamento internacional, estabelecendo mecanismos de proteção que privilegiam os países desenvolvidos do hemisfério norte, congregando 85% da riqueza de um mundo globalizado, em detrimento daqueles que, no hemisfério sul, usufruem apenas de 15% da riqueza gerada no planeta. (Relatório Anual do PNUD, 1999)

A INSERÇÃO AMAZÔNICA

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

(Relatório Anual do PNUD, 1999)

A posição geoes-tratégica do Brasil no continente sul-americano resulta em uma fronteira terrestre que interage com dez países e em uma fronteira marítima com mais de 4 mil milhas de extensão. Nesse contexto, vamos enfocar a Amazônia e seus aspectos mais importantes no que diz respeito aos interesses brasileiros e à soberania nacional.

Assim, discutiremos a Amazônia brasileira, com sua área de 4 milhões de km², sua projeção na plataforma continental, que pode atingir até 350 milhas, em face das peculiaridades do cone amazônico, distinguindo-se de imediato uma área marítima e uma área fluvial onde influências políticas e estratégicas desdobram-se em um cenário único no mundo que interage com a maior floresta tropical do planeta em aspectos de biodiversidade, província mineral privilegiada, vocação energética invejável e reservas de água doce não comparáveis a quaisquer outras fora das calotas polares.

Dessa forma, não é difícil distinguir os aspectos de natureza político-estratégica

que essa Amazônia possa representar para seu desenvolvimento, segurança e definitiva integração ao restante do território nacional.

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

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

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

A tentativa de estabelecer pólos de influência política e econômica na Amazônia por países estrangeiros foi fruto da presença norte-americana em Fordlândia, na

década de 1940 e, posteriormente, com o Projeto Jari, na década de 1970. Em ambas as situações, houve reversões de expectativa da fixação americana, com o retorno à soberania brasileira.

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

Projetos importantes tiveram lugar na Amazônia, no período de 1965 a 1975, como a construção da hidrelétrica de Tucuruí; a des-

coberta e o desenvolvimento da província mineral de Carajás; a construção do complexo ferro-portuário Carajás-Ponta da Madeira, na Baía de São Marcos; a construção do projeto Alumar, em São Luís do Maranhão; a construção do projeto Albrás-Alunorte, em

Barcarena, no Pará; a extração de bauxita na Mineração Rio do Norte, no Rio Trombetas e a reorientação do Projeto Jari para a produção de caulim e celulose branqueada, entre o Pará e o Amapá.

Esses empreendimentos, de forma direta ou indireta, foram resultado do célebre Projeto Radam (Radar da Amazônia), que permitiu o primeiro inventário, em bases científicas, da superfície e do subsolo da imensa região amazônica, na década de 1970.

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

A Amazônia é um patrimônio único no mundo e não admite soluções que não sejam encontradas dentro das fronteiras nacionais

gurança amazônica e, portanto, com a segurança nacional.

Questões da fronteira

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

A grave situação da Colômbia, que vive uma crise institucional sem precedentes, onde o Estado de direito é contestado pelo Estado

de fato, que obedece ao narcotráfico e ao contrabando de armas, desdobra esse conflito em pleno território amazônico-brasileiro.

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

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

Segundo porque existe uma articulação estratégica entre Caiena-Fort de France (Martinica) e Pointe-à-Pitre (Guadalupe) projetando a influência político-estratégica da França no Atlântico e no Caribe.

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

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

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

Por outro lado, a perspectiva de uma saída para o Pacífico encontra na Amazônia

a mais concreta possibilidade de sua realização, mais precisamente através da Amazônia Ocidental, alcançando os portos peruanos de Callao, Ilo e Matarani, assegurando ao Brasil uma posição estratégica de maior estatura no contexto do continente sul-americano, con-

cretizando uma formação bioceânica para os eixos de comunicação nacional, limitados, hoje, às saídas tradicionais para o Atlântico.

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

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

A Alca é um ensaio para que os Estados Unidos possam aplicar suas leis, extraterritorialmente, sob pretexto de uma convergência de valores e liberalização comercial

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

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

Os blocos hegemônicos

Aspectos de natureza científica, tecnológica, econômica e militar determinaram a formação de blocos hegemônicos, todos no hemisfério norte.

Estamos falando do Nafta (Estados Unidos, Canadá e México), ensaio da Alca para que os Estados Unidos possam aplicar suas leis, extraterritorialmente, sob pretexto de uma convergência de valores e liberalização comercial; da União Européia, com sua nova estrutura de segurança multilateral e intergovernamental; e dos países do Sudeste Asiático, onde o exemplo do Japão estimulou desenvolvimentos econômicos e tecnológicos que surpreenderam o Ocidente, após o término das guerras da Coreia e do Vietnã.

Esses blocos hegemônicos passaram a discutir uma gama de assuntos que afligem os países do hemisfério sul ou emergentes, como sejam, a ecologia e a preservação dos ecossistemas, o emprego da energia nuclear, as transferências de tecnologia, as migrações indesejáveis no fluxo sul-norte e a alteração do papel das Forças Armadas, que desejam ver reorientadas para questões como o combate ao narcotráfico, ao terrorismo e ao contrabando de armas, congelando seus níveis de poder atuais e dificultando qualquer tentativa de dissuasão, a nível regional ou continental, que possa, eventualmente, sobrepor-se às decisões emanadas

de órgãos internacionais, como a ONU, ou de defesa coletiva, como a OTAN.

Concepção política dos Estados Unidos

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

- O mundo pós-guerra fria continua sendo um lugar perigoso.

- O conflito é, assim, inevitável, e torna-se altamente improvável que instituições internacionais possam restringir a tendência da humanidade para a violência.

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

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

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

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

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

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

Esse prisma de observação, do ponto de vista dos países do Primeiro Mundo é mais preocupante quando focado na peculiaridade amazônica, onde coexistem 19 mil km de vias navegáveis, a maior província mineral do planeta, um potencial energético de mais de 100 milhões de kW, um banco de germoplasma e uma biodiversidade incomparáveis, convivendo com a maior floresta tropical do mundo e com reservas de hidrocarbonetos ainda em fase de delimitações.

Uma manobra geopolítica

Uma manobra geopolítica contribuiria, sobremaneira, para neutralizar os verdadeiros propósitos da ALCA (Área de Livre Comércio das Américas) quando os Estados Unidos consolidariam sua hegemonia política, econômica, militar e tecnológica, em todo o continente americano (norte, centro e sul) fragmentando toda e qualquer liderança emergente, regional, subcontinental ou continental onde o Brasil seria o *pivot* mais prejudicado, em face de suas reais possibilidades geoestratégicas.

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

Um capítulo à parte nessa manobra é a atração do Chile para o Mercosul e para o Pacto Andino, pois sua posição geográfica no continente sul-americano e no Pacífico, da Patagônia a Arica, tem imenso valor estratégico.

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

Mais uma vez abre-se uma real oportunidade para a integração da Amazônia, utilizando-se aqui a Declaração da Carta de Belém, em 23 e 24 de outubro de 1980, onde era objetivo do *Tratado de Cooperação Amazônica*, criar, através da união de esforços de Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, mediante o mecanismo permanente instituído no Tratado, modalidades de cooperação e intercâmbio de informações, visan-

do a acelerar o desenvolvimento sócio-econômico dos respectivos territórios amazônicos, preservar seus recursos naturais e reforçar as ações previstas nos planos nacionais correspondentes.

O primeiro artigo da Declaração de Belém anunciava todo um programa de desenvolvimento para a região amazônica, acenando para a possibilidade de que os países amazônicos viessem, finalmente, a unir-se num projeto regional comum, visando ao progresso econômico e social e à proteção e defesa da soberania desses países sobre a mais vasta bacia hidrográfica do planeta.

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

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

A face oculta dessa concepção era que os países desenvolvidos já haviam ultrapassado essas limitações quando a revolução industrial do século XIX, feita à base do ferro, do carvão e da máquina a vapor, permitiu que o Império Britânico e, depois, Alemanha, o Japão e os Estados Unidos estabelecessem as bases de uma economia industrial em escala, sem nenhum controle ou compreensão do que seria um desenvolvimento sustentado que, agora, querem impor aos demais países periféricos, tendo a ONU, o FMI, o Banco Mundial, a Organização Mundial do Comércio e as Organiza-

ções Não Governamentais, como poderosos aliados com acesso pleno aos meios financeiros e à mídia internacional.

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

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

Reservas indígenas

Não bastassem essas preocupações, existem desdobramentos nas áreas de reservas indígenas, onde a questão da tribo Ianomâmi foi a mais polêmica de todas, pelo fato de não respeitar as peculiaridades de um subsolo não conhecido, bem como a faixa de fronteiras, estendendo-se além do território nacional, dificultando a preservação da segurança em áreas de difícil acesso, porém de grandes vulnerabilidades para ações de violações de limites geográficos, da prática de narcotráfico e de contrabando de minérios.

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

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

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

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

As reservas indígenas brasileiras envolvem, hoje, cerca de 200 mil índios, e, aqui, estamos tratando de algo que, pelas suas dimensões, abrange 11% do território nacional. (*vide item 5 da bibliografia*)

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

*O Projeto Sipam**

O projeto Calha Norte dos anos 80 está sendo substituído pelo Sipam (Sistema de Proteção da Amazônia), que abrange o Sivam (Sistema de Vigilância da Amazônia).

O Sivam, baseado em informações via satélite, foi profundamente prejudicado, em face da privatização da Embratel, que transferiu para empresas estrangeiras o monopólio de informações classificadas que detinha em seu acervo e que permitiam o conhecimento de uma realidade preciosa para os interesses nacionais.

Retornando ao Sivam, podemos defini-lo como um instrumento de viabilidade de ações estratégicas, a cargo do governo federal, den-

* N.R.: Ver também "O que é o SIVAM" na RMB 29/00, página 137.

tro de um conceito sistêmico cujos elos são os órgãos governamentais que tenham como objetivo integrar, avaliar e difundir informações e conhecimentos para a defesa, o desenvolvimento e a integração da Amazônia ao restante do território nacional.

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

AS VOCAÇÕES DA AMAZÔNIA

A reserva florestal

Retornando às vocações da região amazônica, verifica-se, num breve bosquejo, que, apesar de tratar-se de um cenário que contém 33% da reserva florestal latifoliada do globo, a Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária) classifica como floresta densa 50% do território; como floresta aberta 30%; como mata de várzea 4%, existindo, ainda, 16% de áreas não florestadas constituídas por campos de várzea, campos de terra firme e manchas férteis. A propósito, existem manchas de terra fértil em toda a região amazônica, cabendo destacar as extensões existentes entre os rios Tapajós e Xingu, onde já se encontra expressiva atividade agrícola em terra roxa de qualidade similar às existentes no território paulista e que estão aptas à produção de cacau.

A vocação energética

A vocação energética é inegável quando só a margem direita do Amazonas tem um potencial estimado em 100 milhões de quilowatts e a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Xingu, destinada a ser a maior

usina hidrelétrica genuinamente nacional, é um exemplo vivo dessa assertiva. Além desse aspecto, existem as reservas, não delimitadas, de hidrocarbonetos, de urânio natural, estimado em 2% das reservas mundiais, e de tório, cujas reservas domésticas chegam a 30% do que existe na Terra. Quanto às biomassas, combustíveis vegetais de alto custo de mão-de-obra e baixa demanda de capitais, o seu aproveitamento é apenas uma questão de tecnologia.

A vocação mineral

A vocação mineral não admite discussão porque estamos falando da maior província mineral do planeta, onde o escudo guianense e o escudo brasileiro foram definidos no arqueozóico, encerrando seis expressivas províncias minerais de valores aproximadamente iguais, embora diferentes em suas dotações.

A mais conhecida de todos os brasileiros, a de Carajás, é a província de maior grau de polimerização do planeta, com 20 bilhões de toneladas de minério de ferro com teor de 60%; 1 bilhão de toneladas de cobre a 1%; 150 milhões de níquel a 1,5%; manganês, estanho, chumbo, zinco, molibdênio, tungstênio, cromo, prata, ouro, alumínio e amianto. (*vide item 4 da bibliografia*)

A piscicultura

A piscicultura, em face das peculiaridades da região, onde a maior bacia hidrográfica do globo interage com o maior rio do planeta e com uma bacia sedimentar costeira, acompanhando o litoral e projetando-se mar adentro, sob a forma de plataforma continental, é outra vocação importante da região amazônica, para satisfazer às necessidades de uma população carente de proteína animal.

A vocação turística

Todas essas vocações naturais da região amazônica concorrem, indubitavelmente, para que se possa identificar a vocação turística para a região, sem prejuízo de ser considerada a presença do maior banco de germoplasma do mundo, acompanhada de uma biodiversidade cuja riqueza, também, não tem paralelo no planeta.

Essa situação excepcional deveu-se, provavelmente, a um comportamento da floresta equatorial, ao longo das idades glaciais, quando, ao avanço das geleiras, as comunidades bióticas resguardavam-se e, posteriormente, reapresentavam-se, ora com suas propriedades orgânicas restabelecidas, ora tornando-se aptas para novas combinações.

Assim, é possível que todas as patologias ou disfunções orgânicas do planeta Terra tenham a possibilidade de encontrar solução no refúgio da biodiversidade amazônica.

O transporte aquaviário

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

Assim foi com o projeto da Mineração Rio do Norte, onde o Rio Trombetas recebe navios de até 50.000TPB; com o Projeto Jari, onde o porto de Munguba recebe navios de 35.000TPB; com o projeto Albrás/Alunorte, quando, no porto de Barcarena, atracam navios de 50.000TPB; com o projeto Alumar e Carajás/Ponta da Madeira, no Maranhão,

onde a Baía de São Marcos pode receber os maiores graneleiros do mundo.

A calha principal do Solimões/Amazonas, escoando a produção dos poços da província de hidrocarbonetos, em Urucu, na confluência dos rios Tefé e Coari, é responsável pelo abastecimento completo da refinaria de Manaus e pela perspectiva de geração de energia e produção de fertilizantes pelos excelentes níveis de gás natural existentes, sem prejuízo de novas descobertas na bacia do Rio Juruá, a 3.200 milhas de Belém, por via fluvial, distância essa superior àquela que une Recife a Gibraltar.

Verifica-se, dessa forma, que, na área fluvial e marítima da região amazônica, convivem a navegação de longo curso, como um instrumento do comércio exterior, a nave-

gação de cabotagem, como uma solução para os problemas de logística nacional, e a navegação interior, aproximando os centros de consumo e de produção, reduzindo custos e contribuindo para a concretização de uma demanda que acelera os aspectos de

desenvolvimento da região.

O regime de chuvas

Para uma área onde o regime de chuvas alcança, não raro, cerca de quatro metros em diversos lugares, a construção e a manutenção de rodovias são extremamente problemáticas e custosas, o que privilegia a importância das vias fluviais indestrutíveis, e com dificuldades restritas a regime de cheias, balizamento e sinalização.

Assim, após tentativas infrutíferas para construir-se a rodovia Porto Velho-Manaus, a linha de comunicação principal que serve

O Brasil não tem um contencioso definido nem problemas de fronteiras, porém continua a apresentar problemas nas fronteiras

à região é o Rio Madeira, que transporta, inclusive, todo o combustível líquido da refinaria de Manaus para Porto Velho.

A rodovia Cuiabá-Porto Velho e o Rio Madeira estão, hoje, integrando a região produtora do Estado de Mato Grosso ao porto de Itacoatiara, na divisa dos estados do Amazonas e do Pará, permitindo uma redução expressiva dos custos do transporte de grãos para consumidores estrangeiros e brasileiros. A indústria Maggi está presente nessa via de escoamento.

A reserva de água doce

Não poderíamos deixar de discutir um problema que afeta, sobremaneira, a Amazônia, em face de seus desdobramentos, a nível internacional, que é a questão de disponibilidade de água doce no mundo.

A revista *Industry and Environment*, da ONU, trata do assunto num tom preocupante. A Terra dispõe de 1.400 milhões de quilômetros cúbicos de água. Desse total, 97% constituem-se de água salgada, distribuída entre os oceanos e os mares. Os 3% restantes têm 77% congelados nas calotas polares e 22% são águas subterrâneas. O total disponível de água doce superficial é pouco mais de 1% e, segundo o relatório da ONU, essa quantidade seria suficiente para atender às necessidades humanas atuais e futuras. Ocorre que o problema existente é a desigualdade na distribuição desse potencial hídrico.

Os 15 maiores rios do mundo respondem por uma terça parte do caudal total existente na superfície do planeta e, desses grandes rios, o Amazonas é responsável por 15% desse total. O problema da água é tão importante que, no dossiê da "Água da Europa", a primeira frase afirma: "A Comunidade Européia não pode desinteressar-se dos problemas da água". (vide item I da bibliografia)

Podemos concluir que, no mundo, a posse de recursos hídricos traz consigo uma forte possibilidade de geração de conflitos, mormente na Amazônia, que responde pelo maior caudal existente no planeta, traçando uma nova e explosiva geopolítica entre os que têm água e os que lutam por conseguí-la.

CONCLUSÃO

Os interesses nacionais e os objetivos estratégicos da Nação brasileira foram identificados e definidos, com rara felicidade por José Bonifácio, logo após a independência, e explicitavam-se na preservação da nova condição política, na fixação das novas fronteiras e no desenvolvimento econômico, através da participação no comércio internacional. A lucidez de José Bonifácio levou à criação imediata dos ministérios da Justiça e da Marinha, visando à integridade do patrimônio nacional, onde a Amazônia já preocupava o poder central pelo seu isolamento e distância.

O Tratado de Madri e o Tratado de Santo Ildefonso, que ratificaram todas as violações do Tratado de Tordesilhas, asseguraram ao Brasil sua forma triangular e amazônica, por excelência, fruto de um determinismo geográfico que concentra nessa região mais de 4 milhões de km² de território nacional.

Apesar dessa peculiaridade, a Amazônia é uma região praticamente virgem, pois somente cerca de 8% de sua superfície são fruto de ação antrópica, ou seja, alterações devidas à ação do homem.

O continente sul-americano continua pleno de contenciosos, e os mais importantes situam-se entre a Venezuela e a Guiana pelo posse da bacia do Essequibo; entre a Venezuela e a Colômbia pelo litígio do Golfo da Venezuela; entre o Peru e o Equador no altiplano andino; entre Chile, Peru e Bolívia

pela Guerra do Pacífico, quando a Bolívia perdeu sua saída para o mar e o Peru os territórios que estão, hoje, na região norte chilena; e entre Bolívia e Paraguai, onde ainda existem resíduos gerados pela Guerra do Chaco. Todos esses contenciosos apresentaram desdobramentos na região amazônica.

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

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

As vocações já identificadas, como a mineral, a agrícola, a energética, a turística e a piscicultura, com sua fonte de proteína animal, devem ser fruto de interações entre governo e empresas, onde a visão sistêmica dos projetos permita que eixos de desenvolvimento substituam conceitos ultrapassados de pólos de irradiação.

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

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

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

Não bastassem essas preocupações, existem desdobramentos nas áreas de reservas indígenas, onde a questão Yanomâmi foi a mais polêmica de todas, pelo fato de ignorar o conhecimento do teor do subsolo, abaixo das reservas concedidas, dificultando a detecção de minerais nobres e a preservação da segurança em áreas de difícil acesso e grandes vulnerabilidades, para ações de violação de fronteiras, da prática do narcotráfico e do contrabando de minérios.

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

Não há dúvida de que, dentro desse contexto, o perigo maior para a região amazônica consiste, exatamente, em permanecer como uma reserva de bens, aguardando uma crescente pressão externa sob a forma de um impulso à fragmentação do seu espaço.

Dessa forma, o Tratado de Cooperação Amazônico será obrigado a pensar em formas de avançar nas tentativas de ocupa-

ção do espaço amazônico e de impulsionar os seus integrantes à cooperação para o desenvolvimento regional. Esse avanço, se delineado numa bem urdida manobra geopolítica, elevará, em curto e médio prazo, o potencial dos países da região, transformando-os no pólo sul-americano parceiro, e não coadjuvante, da economia mundial.

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

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

resistência que exigirá do eventual agressor um preço por demais elevado em vidas humanas e em recursos logísticos.

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

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

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS> / Amazônia /

BIBLIOGRAFIA

1. Caprile, René. "A Guerra das Águas"; *Jornal do Brasil*; Idéias/Ensaio. 22/3/92; Rio de Janeiro, RJ.
2. Carreteiro, Ronald P. *A Navegação na Amazônia*; Editora Calderaro, 1987.
3. Clube Naval. "Simpósio Amazônia Brasileira". *Revista do Clube Naval*. Ano 109, nº 309. Rio de Janeiro, RJ.
4. Gama e Silva, Roberto. "Os Recursos Naturais do Brasil". *Questões Importantes Referentes ao Mar*. São Paulo, SP. Sociedade dos Amigos da Marinha, SOAMAR. Coordenadora: Georgetown Nacarato Nazo, 1996.
5. Guaraciaba, Mirian. "As Áreas Índigenas em todo o Brasil". *Jornal O Globo*. O País, pg. 3, 17/10/93, Rio de Janeiro, RJ.
6. Vidigal, Armando A. "Apontamentos Sobre Estratégia Naval (II)". *Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, v. 119, nº 10/12, out/dez 1999.

ARMAS QUE GARANTEM A PAZ¹

A Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha

RONALDO FIUZA DE CASTRO²
Vice-Almirante

INTRODUÇÃO

A guerra é um fenômeno social que existiu, existe e sempre existirá.

Na guerra não existem certezas; a sua névoa é tão densa que a verdade é sua primeira vítima, portanto a escolha de um sistema de armas para lutar na próxima guerra é uma tarefa que exige muita técnica, mas também sorte.

Por exemplo, há mais de 50 anos, logo após a Primeira Guerra Mundial, a França planejou construir uma linha intransponível, a chamada Linha Maginot, que custou uma grande quantidade de dinheiro, para proteger-se de uma possível guerra. Esta "proteção"

de nada adiantou, porque Hitler acabou conquistando a Bélgica e a Holanda e entrando na França. Isso quer dizer que nem mesmo todo o planejamento e a sofisticação da cultura francesa foram capazes de impedir a invasão de seu território. E acontecimentos desse tipo não são raros.

Para evitar este tipo de equívoco, é necessário que os políticos tenham concepções estratégicas, pois a guerra é uma decisão política. As diretrizes não são estabelecidas pelos militares.

Por outro lado, há algumas regras que são imutáveis no combate.

Segundo o chinês Sun Tsu, autor do livro *A arte da guerra*, escrito antes de Cris-

1 N.R.: O texto deste artigo é uma adaptação feita pela RMB da entrevista concedida pelo autor ao boletim *Balcão Naval* em março de 2003.

2 N.R.: O Almirante Fiuza serviu toda sua vida nas áreas de eletrônica e de computação, fez o curso de Engenharia Aeroespacial no MIT (Massachusetts Institute of Technology) entre 1980 e 1982 e é o atual diretor da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha desde maio de 2002.

to, a guerra é regida pelos seguintes princípios básicos: se você conhece o inimigo, tem a possibilidade de ganhar 50% das batalhas; se conhece o inimigo e a você mesmo, você ganha 100% das batalhas. Mas, se você não conhece a si mesmo e nem ao inimigo, perde 100% das batalhas.

Além do conhecimento, a superioridade numérica também é outro fator importante. O segredo de Napoleão para vencer foi contar com mais gente que o inimigo no local de combate.

Se queres a paz, prepara-te para a guerra. Se você quer efetivamente a paz, deve se preparar para dissuadir os oponentes. No instante em que você se enfraquece por algum motivo, a guerra é inevitável. Quando o lobo ataca uma manada de búfalos, ele procura sempre o mais doente. A natureza aceita isso. O mais fraco sempre sucumbe, seja no reino vegetal ou animal, do micróbio ao elefante.

O mais importante é nunca ser o mais fraco.

Por outro lado, essa não é uma motivação para ser o mais forte, mais competente e mais capaz?

A MARINHA E A GUERRA

No mundo conturbado em que vivemos, perguntamos se as nossas armas nos garantirão a nossa paz.

Em relação à nossa soberania, vale lembrar que, em matéria de guerra, não existe garantia de nada. O que existe são estudos e simulações. Podemos dizer que a Marinha, hoje, é compatível com as nossas ameaças dentro dos limites de nosso país.

Outra questão é que a Marinha não pode ser maior que o Brasil. Se o País está contendo despesas, a Marinha também tem que conter. E, sem dúvida, o sistema de armas é a parte da Marinha que mais sofre com esta restrição.

Para se ter uma idéia, 80% do custo de um navio de guerra é o seu sistema de armas, cuja vida útil pode ser estimada em 20 anos. Acrescente-se a isso o fato de que quanto mais sofisticado o sistema, mais rápido ele se deteriora. E não é apenas uma questão de obsolescência técnica. Dependendo do fabricante, a obsolescência é ain-

Se queres a paz, prepara-te para a guerra. Se você quer efetivamente a paz, deve se preparar para dissuadir os oponentes. No instante em que você se enfraquece por algum motivo, a guerra é inevitável

da mais complicada porque muitas vezes determinadas peças/munições não são mais encontradas no mercado. A Marinha de amanhã certamente sofrerá ainda mais com essa restrição, pois não terá condições para reposição.

E então, como a Marinha vai enfrentar esse problema? Modernizando seus atu-

ais sistemas de armas? Adquirindo novos sistemas? Desenvolvendo no Brasil seus próprios sistemas?

Antes de discutirmos respostas, é importante lembrar que quem define um programa de modernização é o Setor Operativo e o Estado-Maior da Armada. As diretorias, tal como a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM), simplesmente entram como executores dos requisitos que aquelas organizações estabelecem.

A compra de um sistema de armas pressupõe que o setor operativo e o Estado-Maior da Armada tenham identificado uma tarefa específica que a justifique, ou seja, uma tarefa que irá atender a uma determi-

nada ameaça num cenário estabelecido por eles. Para isso, existe um planejamento estratégico, criado há 40 anos pela Marinha, onde os recursos são distribuídos por setores de ação. Este planejamento, feito com dois anos de antecedência, é que prevê, dentre outras, a modernização ou a aquisição de meios e sistemas de armas visando a atender a tais tarefas.

Por exemplo, no momento a Marinha decidiu modernizar seus submarinos não só para que eles estejam capacitados para desempenhar determinadas tarefas como também para evitar deteriorações logísticas. Uma vez determinada essa modernização, a DSAM realiza o estudo de exequibilidade, ou seja, analisa se o custo/benefício é ou não aceitável. Há ainda outras atividades para o DSAM, quais sejam a integração para o sistema de armas da Corveta *Barroso* e o Submarino *Tikuna* (quinto submarino da classe *Tupi*), que está sendo construído. Mas a prioridade é a manutenção dos sistemas de armas operando em condições de pronto uso.

MODERNIZAÇÃO DAS FRAGATAS

No momento, a DSAM está executando o processo de modernização de meia-vida das fragatas classe *Niterói*. A previsão é de que até 2005 todas as seis fragatas sejam entregues modernizadas à esquadra. Três delas já se encontram em pleno processo e a quarta entrou na fase de modernização em abril.

A Fragata *Liberal* foi o primeiro trabalho técnico profissional de modernização de meia-vida de um navio na Marinha brasileira, até porque não havíamos adquirido nenhum navio como as fragatas.

Embora a vida útil de um navio seja em torno de 40 anos, a do seu sistema de armas é de apenas 20 anos e a modernização

de meia-vida de um navio não vale a pena se este já tiver passado do prazo.

Um dos itens mais importantes nestas modernizações são os *softwares* – considerados a essência de um sistema de armas –, e estes estão sendo desenvolvidos por empresas nacionais.

O Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM) demonstrou que já alcançou um nível de competência muito boa nesta área. Tanto na modernização das fragatas como na construção da Corveta *Barroso*, os sistemas de guerra eletrônica que estão sendo utilizados foram desenvolvidos pelo IPqM.

E, para se dimensionar a importância desta conquista, ressalte-se que o sistema de guerra eletrônica é muito difícil de ser adquirido no exterior porque os países que o possuem não vendem ou não ensinam como usar.

Incentivando o desenvolvimento de sistemas nacionais, poderemos inclusive passar da condição de importadores para exportadores de *softwares* de sistemas de armas navais. Por exemplo, a Marinha uruguaia já comprou o nosso sistema de compilação de dados táticos, que foi desenvolvido e produzido no Brasil.

O SISTEMA DE ARMAS DOS AF-1

Também é responsabilidade da DSAM os sistemas de armas das aeronaves. Considerando que os problemas da aviação embarcada são muito complexos, devemos assumir que a aeronave *AF-1*, o nosso primeiro avião de asa fixa, tem como uma de suas finalidades ensinar. Esta é a visão que devemos ter quando pensamos em sua modernização.

Quanto aos sistemas de armas que deveriam equipar os *AF-1* operados pelo Navio-Aeródromo *São Paulo*, julgamos que, apesar do sistema ideal ser o que podemos ter, o *Piranha*, um míssil ar-ar nacional de

curto alcance, poderia atender às tarefas básicas de autodefesa.

O emprego de novas armas guiadas – incluídas no programa de modernização do AMX da FAB –, como mísseis/bombas guiadas a laser e infravermelho, mísseis antinavio e armas anti-radar, não é compatível com as nossas *AF-1*.

As aeronaves *AF-1* não foram projetadas para o emprego dessas novas armas. Sua concepção é de um vetor aéreo da década de 70 capaz de lançar bombas não inteligentes e mísseis de curta distância.

A INTEGRAÇÃO DOS SISTEMAS DE ARMAS

A integração é a parte mais cara e mais difícil da modernização de um sistema de armas. Trata-se do desenvolvimento de *softwares* capazes de integrar diversos sistemas. Mas, para que esses *softwares* sejam capazes de se comunicar com os outros sistemas, é necessário que haja uma padronização de interfaces.

Tomemos o exemplo dos computadores.

Antigamente, não era possível comprar a unidade de disco de um fabricante, a memória de outro e a impressora de um terceiro. Tudo precisava ser do mesmo fabricante, até mesmo os estabilizadores. Hoje, as interfaces foram padronizadas, permitindo um leque bem maior de opções.

Em relação ao sistema de armas, ocorre uma situação semelhante. A padronização de interfaces facilita e barateia a integração, permitindo, por exemplo, que se tenha um navio inglês com radar americano e míssil

russo. Ou seja, não nos obriga a depender de apenas um fabricante.

Por isso, a primeira regra a ser observada na compra de um sistema de armas é somente aceitar um equipamento cujas interfaces sejam abertas. Não se pode comprar uma caixa-preta. Atualmente, existe no próprio edital de licitações de compra de sistema de armas uma cláusula referente a padronizações para as interfaces.

Outra importante regra que deve ser observada é nunca comprar armas em desenvolvimento – elas podem dar certo ou não. A única exceção a ser feita neste quesito é quando se desejar incentivar a produção da indústria de defesa nacional.

O emprego de novas armas guiadas – incluídas no programa de modernização do AMX da FAB –, como mísseis/bombas guiadas a laser e infravermelho, mísseis antinavio e armas anti-radar, não é compatível com as nossas *AF-1*.

AS ARMAS INTELIGENTES

Em todas as situações em que as armas tradicionais não forem suficientes, é indicado o emprego de armas guiadas. Entretanto, a guerra, como já foi dito, é um fenômeno social complexo, onde o fator econômico é preponderante. Por isso, num combate, deve-se bus-

car atingir o propósito, ou seja, cumprir a tarefa da maneira menos onerosa possível.

Por exemplo: um míssil Exocet, com uma carga útil de 100 kg, custa US\$ 2.500.000, enquanto uma bomba com 100 quilos de explosivos, para ser lançada de uma aeronave *AF-1*, custa R\$ 5.000,00, o que equivale a dizer que pelo preço de um Exocet pode-se comprar cerca de 2 mil bombas.

Dissemos anteriormente que o sistema de armas ideal é o que podemos ter, mas obrigatoriamente este tem que cumprir a missão.

Existem situações em que o emprego de armas guiadas é indicado, como quando não se está disposto a correr nenhum risco. É a guerra do país muito rico contra o país muito pobre, como, por exemplo, é o caso dos Estados Unidos contra o Iraque. Os americanos não estavam dispostos a arriscar a vida de seus pilotos, e por isso empregaram armas guiadas, não importando que fossem muito mais caras; por mais que fossem, não seriam tanto quanto a vida de um americano.

Outra situação onde é desejável o emprego dessas "armas inteligentes" é quando existem alvos com alto grau de defesa e é preciso assegurar o acerto na primeira tentativa. Para isso o aumento do grau de sofisticação da arma vai depender do grau de sofisticação da defesa. É a velha história do escudo e da lança: a lança deve ser forte o suficiente para furar o escudo. Esta é a evolução técnica da guerra.

AS ARMAS DOS SUBMARINOS

No comércio de armas, a "maquiagem" de armamento é bastante comum. Muitas vezes, mísseis são "maquiados" a fim de que pareçam sofisticados, para que possam ser vendidos como grandes novidades.

Não será o caso da empresa alemã Mauser, que está estudando o uso de canhões automáticos leves para a proteção de submarinos? Isso até parece brincadeira!

Na Segunda Guerra Mundial, quando os submarinos tinham canhões, eles precisavam vir à superfície para usá-los, o que os tornava extremamente vulneráveis.

Como a característica básica do submarino é a discreção, seria um absurdo optar por uma arma que o obrigasse a subir à superfície, oferecendo tamanha vulnerabilidade.

Os nossos submarinos só possuem uma arma — o torpedo —, que é ofensiva e defen-

siva. No máximo, eles podem também ser equipados para plantar campo de minas.

Os torpedos são as armas ideais. Eles têm maior alcance e podem ser guiados por sonares. Ou seja, os submarinos nunca precisarão subir à superfície para disputar com o canhão.

O que dificulta a atuação dos submarinos é o helicóptero que arria o sonar para detectar a presença do navio. Contra o helicóptero, o submarino não tem armas. Por isso, o melhor remédio é tentar fugir e manter-se o mais longe possível dele.

OS MÍSSEIS DA MARINHA BRASILEIRA

Os nossos helicópteros são equipados com o Exocet e Sea Skua.

Discordo que o míssil Exocet possa ser considerado pouco atrativo. Ele é um míssil antinavio, superfície-superfície e bastante eficaz dentro das suas possibilidades.

Em relação ao míssil antitanque Brimstone, foi uma impostura inglesa frustrada.

Já o Alarm, embora também seja um míssil inglês, promete grandes esperanças, atuando em cima do radar inimigo. No entanto, num combate naval, ele tem pouca utilidade.

Um míssil semelhante está sendo desenvolvido pelo Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA), mas ainda se encontra em fase de cabeça de série.

AS ARMAS DAS GUERRAS QUÍMICAS E BIOLÓGICAS

É lógico que mesmo as bombas "burras" podem usar munição química e biológica, pois sua carga útil normal é um explosivo, que não é nada mais do que uma munição química.

Uma arma naval biológica ou química não tem muito sentido se for usada em mar aberto.

Entretanto, os navios precisam navegar em águas estreitas ou escalar em diversos portos, e por isso eles são preparados para resistir a um ambiente biológico ou quimicamente contaminado.

Não existe nenhuma forma eficaz de se preparar a defesa contra uma guerra química ou bacteriológica prolongada, mesmo porque, por exemplo, o peso das roupas preparadas impede os combatentes de se moverem com a agilidade necessária. O que se procura fazer é proteger o homem para que ele possa sair do ambiente contaminado.

As cruéis consequências de uma guerra química puderam ser observadas na Primeira Guerra Mundial, resultando na sua abolição pela Convenção de Genebra.

O Brasil, particularmente, nunca teve nenhuma arma química.

Em relação à guerra bacteriológica, não existe nenhum caso oficial. Este é um terreno que ainda pertence à ficção científica. No entanto, existem especulações acerca do vírus da gripe espanhola, em 1918. As maiores perdas da Marinha brasileira em Dakar, durante a Primeira Guerra Mundial, foram fruto da gripe espanhola.

Até podemos imaginar a possibilidade de fugir da emissão de gases venenosos, calculando a direção do vento etc., mas não temos como nos proteger do bacilo de antraz.

Esta é uma arma de terrorista que não teme a retaliação, ou não se importa com ela. É a guerra do século XXI!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<SISTEMAS> / Sistemas de armas /; Diretoria de Sistema de Armas; Ciência e Tecnologia na Marinha;

**O querer de fato desperta a força
de vontade e abre o caminho para a
realização.**

BARÃO DO RIO-BRANCO E A MODERNIZAÇÃO DA DEFESA*

Homenagem da *Revista Marítima Brasileira* ao
Barão pelo centenário de posse no cargo de ministro
das Relações Exteriores.

MAX JUSTO GUEDES
Contra-Almirante (Ref^a)

SUMÁRIO

Introdução

A situação da defesa nacional em 1903

A Marinha e as questões com a Bolívia e o Peru

O Programa Naval do Ministro Júlio de Noronha

O caso da canhoneira alemã *Panther*

Continua o problema com o Peru

Rio-Branco, Alexandrino e a modificação do Programa Naval de 1904

Conclusões

INTRODUÇÃO

Em 20 de março de 1908, endereçou o Barão do Rio-Branco ao Almirante Alexandrino de Alencar, seu colega de ministério, no exercício da pasta da Mari-

nha, ofício no qual interrogou-o a respeito das construções navais que se faziam para a Armada brasileira em Newcastle-on-Tyne e Barrow-in-Furness.

“Quando teremos aqui uns 16 destroyers? Dentro de dois meses? E uma

* N.R.: Este texto é uma contribuição do autor ao Seminário “Rio-Branco, América do Sul e a modernização do Brasil”, organizado pelo Instituto Rio Branco com a colaboração da Fundação Alexandre de Gusmão e do Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais e realizado em 28 e 29 de agosto de 2002, em Brasília.

Veja também: “Rio Branco e as nossas fronteiras”, do mesmo autor, na *RMB* 2º trim/1995, pág. 15 e “O Barão de Rio Branco e a política internacional” na *RMB* 4º trim/2002, pág. 167.

esquadilha de 16 canhoneiras protegidas em Matto Grosso e 2 bons encouraçados de rio? Dentro de quatro meses? E no Amazonas, uma boa flotilha de canhoneiras protegidas? Antes do fim do ano? E dois bons navios de combate comprados para esperar os tres grandes? *Si vis pacem ...*". (1)

Ao historiador menos avisado, deparando-se com este confidencial no Arquivo Rio-Branco poderá parecer estranhíssimo que fosse ele da lavra do grande vitorioso, menos de dez anos antes do famoso arbitramento da questão de limites com a França, decidida em favor do Brasil pelo governo da Confederação Suíça (1º de dezembro de 1900), decisão que incorporava definitivamente ao Brasil nada menos de 255.000 quilômetros quadrados entre o Oiapoque e o Amazonas. Teria mudado o Barão, ele que sempre abominara o militarismo político? Lembremo-nos do que escrevera a Sousa Correia, em janeiro de 1896: "O Prudente de Moraes [primeiro presidente civil da República] tem as melhores intenções. É um homem puro ... já tem reparado muitas injustiças do tempo da ditadura militar, procedendo com prudência [não fora o nome] e firmesa. Mas é preciso atender a que ele está cercado de perigos com a influência que ainda têm os Jacobinos e com esse elemento perturbador do militarismo político". (2)

A resposta àquela pergunta é, obviamente, negativa; naquele começo de século XX, o que haviam mudado eram os dirigentes dos países com os quais ainda tínhamos pendências fronteiriças!

Em 15 de novembro, iniciou-se o período presidencial de Rodrigues Alves, em plena efervescência da questão acreana, que não fora solucionada por Campos Sales; quem melhor para assumir as Relações Exteriores que o vitorioso em Palmas e no Amapá para resolvê-la? No dia 6 de julho de 1902, o próprio presidente Cam-

pos Sales telegrafou ao Barão: "Rodrigues Alves deseja confiar-lhe pasta exterior e encarregou-me consultá-lo esperando de seu patriotismo não recusar. São esses também os meus votos".

Com todas as suas forças e argumentos, procurou Rio-Branco declinar do convite; não o conseguindo, resignou-se à nova e ciclópica missão, chegando ao Rio de Janeiro em 1º de dezembro daquele mesmo ano. Desembarcou do *Atlantique*, no qual cruzara o Atlântico, na famosa Galeota D. João VI, hoje uma das relíquias do Espaço Cultural da Marinha; do cais Pharoux ao Clube Naval, onde pronunciou histórico discurso, foi apoteótica a recepção. Seu pronunciamento deixou antever, mesmo referindo-se ao passado, o que faria nos pouco mais de nove anos em que permaneceria na pasta que naquele dia assumiu: "Toda a minha força, toda a atividade que pude desenvolver nas minhas últimas missões resultaram não só da minha convicção do nosso bom direito, mas principalmente da circunstância de que eu me sentia apoiado por todo o povo brasileiro, inteiramente identificado com ele". (3)

A SITUAÇÃO DA DEFESA NACIONAL EM 1903

As múltiplas atribulações dos primeiros anos da República, notadamente a Revolta Federalista (concluída em 1895) e a Revolta da Armada (setembro de 1893 / abril de 1894) haviam prejudicado fortemente os meios e o moral (4) do Exército e da Marinha, notadamente desta última, que viria cessar inteiramente a construção naval no País e encomendara mal no exterior, na tentativa governamental de restaurá-la. Sucederam-se os ministros da Marinha (quatro, no período de seis anos), o que impediu a elaboração de um programa naval ao menos razoável.

Assumindo o poder, Rodrigues Alves convidou para a pasta da Marinha o Almirante Júlio César de Noronha, que assumiu em 15 de novembro de 1902. Ao apresentar "nos termos do art. 51 da Constituição da República" o relatório relativo a 1903, o novo ministro foi contundente em relação ao nosso material flutuante: "está [ele] tão empobrecido que nem sequer conta uma verdadeira unidade de combate, na moderna aceção do termo."

Effectivamente, exceção feita dos guarda-costas *Deodoro e Floriano*, do cruzador protegido *Barroso* e dos cruzadores-torpedeiros *Tymbira*, *Tupi* e *Tamoyo*, que, no seu genero, são eficientes [eram as aquisições após a conclusão da Revolta da Armada] e bem assim do *Riachuelo*, *Aquidaban*, *Benjamin Constant* e *Republica*, que podem ser utilizados como força de reserva, nenhum outro navio tem o menor valor militar". (5)

Não se furtou Noronha a uma comparação com o Chile, que, entre 1891 e 1900, cuidara seriamente da renovação de sua Marinha de Guerra. Os resultados do esforço viram os Júlio de Noronha quando os novos navios fizeram escala no Rio de Janeiro, em agosto de 1902. Aqui aportou o Cruzador *Chacabuco* (capitânia), de 112 metros de comprimento e 11 de boca, velocidade de 24 nós, dois canhões de 203 mm e 10 de 120 mm; possuía, além de armamento menor, cinco tubos lança-torpedos. Completavam a esquadilha três *destroyers* (*Thompson*, *Merino Jarpa*, *O'Brien*), todos construídos na Inglaterra e dois transportes (*Rancagua* e *Maipo*), adquiridos também neste país.*

Haviam sido gastos uma média de 24.576 contos anuais para a construção de navi-

os que totalizavam 43.430 toneladas e dado substancial impulso ao porto militar de Talcahuano, onde só o dique custara 489.300 libras esterlinas; além disso, em diferentes pontos da vasta costa daquele país haviam sido construídos depósitos de carvão capazes "de abastecer a esquadra por espaço de tres annos". (6)

E numa severa crítica aos seus antecessores acrescentou: "O Brazil, durante o mesmo decurso de tempo, despendendo, em termo médio 28.657 [contos anuais] limitou-se a augmentar o seu poder naval com a aquisição de navios, cujo deslocamento não excedeu de 27.179 toneladas". (7)

A MARINHA E AS QUESTÕES COM A BOLÍVIA E O PERU"

Com esta Marinha e com o Exército que não lhe era muito superior, viu-se o Barão do Rio-Branco às voltas com a Questão do Acre; a partir de janeiro de 1903, a revolução liderada por Plácido de Castro estava vitoriosa, enquanto o General Pando, presidente boliviano, deslocou-se com suas tropas para bater os brasileiros; simultaneamente, o nosso governo determinou que se aprestassem forças de terra e mar, ante a perspectiva de uma guerra, pela qual manifestações populares, insufladas pela imprensa, pronunciavam-se.

Com a pronta reação que o caracterizava em momentos de crise, convenceu o Barão ao Presidente Rodrigues Alves ser necessária a ocupação militar do Acre por tropas do Exército, enquanto a Marinha constituiu a Divisão Norte, comandada pelo Contra-Almirante Alexandrino de Alencar e integrada pelo *Floriano* (capitânia), *Tupi* e Caça-Torpedeiro *Gustavo Sampaio*, que

* N.R.: Do JFS 1917: *Chacabuco*: 1898 - 4.300 tons. - 2/8 - 10/4'1 - 5 TLT - 24 nós; *Cap. Thompson*: 1902 - 480 tons. - 1/12 pdr - 5/6 pdr - 2 TLT/18 - 31 nós; *Cap. Merino J.* e *Cap. O'Brien*: 1902 - 1/12 pdr - 5/6 pdr - 2 TLT/18 - 30 nós.

** N.R.: Ver também "Incidentes na Amazônia em 1949" na RMB 2º trim/2003, pág. 189.

torpedeara o Encouraçado *Aquidabã* por ocasião da Revolta da Armada.*

Foge ao meu propósito historiar a questão Brasil-Bolívia até o Tratado de Petrópolis (17 de novembro de 1903); basta lembrar que Rio-Branco mostrou-se sempre contrário à arbitragem ou à conquista (disfarçada ou pela força) do território em disputa. A arbitragem, segundo o Chanceler, era "recurso bastante demorado e para ser empregado depois se for indispensável" (8); a questão com a Inglaterra sobre a Guiana Inglesa não tardaria a dar-lhe razão. A conquista diminuiria a força moral do Governo, que era um dos seus trunfos. É evidente que o Barão temia a primeira, pois não acreditava nos direitos brasileiros ao território e, certamente, carecia de argumentos histórico-geográficos para defendê-los; daí a preferência pelo tratado e os gastos dele decorrentes.

Ficou prontamente positivado a Rio-Branco o precário estado das forças armadas brasileiras, notadamente da Marinha, o que, a partir de então, procurou constantemente minorar, pela rápida aquisição de navios já construídos. Por isso, já antes do final da questão (31 de agosto), aventou ao Ministro Almirante Noronha a possibilidade da compra dos navios de guerra que a República Argentina mandara construir nos estaleiros italianos (um cruzador couraçado, tipo *Amalfi*, 9.800 toneladas, velocidade de 22,5 nós, qua-

tro canhões de 10 polegadas e restante do armamento compatível com a artilharia principal e seis torpedeiros *destroyers* de 450 toneladas e 30 nós de velocidade). O cruzador era mais poderoso que os nossos *Deodoro* e *Floriano* juntos e estava sendo oferecido por 1 milhão de libras esterlinas. Seria, evidentemente, solução paliativa, enquanto Noronha não concluísse e desse início ao seu ambicioso programa naval. (9)

Vendo que a Marinha, querendo armar-se

com os melhores meios, não sanava sua reconhecida fraqueza, o Barão voltou à carga em 11 de março de 1904, lembrando ao Ministro Noronha que a Casa Flint & Cia, de Nova Iorque, insistia ser credora dos Couraçados *Prat* e Cruzador *Chacabuco*,** pelos quais poderia o Brasil oferecer 700.000 libras esterlinas, caso fossem bons vasos de guerra.

Precavia-se o grande ministro, pois, desde julho de 1903, o Peru queria também discutir com o Brasil os seus limites, reclamando para si até mesmo boa parte do Amazonas e já invadira (outubro de 1902) o Alto Juruá e, em junho do ano seguinte, o Alto Purus.

No dia imediato veio a resposta do Almirante Júlio de Noronha: queria ele, "com urgência, adquirir navios novos e couraçados capazes de collocarem a nossa força naval em situação de não receiar dos nossos vizinhos ou de bem defender a integridade da pátria" (10); no entanto, aceitava

O Peru queria também discutir com o Brasil os seus limites, reclamando para si até mesmo boa parte do Amazonas; já invadira (outubro de 1902) o Alto Juruá e, em junho do ano seguinte, o Alto Purus

* N.R.: Do JFS 1917 e 1908 (G.S.): *Floriano*: 1899 - 3.162 tons. - 2/9'2 - 4/4'7 - 2TT/18 - 14 nós. *Tupí*: 1896 - 1.030 tons. - 2/4'7 - 6/6 pdr - 3 TLT/14 - 23 nós. *Gustavo Sampaio*: 1896 - 500 tons. - 2/3'5 - 3 TLT - 18 nós.

** N.R.: Do JFS 1917: *Prat*: 1890 - 6.970 tons. - 4/9'4 - 8/4'7 - 4 TLT - 19,5 nós. *Chacabuco*: 1898 - 4.300 tons. - 2/8 - 10/4'7 - 5 TLT - 24 nós.

as razões do Barão para que, no intuito de "evitar conflicto ou guerra com o Peru" seria possível a aquisição do Cruzador *Chacabuco*, "que é de recente construção (1901 a 1902) por £ 383.000 ... ou mesmo £ 400.000", buscando-se saber primeiro as condições em que se achava. Rejeitava, no entanto, a compra do *Prat*, construído em 1893 e deixando "muito a desejar como navio coraçado". (11) Opinava-se o técnico e, diga-se, com inteira razão.

Mas Rio-Branco, com seu dinamismo e sua tenacidade incomparáveis, não desistiu; em 2 de maio voltou ele à carga junto ao ministro da Marinha: "Hontem conversei com o Presidente [Rodrigues Alves] sobre a necessidade de encomendarmos já e já dois bons encouraçados, porque o Peru pôde romper conosco logo que haja feito as suas encomendas - se é que já as não fez - e nesse caso ficaremos impossibilitados de fazer as nossas, pois nenhum estaleiro as poderá aceitar.

O Presidente disse-me que pedirá ao Congresso o necessário crédito ... com urgência. Quem sabe, porem, se, prevenido pelo telegrapho, o Peru se adiantará em romper?

Creio, pois, que nos devemos considerar - como de facto estamos - em

circunstancias extraordinárias e que é mais seguro fazer já e já as encomendas em segredo, sem esperar pela aprovação do credito. Poderíamos tambem procurar comprar já o *Chacabuco* aos chilenos. Há patriotismo nesta terra e o Congresso e a nação sem duvida approvarão todos os actos de previdencia praticados com o fim de evitar a guerra ou de a aceitar com a superioridade de forças que podemos e devemos ter". (12)

Ainda em maio e, posteriormente, em setembro, o Barão apresentou ao Almirante Júlio de Noronha pessoas interessadas em oferecer navios ou indicar estaleiros para construção daqueles que fariam parte do Programa Naval que Júlio de Noronha preparava.

O PROGRAMA NAVAL DO MINISTRO JÚLIO DE NORONHA

Enquanto o Barão do Rio-Branco fazia ingentes esforços para minorar nossa crítica situação, Noronha e a Marinha seguiam a doutrina criada e difundida pelo Almirante Alfred Mahan (da Marinha Americana) que preconizava a necessidade das forças navais de um país terem esquadra capaz de, atuando reunida, disputar ao inimigo, em batalha decisiva, o domínio do mar; a vitória nesta definiria o fim da campanha.

QUADRO Nº 1

PROGRAMA DE 1904

TRÊS Encouraçados de 14.000 toneladas	TRÊS Cruzadores - Encouraçados de 9.500 toneladas	SEIS Caça- Torpedeiros de 400 toneladas	SEIS Torpedeiras de 130 toneladas	SEIS Torpedeiras de 50 toneladas	TRÊS Submarinos (Características indefinidas)	UM Navio Carvoeiro de 9.500 toneladas
12 canhões de 254mm/50cal 16 canhões de 76mm 3 tubos torpédicos Velocidade: 19 nós	8 canhões de 254mm/50cal 14 canhões de 76mm 3 tubos torpédicos Velocidade: 23 nós	4 canhões de 76mm 2 tubos torpédicos Velocidade: 31 nós	2 canhões de 47 mm 2 tubos torpédicos Velocidade: 26 nós	1 canhão de 47mm 1 tubo torpédico Velocidade: 20 nós		Capacidade de Transporte: 6.000 toneladas de carvão Equipado para abastecimento no mar Velocidade: 14 nós

O Programa Naval então elaborado (Quadro nº 1) foi sábia e ardorosamente defendido no Congresso, em julho de 1904, pelo Deputado Laurindo Pitta; o Decreto 1.296, de 14 de dezembro de 1904, autorizou os recursos solicitados.

No relatório ministerial relativo a 1904 (publicado em abril de 1905), explicou detalhadamente o programa proposto, detendo-se especialmente no relativo ao armamento que guarneceria os navios e à espessura das couraças. Nortearam a escolha os recentes ensinamentos da guerra russo-japonesa, nomeadamente as batalhas de Port Arthur e Tsushima e as características dos encouraçados *Mikasa* e *Cesarevitch*, bem assim dos *Kashima* e *Katori*, japoneses, que estavam sendo construídos.*

A execução do programa seria parcelada, sendo iniciada pela proposta para a construção dos três encouraçados. Só em janeiro de 1906 foi selecionada a Armstrong Whitworth & Co, Limited, que apresentou o menor preço; ela também obrigou-se a construir o novo arsenal, pelo que o ministro presumia que "dentro em pouco" teria início o "programa naval de 14 de dezembro de 1904". (13)

Embora os esforços do Barão do Rio Branco para acelerar a modernização de nossa Marinha durante todo o ano anterior (1905), ainda em função da questão com o Peru, que se armava, construindo navios na Itália, adquirindo canhões e armamento portátil na Alemanha e Áustria, deslocando navios para o Departamento de Loreto

e canhões para Iquitos e enviando certo Almirante Carvajal para fiscalizar navio em construção nos "estaleiros de Wickers" (14), os alertas do Chanceler foram seguramente vãos (continuamente abastecia ele o nosso Júlio de Noronha com importantes artigos publicados no exterior, especialmente no Chile), pois a Marinha continuava a "estudar" o Programa de 1904 e não demorariam as discussões em torno do mesmo, decorrentes das lições da guerra russo-japonesa e da visão do Almirante John Fisher, Primeiro Lorde do Almirantado Britânico.

Baseando-se nas concepções do engenheiro naval italiano Cuniberti, que concebeu planos para um navio capital destinado às Linhas de Batalha, Fisher decidiu adotá-las para modernizar a Royal Navy e mandou construir o *Dreadnought*;" tão revolucionário foi ele que seu nome transformou-se em substantivo para designar os navios capitais das novas esquadras.

Foi o *Dreadnought* estopim para os debates em torno do chamado Programa de 1904, a partir de julho de 1906, tanto no Congresso quanto na imprensa; paladinos da modificação do programa foram o Deputado José Carlos de Carvalho e o Almirante Alexandrino de Alencar, então senador e depois ministro da Marinha de Afonso Pena.

O CASO DA CANHONEIRA ALEMÃ *PANTHER***

Ainda naquele ano de 1905, enquanto Rio-Branco estava às voltas com a ques-

* N.R.: No JFS 1917: *Mikasa*: 1900 - 4/12 - 14/6 - 20/12 pdr - 4 TLT/18 - 18 nós. *Kashima* e *Katori*: 1905 - 16.400 tons. - 4/12 - 4/10 - 12/6 - 5 TLT/18 - 18,5 nós. *Cesarevitch* (*Tsessarevitch*): 1901 - 13.380 tons. - 4/12 - 12/6 - 4 TLT - 18 nós.

** N.R.: Do JFS 1917: *Dreadnought*: 1906 - 10/12 - 22/12 pdr - 5 TLT/18 - 21 nós.

*** N.R.: Canhoneira de 1901 deslocando 1.000 toneladas e armada com 2 canhões de 4'1 (105mm) desenvolvendo velocidade aproximada de 13,5 nós (JFS 1917). Veja foto na RMB 4º trim/2002, pág. 186. Ver também "A diplomacia das canhoneiras e o Brasil" na RMB 1º sem/1992, pág. 179. Falam sobre a canhoneira alemã *Panther* a RMB 1º sem/1903, pág. 957 e RMB 2º sem/1905, pág. 409 (Dados extraídos do Índice Remissivo).

tão peruana, houve o caso da Canhoneira *Panther*, que, após visitar diversos portos brasileiros, inclusive o Rio de Janeiro (setembro/outubro de 1905), provocou um caso no sul.

A canhoneira alemã parecia fadada a criar crises internacionais (14) e não foi diferente na sua passagem pelo Brasil; aqui visitaria múltiplos portos, desde a Paraíba, no início de agosto de 1905 até o Rio Grande, em dezembro do mesmo ano.

Admirador da Alemanha, Rio-Branco procurou logo facilitar junto à Marinha a visita da canhoneira, inclusive obtendo permissão para que, na Baía da Ilha Grande, efetuasse exercícios de artilharia (15); no entanto, a 27 de setembro, Júlio de Noronha participou a Rio-Branco que, logo na Paraíba, houvera descortesia do comandante da *Panther* com o capitão-do-porto daquele estado. (16)

Imediatamente, o chanceler determinou à nossa Legação em Berlim que levasse o fato ao conhecimento do Governo Alemão. (17)

Mas não pararia aí o problema do *Panther*; na passagem por Itajaí, um marujo do navio desertara e chegou ao Rio de Janeiro a notícia de que oficiais e marinheiros alemães haviam desembarcado no porto catarinense para capturar o criminoso (a deserção, desde tempos remotos, sempre foi considerada crime). Explodiram no Rio de Janeiro manifestações exaltadas e exigiram-se represálias, enquanto alguns jornais criticavam a lentidão e apatia do Itamaraty.

Às voltas com o problema peruano, de muito maior relevância, nem por isso deixou Rio-Branco de tomar as providências que o caso exigia, atuando de forma dura com o ministro alemão von Treutler; Alvaro Lins relata minuciosamente a posição

do Barão em relação ao ministro e registra este diálogo, ocorrido em Petrópolis (na Westphalia) na manhã de 9 de dezembro:

Von Treutler:

"Devo declarar que [no caso da *Panther* ser capturada pela divisão naval brasileira que seguira para o Sul] seria muito grave uma provocação dessa espécie ao Império Alemão."

Rio-Branco:

"Mais grave ainda é violar a soberania territorial brasileira".

Von Treutler:

"Mas, Excelência, isto poderia ser motivo para uma guerra".

Rio-Branco (incisivo):

"Pois que seja uma guerra, Excelência, se isto desgraçadamente vier acontecer".

Em 2 de janeiro de 1906, explicado corretamente o caso, a Legação Alemã, em nome do Kaiser, apresentou ao Governo brasileiro "os mais vivos protestos de amizade e consideração ao Brasil". (18)

Pois que seja uma guerra, Excelência, se isto desgraçadamente vier acontecer

CONTINUA O PROBLEMA COM O PERU

Mas a real preocupação do Barão continuava a ser a questão peruana. Em 2 de outubro de 1905 participou ele ao ministro da Fazenda, Leopoldo de Bulhões, e aos ministros da Marinha e da Guerra que o Senado peruano aprovara o projeto (oriundo da Câmara dos Deputados) que autorizava o Governo a levantar novo empréstimo de £ 600.000 para aquisição de navios e armamento, dando como garantia o imposto sobre o sal. (19)

Em 24 de março de 1906 Rio-Branco participou a Júlio de Noronha a viagem da lan-cha peruana *America* a Iquitos (20); mais

preocupante foi o lançamento ao mar, em Barrow, do Cruzador *Almirante Grau*,^{*} em construção no estaleiro da Vickers; era já o resultado do tal empréstimo de £ 600.000 e do produto de subscrição pública. Mais uma vez teve razão o Barão quando pediu ação para depois conseguir os meios, exatamente como acabara de fazer o Peru. (21)

Estava no final a gestão de Júlio de Noronha na pasta da Marinha, mas o Barão, incansável, ainda comunicou-lhe, em 1^a de novembro, que a Vickers, com todo o segredo, estaria construindo para o Peru, além dos três cruzadores, um submarino. (22)

RIO-BRANCO, ALEXANDRINO E A MODIFICAÇÃO DO PROGRAMA NAVAL DE 1904

Em 15 de novembro de 1906 assumiu a Presidência o Conselheiro Afonso Pena e, com ele, o novo ministério; Rio Branco continuou na pasta das Relações Exteriores, a da Marinha foi ocupada pelo Almirante Alexandrino de Alencar e a da Guerra pelo General Hermes da Fonseca.

Não demorou Alexandrino a obter do Congresso, a 23 de novembro, a anulação do Decreto 1.296, que estabelecera o crédito para o Programa Júlio de Noronha; o novo decreto recebeu o número 1.567 e aprovou outro programa, mostrado no Quadro 2.

Alexandrino e aqueles que como ele pensavam e auxiliavam na aceitação do Programa de 1906 assim justificaram-no: a guerra russo-japonesa trouxera lições inexistentes em 1904, quando da elaboração do Programa Júlio de Noronha; os recursos disponíveis deveriam ser empregados na aquisição do que melhor e mais moderno havia na construção naval, não sendo cabível que fossem os novos navi-

os inferiores aos que, porventura, enfrentassem; tendo a distância dos combates passado de três quilômetros para oito e dez, a artilharia deveria ter seu calibre aumentado para ser efetiva, o que exigia navios de maior tonelagem para suportá-la; com os combates sendo travados em distâncias muito maiores, os tubos torpédicos tornavam-se desnecessários nos navios capitais; a artilharia secundária, para enfrentar as forças ligeiras adversárias, também de maior porte, deveria ter seu calibre ampliado; a blindagem dos navios capitais deveria ser aumentada, de molde a proteger as máquinas, a torre de comando e a estação radiotelegráfica; o navio capital ideal para as novas linhas de batalha deveria ter como modelo o inglês *Dreadnought*; os cruzadores-couraçados deveriam ser substituídos por cruzadores leves esclarecedores (*scouts*), mais rápidos e mais baratos, armados com canhões de médio calibre; os *destroyers* substituiriam os caça-torpedeiros e deveriam ser em número bem maior que os do Programa de 1904, pois cinco deles, mais um *scout*, acompanhariam cada encouraçado; um navio-mineiro seria indispensável, pois as minas submarinas haviam demonstrado sua eficácia na guerra russo-japonesa, que era, conforme se afirmava, o novo paradigma. (23)

Findara-se, assim, o ano de 1906 sem que houvesse qualquer modificação para melhor na esquadra brasileira, cujo estado, afirmara Júlio de Noronha ao assumir a pasta, quatro anos antes, estava tão empobrecido que nem sequer contava com uma verdadeira unidade de combate, na moderna acepção do termo. Fora vã a insistência quase desesperada de Rio-Branco para rapidamente dotá-la de melhores meios, conforme já mostrei.

* N.R.: Do JFS 1917: *Almirante Grau* e *Cel. Bologuesi*: 1906 - 3.200 tons. - 2/6 - 8/14 pdr - 2 TLT/18 - 24 nós.

Tal descuido, ou a busca do ideal, enervava o Barão, que necessitava de respaldo militar imediato para solucionar nossos problemas de fronteiras com os vários vizinhos.

No final de 1906, continuando ele na pasta, novos problemas surgiram, desta vez na outra margem do Rio da Prata, tranqüila desde a apoteótica visita de Roca ao Rio de Janeiro e a retribuição de Campos

Sales, na famosa Divisão Branca (*Riachuelo, Barroso e Tamoio*) que foi a Buenos Aires em 1900. (24)*

Logo no início daquele ano faleceu Bartolomeu Mitre, sincero amigo do Brasil; pouco depois, desapareceu o Presidente Manuel Quintana e igual destino teve Carlos Pellegrini. Ao assumir a presidência o Vice-Presidente Alcorta, o país parecia assustado com a perspectiva do aumento

QUADRO Nº 2

PROGRAMA DE 1906

Três Coraçoados de 2.250 toneladas	Três Scouts de 3.100 toneladas	Quinza Destroyers de 650 toneladas	Três Submarinos (Características indefinidas)	Um Navio-Hidrográfo de 1.200 toneladas	Um Navio-Mineiro de 1.500 toneladas
Comprimento: 165 metros Boca: 25,30 metros Pontal: 7,65 metros 12 canhões de 205mm/45cal 22 canhões de 120mm 8 canhões de 47mm Velocidade: 21 nós	Comprimento: 120 metros Boca: 12 metros Calado: 4,5 metros 10 canhões de 120mm 6 canhões de 47mm 2 tubos torpédicos Propulsão de turbinas Velocidade: 27 nós	Comprimento: 75 metros Boca: 7,18 metros Calado: 2,31 metros 2 canhões de 101mm 4 canhões de 47mm 2 tubos torpédicos Velocidade: 27 nós	Veja fotos na RMB do 4º trim/2002, pág. 187.		

do poderio da Esquadra brasileira; Estanislau Zeballos, o plenipotenciário que perdera para Rio-Branco a questão de Palmas, era então o que mais pugnava pela ampliação do poderio militar argentino, para "conter pela força os arremessos conquis-

tadores do Brasil". (25) Exatamente ele seria o Ministro das Relações Exteriores de Alcorta e poria abaixo, como castelo de cartas, toda a aproximação conseguida por Roca e Campos Sales, que evitara a corrida armamentista entre os dois países.

* N.R.: Do JFS 1917 e 1908 (*Tamoio*). *Riachuelo*: 1889; 5.700 tons. - 4/9'4 - 6/4'7 - 5 TLT - 16 nós. *Barroso*: 1896; 3.450 tons; 6/6 - 4/4'7; 20 nós. *Tamoio*: 1896; 1.030 tons; 2/4'7 - 6/6 pdr - 3 TLT/14; 23 nós.

Em abril de 1906, já Rio-Branco dera notícia a Júlio de Noronha da criação de uma comissão naval argentina, presidida pelo Contra-Almirante Manuel Garcia para, na Europa, estudar a construção de navios de guerra para a Armada portenha. (26)

Alarmava-se desnecessariamente o país platino, pois com ele inexistiam, por parte do Brasil, quaisquer pendências; os nossos problemas concentravam-se no Peru, já prestes a receber seus dois cruzadores *Almirante Grau* e *Bolognesi* (fevereiro de 1907). No entanto, sob a influência de Zeballos e por ele insuflada, a imprensa de

Buenos Aires quase diariamente cuidava do *aumento de la escuadra brasileña* e Rio-Branco disto mantinha informado seu colega Alexandrino (27); o mesmo fazia Alexandrino, repassando ao Barão as informações que, de Londres, enviava-lhe o Capitão-Tenente Arman-

do Burlamaqui; a Argentina já iniciara suas encomendas, tendo a seu serviço o construtor naval Sir William White. Para o Barão, entretanto, o problema era ainda o peruano, pelo que insistia com Alexandrino para que colocasse canhoneiras no Amazonas (Rio Solimões) e Mato Grosso (Rio Paraguai); escreveu ele a Alexandrino que “desde 1903 tenho pedido que cuidemos rapidamente de ter no Amazonas uma flotilha numerosa e eficaz, em caso de necessidade de conter os nossos vizinhos peruanos, os quais muito metodicamente e com todas as possíveis reservas se vão armando”; no entanto, aproximando-se o período de negociações decisivas sobre a

nossa questão de limites, “estamos na Amazônia em condições de inferioridade que hão de tornar mais intransigentes os nossos contendores”. (28)

Embora na Inglaterra fosse bom o andamento dos navios do Programa de 1906 e do seu possante armamento, a Rio-Branco o que interessava de imediato eram os navios fluviais a que me referi no início deste trabalho e que haviam sido objeto da correspondência dele com Alexandrino, no início de 1908. Havia que solucionar a pendência com o Peru, o que só viria a ser con-

seguido em 8 de setembro de 1909! Até aquela data, passou Rio-Branco a bater-se em duas frentes, pois Zeballos não desistia de seus propósitos e buscava, a todo o custo, armar a Argentina e insistia em criticar severamente o Programa Naval de 1906.

Isto levou Armando Burlamaqui de Londres à Itália para visitar a firma Orlando, de Livorno, da qual a Argentina tentava adquirir os cruzadores *Pisa* e *Amalfi*, que estavam em construção pela Orlando para a Marinha italiana; havia ainda um terceiro cruzador na carreira, que provavelmente seria lançado ao mar em dois meses; estava ele à venda e Burlamaqui achou que, como não tinha ainda pavilhão, “bem pode cahir sob o argentino si quasqu [sic] circunstancias de sua política obrigarem-n'o a tomar precauções de defesa imediata”. (29)

O gênio de Rio-Branco imediatamente atinara com as dores de cabeça que Zeballos certamente lhe traria, pelo que deslocou Domício da Gama, de sua inteira confiança, de Lima para Buenos Aires e

Tal descuido, ou a busca do ideal, enervava o Barão, que necessitava de respaldo militar imediato para solucionar nossos problemas de fronteiras com os vários vizinhos

* N.R.: Do JFS 1917: *Pisa* e *Amalfi*: 1907 - 10.600 tons - 4/10 - 8/7'5 - 3 TLT/18 - 22,5 nós.

outro dos seus, Gastão da Cunha, para Assunção.

Enquanto isto ocorria, preparava-se a Armada brasileira para receber seus novos e poderosos navios. No início de 1908 o Vice-Almirante João Justino de Proença solicitou à nossa Legação em Londres que obtivesse, via *Foreign Office*, "os regulamentos [da Royal Navy] que regem as experiências a que são submettidos os *destroyers* antes de aceitos pelas autoridades navaes". Antes de atender ao pedido, o Almirantado britânico desejava saber qual o número de navios em construção, se o armamento principal era de 12" ou 13", a velocidade nas experiências e o tipo das máquinas. (30)

Logo em 7 de maio veio a resposta de Alexandrino: os couraçados seriam três, dois já em construção e o terceiro a ser iniciado em 1909; os canhões seriam de 12", a velocidade 21 nós, as máquinas dos dois primeiros seriam reciprocativas* e a do terceiro turbina. (31)

Começaram, na ocasião, a correr boatos de que o Governo brasileiro venderia os encouraçados então em construção em Barrow-in-Furness pela Vickers e em Newcastle-On-Tyne pela W. C. Armstrong Whitworth, boatos que foram logo desmentidos pela nossa Legação em Londres, em nota ao conceituado *Times*. Rio-Branco, mantido a par do que ia ocorrendo a respeito das construções em andamento, sempre transferia as informações a Alexandrino; o mesmo ocorria com relação a boatos e intrigas que se faziam na América do Norte sobre o mesmo assunto; no Arquivo do Itamaraty encontram-se cópias dos múltiplos ofícios sobre o tema, inclusive enviando recortes de jornais que publicavam aqueles boatos e intrigas.

Tantas fez Zeballos para azedar as relações argentino-brasileiras que Alcorta acabou por dispensá-lo do cargo, nomeando em seu lugar Vitorino La Plaza. Quando Domício da Gama apresentou credenciais, Zeballos já deixara o ministério, mas não esmorecera sua fúria panfletária; por isso, Domício aconselhou o Barão a manter o silêncio como a melhor maneira de neutralizá-lo. (32)

Mal recebera esta carta, estourou como uma bomba o caso célebre do *telegrama número 9*, bastante conhecido para ser aqui tratado. A ação pronta, honesta e inteligentíssima de Rio-Branco definitivamente arrasou Zeballos.

Embora desfeita a falsificação, ficaram cicatrizes, pelo que Domício da Gama, sempre atento, apressou-se em participar a Rio-Branco que a Esquadra argentina cruzaria nas costas do Brasil e pediu-lhe que não considerasse as manobras como provocação.

Disto deu ciência o Barão ao Almirante Alexandrino, em ofício que concluiu com sensatos e oportunos conselhos. Depois de afirmar que as "nossas relações com aquele Governo estão em bom pé depois de retirada do Sr. Zeballos e hontem foi aprovado unanimemente na Camara dos Deputados o tratado de arbitramento geral entre o Brasil e a Argentina. Entretanto apesar de não haver, em minha opinião, motivo algum para receiar manifestações inconvenientes e desagradáveis, é talvez prudente que, mui discretamente, sem que os reporteres de jornaes sejam informados, aproveitemos o ensejo para exercícios militares de defesa, tendo bem preparadas as fortalezas do porto do Rio de Janeiro, as torpedeiras e os elementos de que dispomos, mas sem nenhuma ostentação e sem informação aos jornaes.

* N.R.: Máxima alternativa, denominada, na época, de reciprocativa.

Dessas medidas poderíamos tratar hoje no despacho com o Presidente". (33)

Avizinhava-se o ano de 1909, quando seria solucionado o nosso último problema de fronteiras, os créditos para o rearmamento argentino seriam aprovados, tranquilizando algo a opinião pública portenha. Roque Saens Peña seria eleito presidente e faria apoteótica visita ao Brasil (tudo nos une, nada nos separa), começariam a chegar os primeiros navios do Programa Naval de 1910 (alguns contratorpedeiros, dos dez construídos, da classe *Pará*).

Rio-Branco, após insana luta, que lhe levou a saúde pelo bem da pátria, escreveu longa carta a seu bom amigo Domício da Gama, que tanto o tinha auxiliado, notadamente em Lima e Buenos Aires, na solução de difíceis problemas diplomáticos, para os quais necessitava forte respaldo militar, mas não o obtivera tempestivamente: embora o apoio que, com seu gigantesco renome e conceito, dera aos ministros militares, mesmo assim, não fora consultado nas duas investidas da Marinha para renovar a sua força naval.

A carta que aqui transcrevo na íntegra é a mais cabal prova do interesse do Barão do Rio-Branco – o maior brasileiro do século XX, não temo afirmar – pela nossa defesa, e da sua incomparável visão de como deveriam ser estruturadas aquelas forças militares.

Não demoraria, com a Primeira Guerra Mundial, a ficar provado que o Programa Naval de 1906 não era o melhor para o País, pois logo se tornou superado e os gigantes encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* jamais seriam utilizados como vasos de guerra nos conflitos externos em que o Brasil se envolveu. Eis o desabafo do Barão e atentem os leitores para sua corretíssima visão:

"Ao Sr. Domício da Gama

Rio, 15 de Dezembro de 1908.

Caro amigo e Sr. Gama,

Tenho apreciado muito as suas cartas e espero a que me annuncia no seu telegramma 71 e deve chegar amanhã pelo *Avon*.

Estamos de accordo em tudo, mas eu não tenho neste nosso meio e na situação em que nos achamos, a liberdade de proceder que o Senhor parece suppôr.

Quanto ao Nº 9:

O *Paiz*, a *Noticia* e a *Gazeta*, sem, previa consulta, deram logo artigos dizendo que bastava a publicação feita no *Diario Official* para que ficassem desaffrontados, não havendo motivo para que esperassemos ou pedissemos explicações. No mesmo sentido me falou David Campista, o provavel futuro Presidente. O actual falou-me muito amigavelmente no incidente seu com La Plaza do Jockey Club, achando que o Senhor se exaltara e que particularmente eu lhe fizesse notar a conveniencia de mostrar-se sempre calmo, embora ferino. Penso tambem que o *fortiter in re suaviter in modo* é a regra que devemos observar.

Hontem, tambem muito amavelmente, o Presidente achou fortes de mais as duas ultimas *Vareas* do *Jornal*, a de hontem, contra a equivalencia, e a anterior, contra La Plaza, creio que no dia 11, sobre a publicação da *interview* Regis.

Quanto ao nosso estado de defesa:

É o mais lastimavel possivel.

Ha dias verificou-se que a nossa fraquissima esquadra está quasi sem munições para combate. Telegraphou-se pedindo á Inglaterra com urgencia esse elemento indispensavel para alguma honrosa ainda que inutil resistencia. Prevendo que no periodo das novas construcções poderia o tresloucado Governo Alcorta pensar em alguma aggressão ao Brasil, – idéa essa discutida em Buenos Aires há dois annos, – pedi ao Presidente Rodrigues Alves, com o então Ministro da Marinha Noronha, a compra de uns navios de guerra ingleses.

compra que nos daria logo esquadra superior á Argentina, pondo-nos ao abrigo de qualquer premeditado insulto. Nada consegui. Há mezes, regulando-me por indicações de um bem informado official de marinha, propuz a compra immediata de dois navios da armada ingleza. O Presidente Affonso Penna estava inclinado a essa proposta, mas o meu collega Alexandrino de Alencar mostrou-se decididamente contrario a ella, receiando que viesse prejudicar a inteira execução do seu programma de navios mais modernos e perfeitos.

Por terra, não estamos em menos deploraveis condições. Linhas telegraphicas em construção, estradas de rodagem, caminhos de ferro, miseraveis picadas, tudo é estrategico. As brigadas, na nova organização do exercito, também são chamadas agora estrategicas. E com tudo isso, nada temos. Em artilharia, porque insisti muito em 1904 quando o Perú encommendou seis baterias de seis canhões de tiro rapido, fizemos igual encommenda. Temos, portanto, apenas 36 canhões modernos de campanha, e encommendámos agora 48, ou 12 baterias de 4. Ficaremos com 84 canhões. Os Argentinos já têm, foi dito na discussão, - 500, e o projecto mais moderado, que é do Senado argentino, mandava encommendar mais 40 baterias de 6, isto é, mais 240 canhões.

Por mais que eu peça aos ministerios militares que guardem reserva sobre os melhoramentos apprehendidos, tudo é logo dado a publico pelos reporters que passam o dia nessas repartições. É o systema do bombo, com que alarmamos os visinhos produzindo a impressão de que nos armamos até aos dentes, quando a verdade é que muito pouco fazemos e com grande lentidão e enorme despeza. Nas visinhanças de Iquitos os Peruanos têm 20 canhões de tiro rapido que podem facilmente seguir, pelo Ucayale, para os

varadouros do Jurua e do Purús. Nós não temos um só no Amazonas.

Em taes condições, comprehende o Senhor o aborrecimento que sinto e as preocupações que tenho. Só nos amparam ainda a força moral e o antigo prestigio que nos restam dos tempos já remotos em que havia providencia nesta terra.

Tenho estado em correspondencia com Joaquim Nabuco que só nestes ultimos dias ficou comprehendendo a gravidade da situação e conversou com Root. Preparei-me para o peor, para o caso de termos de retirar a nossa Legação d'ahi, manifestando-nos queixosos das manifestações inamistosas que temos recebido.

A resposta foi esta (12 de Dezembro):

'I beg you say Baron-Rio Branco Government U. S. sincerely hopes there will be no occasion for withdrawal of Brazilian representation from Argentina, but if deplorable event should occur U. S. would consider an honor perform office friendship in directing its representative to take charge of brasilian archives and brazilian interests in Argentina'.

Convem estreitar relações com o Ministro Americano e ganhar a sua confiança para que elle não se deixe influenciar pela athmosphera de odio e prevenções contra o Brasil em que vive. Devo informal-o de que dias antes Root se offerecera a Nabuco para tratar da equivalencia naval

Não se exalte nunca ahi. Affecte a maior calma. Isso não fica mal a ninguem.

Agora mesmo sahe d'aqui um official de marinha que me trouxe desagradavel noticia, ignorada por Alexandrino de Alencar e por mim. O Campista disse-lhe que trabalha para que se venda á Inglaterra o segundo *Dreadnought* ... O terceiro ainda não está começado, apezar do estabelecido se offerecer para começal-o desde já sem desembolso para o Governo antes da

data primitivamente indicada para o começo do trabalho.

Se cedemos á Inglaterra o segundo encouraçado, ficaremos desmoralizados. Todo o mundo dirá e a Argentina espalhará que cedemos á pressão do Governo de Buenos Aires.

Hoje irei falar nisso ao Presidente.

Sabe como as cousas se passam aqui. No despacho colectivo cada Ministro trata com o Presidente. Os outros conversam. Por isso só chego no fim do despacho. Os assumptos mais importantes são tratados com o Presidente fóra do despacho.

Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos seis encouraçados; pelo segundo deveríamos ter tres muito maiores. Com isso e o barulho que se fez na imprensa, assustamos a Argentina. Com seis encouraçados menores estaríamos melhor. Poderiam operar no Rio da Prata. Se perdessemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combater. E com os tres monstros? Desarranjados ou destruidos dois, ficaremos apenas com um.

Não concorri para a adopção d'esses planos. Mas, adoptado um, e depois de todo o ruido feito do nosso lado e das ameaças dos órgãos do actual Governo argentino, entendo que recusar, modificando o plano, é um vergonhoso desastre e um golpe mortal no nosso prestigio.

Vou ver se posso conjurar esse perigo, mas não tenho grande esperança de ser bem succedido. A preocupação do Presidente e do Campista é a situação financeira. Gastaram-se milhares de contos com a desnecessaria Exposição Nacional e outras cousas. A renda aduaneira decresceu. Só se pensa hoje em economias e em augmentar os já horrorosos impostos, sem reflectir que a renda augmentaria se reduzissimos os direitos aduaneiros sobre muitos productos que o povo não pôde

comprar agora e compraria amanhã se esses direitos fossem reduzidos.

Não há tempo para mais hoje.

Os telegramas cifrados de mais importancia e franqueza é melhor que os mande para que o Cunha os transmita de Montevideo. Um estrangeiro que aqui esteve hontem mostrou-me a facilidade com que os pôde decifrar.

Vou pensar em alguma combinação que difficulte a decifração.

Recebi carta de Larreta em que agradece o que obtive para o caso do Banco Español e fala no Senhor com muito elogio.

Sempre seu

Rio-Branco (34)";

CONCLUSÕES

Quando o Barão do Rio-Branco assumiu o Ministério das Relações Exteriores, no início de dezembro de 1902, anteava o Governo Rodrigues Alves sérios problemas de fronteiras com duas repúblicas que confinavam com o Brasil: a Bolívia e o Peru.

O Barão, que, com tanto brilho e saber, defendera o País nas arbitragens de Palmas (Argentina) e da Guiana Francesa (França), não desejava, nas novas negociações, recorrer ao arbitramento, preferindo a negociação direta com as duas repúblicas, talvez na suposição de que a arbitragem seria demorada e os argumentos histórico-geográficos não eram bastante seguros para levar o Brasil, sem dificuldades, a soluções insofismavelmente a nosso favor.

Descartada a arbitragem e havendo, tanto a Bolívia quanto o Peru, pretendido recorrer às armas, a Bolívia, para expulsar Plácido de Castro e seus companheiros dos territórios acreanos que haviam ocupado, igualmente, pela força das armas; o Peru, não aceitando o Tratado de Petrópolis, afir-

mava que nele haviam sido negociadas terras que, por direito, lhe pertenciam.

Necessitava assim Rio-Branco, desde o início de sua gestão no ministério, o respaldo das nossas Forças Armadas, Marinha e Exército portanto.

Infelizmente, a Armada, pela voz de seu próprio ministro, Almirante Júlio César de Noronha, estava, após as turbulências da Revolta da Armada, em precaríssimo estado, quer no seu material flutuante, quer no adestramento e moral de sua oficialidade. As poucas aquisições de navios que se haviam feito não tinham obedecido a um plano adequado, estando longe de restabelecer o prestígio que a Marinha Imperial sempre gozara.

Não muito diferente era a situação do nosso Exército.

Com sua larga visão e a experiência adquirida nos longos anos em que servira na Inglaterra, percebeu Rio-Branco que qualquer plano naval, por melhor que fosse, levaria anos para ser elaborado, e ainda outros para que fossem construídos os navios dele decorrentes. Em face disto, iniciou o Barão verdadeira catequese junto a Noronha e a oficialidade naval para que o Brasil logo adquirisse os melhores navios então no mercado, indicando-os seguidamente ao Ministro da Marinha. Infelizmente, Rio-Branco não conseguiu convencer Noronha e quando este, quatro anos depois, transferiu o Ministério ao Almirante Alexandrino Faria de Alencar, nenhuma encomenda fora feita e já se discutia a validade do Programa de 1904 e a necessidade de modificá-lo, em face, dizia-se, dos ensinamentos colhidos na guerra russo-japonesa (1905).

Novos estudos (obviamente com as correspondentes delongas) conduziram a Marinha ao ambicioso Programa de 1906 (ou programa Alexandrino); com isto, dos três navios capitais, tipo *dreadnought*, de que deveria constar o programa, dois leva-

ram quatro anos até aportarem ao Rio de Janeiro e o terceiro deles foi vendido quando ainda estava na Inglaterra.

No meio tempo, o Barão do Rio-Branco esteve às voltas com a Questão Peruana e a agressividade do argentino Estanislau Zeballos, sem que dispusesse de Forças Armadas adequadas para respaldar sua ação, embora constantemente reclamasse junto aos ministros militares das nossas enormes deficiências e dos perigos que corriam as gestões que efetuava; simultaneamente, continuou a apontar navios disponíveis para aquisições e a maneira mais rápida e eficiente para fazê-las, inclusive aventando a hipótese de aquisição antes da aprovação do crédito pelo Congresso, pois estava seguro de que a obteria, tão fortes eram os seus argumentos.

Felizmente para o Brasil, graças aos gigantescos dotes diplomáticos do Barão do Rio-Branco, tanto os limites com o Peru quanto a agressividade de Zeballos foram resolvidos, mesmo com os precários meios militares que possuíamos, sem que houvesse o recurso às armas.

O programa de 1906 – diga-se que a perspectiva do tempo nos mostra que o de 1904 era bem mais compatível com as nossas necessidades da época – foi tão ambicioso que, durante algum tempo, tivemos os maiores encouraçados do Mundo (*Minas Gerais* e *São Paulo*). Dele restou a lição que, felizmente, tem norteado a Marinha do nosso tempo: os meios flutuantes dela devem ser sempre compatíveis com as missões previsíveis e seus navios dimensionados de forma a manterem-se constantemente operativos e suas tripulações altamente adestradas com os recursos disponíveis no seu orçamento. Por tal razão, tem papel fundamental o prestígio do Ministério das Relações Exteriores, ao trabalhar sempre em comum acordo com o Ministério da Defesa, pois tudo o que concerne à Marinha

também deve ser estendido ao Exército, à Força Aérea e à nossa política exterior.

Para que isto possa acontecer, a opinião pública e seus representantes legítimos, os congressistas, devem ser continuamente informados sobre aquelas missões

e postos a par das forças necessárias a bem desempenhá-las.

Concluo, assim, este trabalho voltando a lembrar o aforismo usado pelo Barão do Rio-Branco escrevendo ao seu colega Almirante Alexandrino (1908): *Si vis pacem*

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Rio Branco, Barão de /; Crise com Peru; Crise com Bolívia; Crise com a Argentina; Programa Naval Júlio de Noronha; Programa Naval Alexandrino de Alencar;

PERCEPÇÕES DE PRISÃO*

AMERICANA

Prisão é um local onde indivíduos que cometeram desvios de comportamento social são punidos. Esses atos foram frutos de seu livre-arbítrio e seu arrependimento ou recuperação é uma opção pessoal.

BRASILEIRA

Prisão é um local onde indivíduos que cometeram desvios de comportamento social são reeducados. Esses atos foram frutos de injustiça social, que não merecem arrependimento e sua recuperação é uma obrigação da sociedade.

* N.R.: Observação de um juiz americano, professor na área de direito da Universidade de Harvard, quando lhe foi feita pelo Almirante Fiuza observação a respeito dos presos que eram vistos todos os dias capinando à beira da estrada com uma bola de ferro acorrentada aos pés. Colaboração do Vice-Almirante Ronaldo Fiuza de Castro (Fato ocorrido quando cursava o M.I.T. entre 1980 e 1982)

NOTAS

- (1) BRASIL. Ministério Relações Exteriores. 1ª Secção. Ofício confidencial (minuta), Petrópolis, 20 de março de 1908, do Gabinete do Ministro. (Arquivo do Itamaraty, 3522)
- (2) RIO BRANCO a Sousa Correia, 3 de janeiro de 1896. In: LINS, Álvaro. *Rio Branco* 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1965. v. 325, p. 227. (Arquivo do Itamaraty)
- (3) RIO-BRANCO. José Maria da Silva Paranhos, barão do. *Obras do Barão do Rio-Branco*. Discursos. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1948, v. 9.
Trata-se do último volume das Obras, preparadas pelo hoje Embaixador Roberto Assumpção de Araújo.
- (4) Nelas perderia a vida o mais brilhante oficial da Marinha de sua geração, o Almirante Luis Filipe de Saldanha da Gama, morto em Campos dos Osórios, nos extertores da Revolução Federalista (24 de junho de 1895).
- (5) BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. Relatório, 1903. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1903. p. 5
- (6) — p. 3
- (7) — p. 4
- (8) RIO-BRANCO à Legação do Brasil em La Paz, em resposta à sugestão do Ministro do Exterior boliviano Eliodoro Villazon, que havia proposto arbitragem pelo Tribunal de Haia. (Arquivo do Itamaraty)
- (9) BRASIL. Ministério Relações Exteriores. 1ª Secção. Ofício reservado n. 1, de 31 de agosto de 1903. (Arquivo do Itamaraty)
- (10) BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. Ofício confidencial de 12 de março de 1904, de Julio de Noronha ao Barão do Rio-Branco. (Arquivo do Itamaraty)
- (11) Idem, idem.
- (12) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício de 2 de maio de 1904, do Barão do Rio-Branco a Julio de Noronha. (Arquivo do Itamaraty)
- (13) BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Vice-Almirante Julio Cesar de Noronha. Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em abril de 1906. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1906. p. 5-11.
- (14) LINS, Álvaro, op. cit. na nota (2), p. 343.
- (15) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício nº 1234, de 2 de setembro de 1905, do Ministro das Relações Exteriores. (Arquivo do Itamaraty)
- (16) BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. Ofício nº 1270, de 27 de setembro de 1905, do Ministro de Estado dos Negócios da Marinha ao Ministro das Relações Exteriores. (Arquivo do Itamaraty)
- (17) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício reservado do Barão do Rio-Branco a Júlio de Noronha, de outubro de 1905. (Arquivo do Itamaraty)
- (18) LINS, Álvaro, op. cit. na nota (2), p. 346-347.
- (19) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício reservado nº 15, de 2 de outubro de 1905 do Barão do Rio-Branco a Júlio de Noronha. (Arquivo do Itamaraty)
- (20) — 2ª seção. Ofício n. 5 (Arquivo do Itamaraty)
- (21) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício de 12 de maio de 1906, do Barão do Rio Branco a Júlio de Noronha. (Arquivo do Itamaraty)
- (22) — Ofício reservado de 12 de novembro de 1906, do Barão do Rio-Branco a Júlio de Noronha.
- (23) HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1997. v. 5, t. 1B, p. 83-3.

- (24) Para a visita do General Roca ao Rio de Janeiro muito contribuiu sua estreita amizade com nosso Ministro da Marinha, Almirante Carlos Balthazar da Silveira. Ao partir, Roca ofereceu a Balthazar sua belíssima espada, cravejada de pedrarias, hoje uma das relíquias do Museu Naval.
- (25) VIANA FILHO, Luiz. *A vida do Barão do Rio Branco*. 2. ed. São Paulo: Livraria Martins Editora. 1967. p. 414-15.
- (26) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. 2ª Secção. Ofício nº 8, de 21 de abril de 1906, do Barão do Rio-Branco a Júlio de Noronha. (Arquivo do Itamaraty)
- (27) ———. Ofício nº 6, de 11 de maio de 1907, do Barão do Rio-Branco a Alexandrino de Alencar. (Arquivo do Itamaraty)
- (28) ———. Ofício reservado nº 2, de 16 de outubro de 1907, do Barão do Rio-Branco a Alexandrino de Alencar. (Arquivo do Itamaraty)
- (29) BURLAMAQUI, Armando. Carta a Alexandrino de Alencar, de 21 de abril de 1908, Roma. Cópia no Arquivo do Itamaraty.
- (30) ———. 1ª Secção. Ofício reservado nº 1, de 5 de maio de 1908, do Barão do Rio-Branco a Alexandrino de Alencar. (Arquivo do Itamaraty)
- (31) BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. Ofício nº 1999, de 7 de maio de 1908, de Alexandrino de Alencar. (Arquivo do Itamaraty)
- (32) GAMA, Domício da. Carta ao Barão do Rio-Branco, de 7 de setembro de 1908. (Arquivo do Itamaraty)
- (33) BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício confidencial, s.n., de 5 de novembro de 1908, do Barão do Rio-Branco a Alexandrino de Alencar. (Arquivo do Itamaraty)
- (34) RIO-BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, barão do. Carta a Domício da Gama, de 15 de dezembro de 1908.
Cópia no Arquivo do Itamaraty. Foi parcialmente publicada por Luiz Viana Filho, op. cit. na nota (25), p. 444-5.

**Aquilo que o indivíduo
pensa que é, no decorrer do
tempo nisso se converterá.**

AS MARINHAS DE GUERRA PORTUGUESA E INGLESA NO PERÍODO 1750-1815

KENNETH H. LIGHT*

SUMÁRIO

Introdução
As missões das duas Marinhas
Os homens das duas Marinhas
Condições de bordo
Os fuzileiros
Os oficiais
Os padres, os cozinheiros e outros
Os homens de terra
As naus de linha
A vida a bordo
As táticas usadas

INTRODUÇÃO

Este ensaio abrange um período em que ocorreram importantes eventos que tiveram uma influência significativa e permanente na História: a guerra napoleônica (1793-1815), a independência da América

e, o que nos afetou profundamente, a vinda da Família Real para o Brasil (1807/08).

As duas Marinhas tiveram uma participação ativa neste período e, muitas vezes, fundamental.

O objetivo deste ensaio é conhecê-las melhor.

* N.R.: O Sr. Kenneth Light é sócio correspondente do Instituto Histórico de Petrópolis, membro do British Historical Society of Portugal e diretor da Sociedade de Amigos do Museu Imperial.

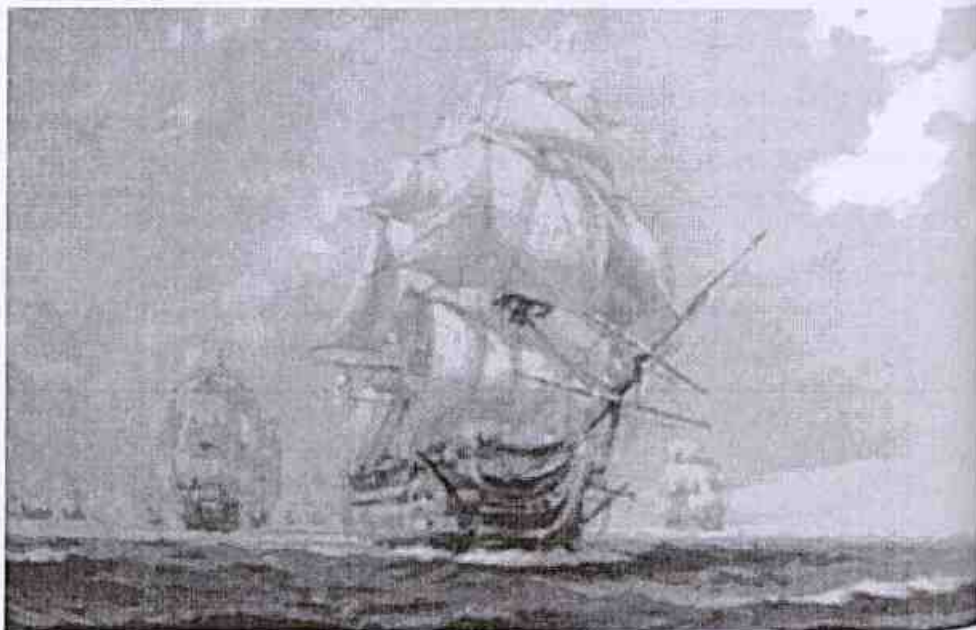
Assim, após uma breve introdução sobre as suas principais atividades, iremos descrever e fazer comentários sobre os homens, os navios e os homens a bordo dos seus navios.

AS MISSÕES DAS DUAS MARINHAS

Não será surpresa constatar-mos que as responsabilidades das duas Marinhas eram muito semelhantes:

1. Ações ligadas a guerra – capturar ou destruir navios inimigos, transportar tropas, bloquear portos, interceptar e inspecionar navios mercantes e operações anfíbias.

Durante os períodos de conflito, as atividades eram tão intensas que nos 22 anos que durou a guerra napoleônica, a Inglaterra perdeu 166 navios, incluindo cinco naus de linha. Em compensação, capturou 1.201 navios inimigos, incluindo 159 naus



A fragata *Victory*, de Nelson pouco antes da Batalha de Trafalgar

de linha e 330 fragatas. Portugal, por sua vez, perdeu a fragata *Minerva* perto de Sri Lanka em 1809.

2. Escoltar navios mercantes, defendendo-os de ação inimiga e de piratas.

A costa da África do Norte, até Trípoli, era um escondedouro de piratas berberes. Uma esquadra portuguesa, com base em Gibraltar, permanentemente patrulhava esta região. Anualmente, o comboio de navios mercantes (80 ou mais navios) com destino à Índia e ao Brasil era protegido até alcançar as ilhas do Atlântico. Em data pre-

viamente combinada, uma esquadra era despachada para cruzar os mares perto da Madeira e acompanhá-lo até o Tejo.

No Oriente, a Inglaterra ocupava-se em defender os navios da Companhia das Índias (*East India Company*). Os mares por onde velejavam eram tão perigosos que, além da escolta, os navios mercantes tiveram que ser armados.

3. Transportar dignatários a seus postos e deportados para o seu lugar de desterro.

O exemplo singular neste período foi a jornada da Família Real portuguesa.

4. Transportar valores para a coroa.

Os navios de guerra que escoltavam o comboio de navios mercantes, quando necessário, continuavam a viagem até o Brasil.

Em 1769, por exemplo, a *Nau de Linha N. S. dos Prazeres* saiu do Tejo em 25 de abril escoltando dois navios que iam para a Índia e vários mercantes com destino a diferentes portos do Brasil. Em julho, arribou a Salvador com água aberta, devido ao mau tempo que encontrou na travessia. Em 29 de maio de 1770, entrou no Tejo, tendo completado a viagem, desde o Rio de Janeiro, em 94 dias. Trazia ouro, letras de benguela e moedas para a coroa em um total de 908 milhões de réis, além de 11 cofres repletos de diamantes. Também valores muito maiores para particulares.

OS HOMENS DAS DUAS MARINHAS

Outra influência que aproximava as Marinhas partia dos oficiais.

Na Inglaterra, durante os anos de conflito, a Marinha empregava 120 mil homens embarcados (600/800 navios na ativa); na paz, 18 mil.

O resultado desta política era que os marinheiros perdiam seus empregos, fuzileiros navais voltavam para suas casernas e os oficiais, sem navio, tinham seus vencimentos reduzidos para a metade. Talvez esta fosse a principal razão pela qual muitos procuraram a Marinha portuguesa para se empregar.

Nos últimos 40 anos do século XVIII, os nomes de 35 oficiais que fizeram esta transição são conhecidos (número apreciável considerando que a Marinha portuguesa, neste período, tinha um esquadrão de 25/30 navios). Até na jornada da Família Real para o Brasil, dois brigues que vieram no esquadrão, o *Lebre* e o *Vingança*, ti-

nham no seu comando ingleses: Daniel Thompson e James Nicolas Keating.

Com relação aos homens embarcados, a escassez de marinheiros talvez fosse o maior problema das Marinhas. Mesmo os recrutando à força nas tavernas, retirando-os das prisões antes do término de suas penas, transferindo-os de navios mercantes em alto-mar ou de navios de guerra antes de atracar para outros navios iniciando uma nova viagem, mesmo assim, quase sempre os navios saíam do porto com sua guarnição incompleta.

Comentava-se que o almirantado inglês não encorajava a natação com receio de perder marinheiros enquanto o navio permanecia numa bóia de amarração!

As maiores âncoras necessitavam da força de 383 marinheiros para suspendê-las

CONDIÇÕES DE BORDO

As condições de bordo eram péssimas (em terra não eram muito melhores, conforme descreveu o escritor inglês

Charles Dickens em muitos dos seus livros).

Ganhavam 15 libras por ano, geralmente pagas com atraso de vários meses; roupas (o uniforme só foi introduzido em 1857) e ferramentas perdidas ou quebradas eram descontadas.

A única chance de ganhar algum dinheiro era na venda de uma presa. Um exemplo inédito foi a captura do navio espanhol *Hermione* em 1762. A sua venda rendeu, para cada marinheiro, o equivalente a 36 anos de salário!

OS FUZILEIROS

Os fuzileiros eram mais parecidos com soldados.

A bordo tinham funções de guarda e de manter a disciplina; durante uma batalha

subiam nas vergas e tentavam atingir os oficiais do navio inimigo. Participavam de algumas tarefas, como levantar a âncora, e lideravam nas operações anfíbias.

OS OFICIAIS

Os oficiais começavam sua carreira aos 11 ou 12 anos de idade, indicados por um 'padrinho'.

Instruídos, durante muitas viagens, pelo padre ou pastor e o capitão, eventualmente se submetiam às provas do almirantado, condição indispensável para serem promovidos a capitão.

A partir da data desta promoção, a ordem era estritamente seguida e, caso sobrevivessem e não fossem punidos pelo Conselho de Guerra, alcançariam com o tempo o posto de almirante.

A promoção poderia vir enquanto bem jovem, conforme ocorreu com o contra-almirante de pavilhão azul sir William Sidney Smith (comandante da esquadra inglesa que escoltou a Família Real em 1807/08), que foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra (*post-captain*) com apenas 18 anos de idade.

OS PADRES, OS COZINHEIROS E OUTROS

Nenhuma guarnição estaria completa sem o padre ou pastor, os cozinheiros, alfaiates, padeiros, carpinteiros, canoneiros, armeiros, o cirurgião e seus assistentes, escriturários e criados.

Um capitão tinha direito a quatro criados para cada 100 homens na guarnição; assim, numa nau como a de 74 canhões, o capitão era bem servido com 24 criados!

OS HOMENS DE TERRA

Não podemos esquecer o enorme contingente de homens, ligados às Marinhas, que permaneciam em terra.

Incluía os que trabalhavam nos estaleiros, nas cordoarias, nos arsenais, também na compra de madeira, pano, pólvora, mantimentos, água, bebidas alcoólicas e mil outros itens indispensáveis para o bom funcionamento de um navio.

Também havia os Conselhos de Guerra e os Tribunais de Presas, onde era julgado o valor e quem participaria na venda do navio capturado.

Lembramos ainda os hospitais mantidos pelas Marinhas; o prédio do mais famoso ainda existe, ao lado do Museu da Marinha (*National Maritime Museum-Greenwich*).

AS NAUS DE LINHA

Os navios desta época que nos interessam são as naus de linha, aqueles que tinham tamanho (lê-se poder de fogo) para

poder participar da linha de batalha. Na prática, naus com menos de 60 canhões não eram usadas. Pelo número construído, a nau de 74 canhões era de longe a mais popular, com uma guarnição de 650 homens, media 60m de comprimento, 17m de boca, 7m de calado e pesava 1.800 toneladas.

A construção de uma nau como esta consumia 2 mil árvores. Assim, desde o século XV, monarcas mandavam plantar florestas na Europa para suprir a necessidade de madeira, habitualmente o carvalho.

Portugal também usava a madeira forte e resistente encontrada no Brasil; Salvador tinha um estaleiro importante (as naus *Martim de Freitas* e *Príncipe do Brasil* foram ali construídas).

Uma vez armado, o navio iaçava uma flâmula farpada com 30 metros de comprimento

O projeto típico de uma nau 74 incluía três cobertas: o convés de porão, a segunda coberta e a coberta superior. A plataforma acima do convés superior chamava-se tombadilho; aberto ao tempo a meia-nau, era fechado na proa e na popa. A segunda coberta e a coberta superior eram as principais plataformas dos canhões, mas algumas peças leves poderiam ser montadas no castelo da proa.

O fundo da nau levava um lastro de ferro fundido.

Ali também eram estocados mantimentos secos, água em barris e pólvora (ao lado de uma pequena sala para fornecer iluminação sem o risco de contacto). Ainda havia o paiol de bolachas, revestido com metal para evitar (sem muito sucesso em uma longa viagem) o ataque de insetos famintos, e o paiol de bebidas alcoólicas (com um fuzileiro permanentemente mantendo a guarda).

No convés de porão havia espaço para o cirurgião, a espia principal e materiais mais leves; era aqui que durante uma batalha improvisariam o hospital.

Nas cobertas, além dos canhões, eram armadas as macas (cada marinheiro tinha direito a um espaço de 40cm por 1,80m).

O cubículo de cada oficial era construído com divisórias desmontáveis.

Em comparação, o capitão tinha uma suíte bastante luxuosa na tolda a ré, com janelas e convenientemente dividida para trabalhar durante o dia, comer e dormir.

A descrição não estaria completa sem mencionarmos que o pé direito era de 1,55m; no convés de porão um pouco menos.

A ventilação das cobertas era pelas grades nos conveses, pois as portinholas só eram abertas em função do uso dos canhões.

Os três mastros (traquete, grande ou real e gata) tinham a parte principal amarrada na nau; acima, dois mastaréus (joanete e sobrejoanete) eram encaixados. Estes mastaréus e suas vergas eram abatidos quando o vento soprava com força de tempestade e também para rebaixar o centro de gravidade, por medida de segurança num mar grosso.

As velas principais (redondas) eram amarradas nas vergas; a área de pano poderia ser reduzida amarrando as rizes (fileiras

de pequenos cabos em cada superfície da vela).

Outras velas triangulares ou quadrangulares (velas de estai) eram suspensas entre os mastros e também por ante-a-vante do mastro do traquete, fixadas ao gurupés. O mastro da gata levava a mezena numa retranca. Velas eram também carregadas em paus estendidos das vergas

principais (cutelos) e ainda suspensas sob o gurupés (cevadeiras).

O movimento lateral das velas principais era restrito, devido aos cabos de sustentação dos mastros; este fator limitava a navegação na direção geral do vento. A fim de parar ou atravessar o navio, era preciso dispor as velas em equilíbrio exato, de modo que algumas empurrassem o navio para vante, enquanto outras o fizessem recuar.

A navegação dependia principalmente de medir o ângulo do sol com o horizonte, para definir a latitude, e do cronômetro, para medir a longitude.

O almirantado inglês no período 1793-1815 registrou 6.500 mortes devido a ação inimiga, 13.000 devido a acidentes coletivos (incêndios e naufrágios) e 70-80.000 devido a moléstias e acidentes individuais

A história da invenção do **cronômetro** é curiosa.

Em 1707 uma esquadra inglesa invicta, voltando a sua base, perdeu quatro dos cinco navios que a compunham nas Ilhas Scilly, no sudoeste da Inglaterra, devido a erro no cálculo da longitude.

Em 1714 o parlamento inglês ofereceu um prêmio de 20 mil libras (hoje vários milhões de dólares) a quem conseguisse inventar um relógio que mantivesse a precisão mesmo sob as condições mais adversas.

Após uma vida dedicada ao problema, o inventor John Harrison (1693-1776) recebeu a maior parte do prêmio do Conselho de Longitude, quando seu cronômetro foi finalmente aceito pela Marinha em 1774.

A **velocidade**, outro requisito para poder estimar a derrota, era medida pela barquinha, que consistia de um pedaço de madeira (conhecido como batel da barquinha) amarrado a uma linha na qual tinham sido dados nós a intervalos regulares. Quando o batel era lançado pela borda, após passar pela turbulência causada pela esteira do navio, era deixado à deriva por sete ou quatorze segundos, medidos por uma pequena ampulheta. O comprimento de linha que tinha saído com a barquinha permitia que se calculasse a velocidade do navio.

Outro equipamento essencial eram as **âncoras**, em diversos tamanhos. As maiores, quatro em número, pois previa-se que poderiam ser perdidas, necessitavam da força de 383 marinheiros para suspendê-las. Tão grande esforço era para deslocar a nau pesando 1.800 toneladas (muitas vezes somado ao vento ou à correnteza) e a espia

encharcada com diâmetro de 65cm e talvez 300m de comprimento, para cima do ferro, pois só assim desprenderia do fundo.

Todos os navios levavam **pavilhões de nações neutras e inimigas**, com o objetivo de confundir. Porém, antes de abrir fogo, a honra exigia que o verdadeiro pavilhão fosse mostrado. Uma vez armado, o navio içava uma flâmula farpada com 30 metros de comprimento.

A **cúpula da Marinha inglesa** consistia de almirantes, vice-almirantes e contra-almirantes (*officers of flag rank*); eram divididos, por ordem de importância, nas cores vermelha, branca e azul. Estes oficiais

tinham o direito de arvorar seu pavilhão (na sua cor) quando a bordo do navio-capitânia (*flag ship*): o almirante no real, o vice-almirante no traquete e o contra-almirante na gata.

Ao receber a **ordem de preparar-se para batalha**, os conveses de bateria tinham que ser desembaraçados

de quaisquer obstruções; estas incluíam as divisórias que formavam os camarotes, as mesas e cadeiras, os pertences pessoais, as macas etc. Não era incomum, se a batalha fosse iminente e o tempo curto, desembarçar os conveses lançando tudo pela borda, em vez de estivar cobertas abaixo, como era mais comum.

Os canhões seriam desemarrados e aprontados, a pólvora e os projéteis trazidos para cima e fogos acendidos ao lado de cada canhão.

As guarnições das peças, adestradas pela prática regular, guarneceriam seus postos e se preparariam para apontar e disparar.

A supremacia numa batalha muitas vezes era decidida tanto pela rapidez com que

No porto era comum embarcar prostitutas; em 1805 o *Revenge*, com uma guarnição de 600 homens, reportou que 450 prostitutas tinham vindo a bordo (ao mesmo tempo)

as bordadas eram disparadas como pela precisão do tiro. As laterais do tombadilho eram acolchoadas com as macas e uma rede era estendida acima da tripulação para protegê-la de estilhaços.

A VIDA A BORDO

A bordo, os marinheiros, em dois turnos, bombordo e boreste, trabalhavam por períodos de quatro horas em local e tarefas bem definidas. Assim o dia era dividido em um período de trabalho seguido por um período de descanso, exceto numa emergência devido ao tempo ou ao inimigo.

A comida consistia de mantimentos secos e salgados como carne, farinha de

aveia, açúcar, ervilhas, pão e queijo. Animais vivos, verduras e frutas frescas eram entregues a bordo quando atracados num porto.

Na Marinha inglesa, cada marinheiro tinha o direito de receber, diariamente, um galão de cerveja (4,5 litros) ou um quartilho de vinho (600ml) ou ainda meio quartilho de rum, diluído com duas partes de água. Semanalmente, uma ração de suco de lima ou limão evitava as terríveis consequências do escorbuto.

Uma nau de 74 canhões carregava até 250 toneladas de água. O consumo diário era em torno de 2 toneladas, mas poderia ser bem menor, caso fosse necessário.

A saúde a bordo, mesmo depois que o escorbuto fora dominado em 1795, era precária.

O tifo e a febre amarela dizimavam as guarnições; sífilis, hérnias e acidentes a bordo eram comuns.

O almirantado inglês, no período 1793-1815, registrou 6.500 mortes devido a ação inimiga, 13.000 devido a acidentes coletivos

(incêndios e naufrágios) e 70-80.000 devido a moléstias e acidentes individuais.

Uma disciplina severa, porém justa, era de importância fundamental a bordo de um navio de guerra.

As linhas mestres eram definidas pelos Artigos de Guerra regularmente lidos para a guarnição, geralmente quando estava reunida em formatura para o serviço religioso, aos domingos. A pena pela violação de muitos dos Artigos de Guerra era a morte.

A punição mais comum para transgressões menores, como bebedeira, briga, furto e dormir em serviço, era o açoite, executado com o calabrote (*cat-o-nine-tails*): nove pedaços de corda, cada um com três nós cegos atados em intervalos.

Os culpados por transgressões mais graves eram conduzidos por uma embarcação de navio em navio e açoitados diante da guarnição de cada navio.

Os oficiais não estavam imunes a punições: o almirante John Byng, submetido a Conselho de Guerra por não ter impedido que os franceses tomassem Minorca em 1756, após julgamento, foi fuzilado no tombadilho do navio de Sua Majestade *Monarch*.

Pouco tempo restava para a diversão; instrumentos musicais, peças teatrais, contadores de histórias e pequenos trabalhos manuais eram praticamente as únicas alternativas. No porto era comum embarcar prostitutas; em 1805, o *Revenge*, com uma guarnição de 600 homens, reportou que 450 prostitutas tinham vindo a bordo (ao mesmo tempo).

Às vezes, os marinheiros conseguiam esconder mulheres a bordo no início de uma viagem; estas então permaneciam até a nau cruzar com outra voltando, quando então elas seriam transferidas.

Houve alguns casos, como o de Mary Lacy, em 1765, que conseguiu fingir ser homem (chamava-se William Chandler) e servir a bordo de várias naus durante 12 anos, até ser descoberta!

AS TÁTICAS USADAS

Começamos escrevendo sobre as responsabilidades bélicas das Marinhas e terminaremos escrevendo sobre táticas empregadas nas batalhas.

O primeiro objetivo numa batalha era capturar os navios inimigos e somente em segundo lugar destruí-los.

A nau capturada entraria para reparos e, após a troca de nome, integraria a esquadra. Mesmo depois de indenizar a guarnição que tinha efetuado a captura, o reparo sairia mais em conta e num prazo bem menor do que construir uma nau nova.

Eliminar a possibilidade de manobrar, seguido por abordagem, era a maneira de dominar um navio sem destruí-lo. Para alcançar esta meta tornava-se necessário destruir as velas, vergas e mastros e, ao mesmo tempo, reduzir a guarnição inimiga.

Tradicionalmente, ambos os combatentes seguiam em linhas paralelas até que a esquadra, que tinha a vantagem do vento, decidia aproximar-se do inimigo (ainda em linha paralela) e, após troca de tiros a curta distância, que poderia durar várias horas, abordá-lo.

Uma tática alternativa, cujo principal adepto era o almirante inglês Nelson, consistia em aproximar-se do inimigo, mas, ainda fora do alcance de um canhão, girar toda a linha para que cada nau pudesse passar atrás de um navio inimigo e só então abordá-lo. Esta manobra implicava expor a nau, durante 20 ou 30 minutos, à descarga de todos os canhões de um bordo da nau inimiga, sem poder retaliar.

A disciplina e o sangue frio eram primordiais, pois a punição recebida durante aqueles longos minutos era devastadora.

Em compensação, ao passar pela popa do navio inimigo, cada canhão, por sua vez, poderia atirar na parte menos protegida (janelas) e no sentido longitudinal da nau.

Além da bala comum, pedaços de corrente e metralha (projétil oco carregado com balas menores ou pedaços de ferro) seriam usados. Uma passagem poderia resultar na destruição quase total da parte aérea da nau e na baixa de uma boa parte da guarnição.

Esta tática foi utilizada por Nelson na Batalha de Trafalgar (perto de Cádiz, na Espanha), em 1805, quando as esquadras combinadas de França e Espanha foram aniquiladas. Os quadros (vide ilustrações) mostrando a nau capitânia *Victory* antes e depois da batalha (sendo rebocada para a base naval de Gibraltar) tornam evidente como esta tática poderia castigar um navio, mesmo sendo vencedor!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha de Portugal nos séculos XVIII e XIX /; Marinha da Inglaterra nos séculos XVIII e XIX; História marítima;

MODELAGEM ANALÍTICA PARA NEGOCIAÇÃO

CARLOS FRANCISCO SIMÕES GOMES¹

Capitão-de-Fragata

LUIZ FLÁVIO AUTRAN MONTEIRO GOMES²

Professor

RESUMO

A obtenção do consenso em uma negociação é um problema complexo que envolve vários agentes, critérios e pontos de vista conflitantes. Ferramentas que tratam imprecisões e grupos de apoio à decisão podem e devem ser utilizados para facilitar a obtenção do compromisso. Este artigo mostra como usar as Teorias dos Conjuntos Nebulosos e Conjuntos Aproximativos, bem como a Teoria da Utilidade Multiatributo em um processo de negociação.

SUMÁRIO

Definição do problema

Metodologia

Exemplo numérico

Teoria das expectativas, da utilidade multiatributo e dos conjuntos nebulosos

Negociação internacional

Conclusões e recomendações

¹ O **CF Simões** é oficial de Marinha habilitado em Eletrônica pela Escola Naval, aperfeiçoado em Eletrônica pelo Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), analista de sistemas pelo Centro de Produção da UERJ, mestre em Engenharia de Produção pela UFF, doutor em Engenharia de Produção pela Coppe-UFRJ e possui pós-doutorado pelo Instituto de Matemática Pura e Aplicada (IMPA). Atualmente é gerente de projetos do Centro de Análises de Sistemas Navais e membro da diretoria da Sociedade Brasileira de Pesquisa Operacional (SOBRAPO).

² O **Professor Doutor Autran** é graduado pela PUC e possui mestrado e doutorado pela Universidade da Califórnia, é professor aposentado da UFF e da PUC-RJ, foi presidente da Sociedade Brasileira de Pesquisa Operacional (SOBRAPO) no período de 1999-2002, é vice-presidente da Associação Latino-Ibero-Americana de Pesquisa Operacional e coordenador do mestrado profissionalizante do IBMEC-RJ

DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Um processo de negociação frequentemente tem sua complexidade advinda do fato de ser um processo dinâmico e mal estruturado com múltiplos participantes, opiniões divergentes, grupos de pressão etc. Além disso, muitas vezes os dados são imprecisos e os riscos não podem ser estimados adequadamente ([1], [11] e [12]).

Existem também fatores políticos e não técnicos que participam do processo de negociação, e estes fatores podem dificultar e até impedir a chegada do consenso.

É em ambientes complexos desse tipo que decisões em grupo de naturezas empresariais, governamentais, trabalhistas, negociações internacionais ou militares devem ser tomadas. Por conseguinte, os estudos científicos da análise de conflitos e da facilitação da chegada ao consenso são altamente relevantes do ponto de vista prático. Hoje, em particular, o engenheiro de produção tem a seu dispor uma vasta gama de conceitos e procedimentos da Pesquisa Operacional (PO) e da Engenharia de Sistemas que podem ser úteis no suporte à negociação e, sob esse aspecto, deve-se destacar o desenvolvimento dos denominados **Sistemas de Suporte à Negociação** (SSN), tanto na vertente informática como na analítico-matemática[2].

Por outro lado, todo sistema computadorizado de suporte à negociação tem ou deveria ter embutido nele um modelo matemático orientado para tomada de decisão em grupo. Assim sendo, pode-se conceituar o estudo sistemático de processos de negociação e resolução de conflitos como uma subdivisão do **Apoio Multicritério à Decisão** (AMD), uma vez que um tal processo implica uma decisão, naturalmente multicritério, em grupo [6]. Portanto, SSN são, na verdade, **Sistemas**

de Apoio à Decisão Negociada (SADN), sendo que a decisão resultante do processo pode ou não ser acordada pelas partes; eventualmente mais de uma decisão pode resultar do processo de negociação, o qual não conduz obrigatoriamente a um consenso, e nem a uma relação de dominância ou fronteira Pareto-ótima[10].

Os critérios locais de negociação, por sua vez, podem ou não concordar, dentro de uma margem de tolerância, ao longo do processo; o acordo entre as partes simplesmente indica o final do processo, do qual a negociação tanto pode ser ganha-ganha, como ganha-perde – no caso mais simples, mas nem por isto menos ilustrativo, de ter-se apenas dois negociadores[3].

Assim sendo, diante de toda essa eventual complexidade, os SSN ou SADN, conceitual e praticamente, podem lançar mão de técnicas analíticas de tratamento da informação imprecisa combinados com métodos do AMD. Essas técnicas e métodos, no entanto, só muito ingenuamente poderiam ser utilizados externamente aos negociadores; espera-se, por conseguinte, que cada negociador tenha acesso a uma base de conhecimento que inclui pelo menos um método analítico. Partindo-se desta constatação, procura-se mostrar, através do presente artigo, como as **Teorias dos Conjuntos Aproximativos** (TCA) e dos Conjuntos Nebulosos, bem como a Teoria das Expectativas, podem vir a ser empregadas na modelagem analítica para apoio à negociação.

Para uma exposição dos fundamentos dessas três teorias, consulte-se **Bibliografia**, referências: [1], [7], [8], [9], [13], ou [14].

METODOLOGIA

Ao longo de um processo típico de negociação, alternativas e critérios evoluem. Captar tal evolução de uma forma *on-line* implica saber resolver as múltiplas imprecisões even-

tualmente causadas por hesitações ou dúvidas, associadas aos cenários que vão se desvendando durante o processo[4].

Em um processo de negociação existem em paralelo as alternativas consensualmente consideradas claramente factíveis ou, de modo exclusivo, claramente consideradas não factíveis.

Há três categorias de ações que devem ainda ser contempladas, para um qualquer negociador:

(I) alternativas inicialmente consideradas factíveis e posteriormente consideradas não factíveis;

(II) alternativas inicialmente consideradas não factíveis e posteriormente consideradas factíveis.

(III) alternativas que surgem durante o processo de negociação, seja pela evolução do processo, seja pela evolução do meio ambiente ou pela entrada de novos atores no processo. Estes novos atores podem ser centros de decisão (países que aderem a uma negociação, sindicatos que decidem participar de um processo já iniciado, ou a própria troca do representante de uma delegação). Salienta-se, para exemplificar, que a troca de governo em um país pode causar a mudança da posição deste país em uma negociação.

Estes três conjuntos de alternativas contêm indiscernibilidades, conforme estas são abordados pela TCA. Além disso, podem ocorrer divergências entre negociadores, o que nos leva às seguintes principais indiscernibilidades no processo:

a) conjuntos de alternativas podem ser indiscerníveis para um particular grupo de negociadores;

b) conjunto de alternativas podem ser indiscerníveis para todos os negociadores;

c) conjunto de alternativas tornam-se indiscerníveis, pois seus graus de factibilidade evoluem ao longo do processo;

d) as importâncias relativas atribuídas aos critérios de negociação em si podem ser indiscerníveis.

A causa d) poderá ter duas subcausas:

I) Dificuldade de atribuir peso (importância relativa) a um critério ou grupo de critérios.

II) A importância relativa dos critérios evoluem ao longo do processo de negociação.

Salienta-se que uma delegação que vai para uma negociação pode ter internamente pontos divergentes e conflitantes.

Exemplifica-se que, numa negociação internacional para normas portuárias, um país que mande em sua delegação um membro do Ministério do Meio Ambiente e um membro do Ministério do Transporte, estes podem ter opiniões diferentes sobre os gastos com proteção ambiental no porto. Em face do anteriormente exposto, a própria posição de uma delegação já é fruto de uma negociação.

A TCA pode ser utilizada na modelagem analítica embutida em um Sistema de Suporte à Negociação (SSN) nas seguintes etapas de tal modelagem[5]:

(1) definição de uma $F(x,y)$, denominada "função negociação", no caso em que há somente dois agentes de negociação; no caso mais geral, essa função poderá ter n argumentos (ou negociadores), sendo n um número inteiro e positivo.

(2) construção de C = conjunto de critérios; esse conjunto será a união dos critérios c_x , próprios do negociador x , e c_y , próprios do negociador y . A função F só é definida se $C \neq \emptyset$.

(3) geração de W = conjunto dos pesos dos critérios c_x e c_y ; sendo assim, $W = \{w_x, w_y\}$.

(4) identificação do peso do negociador (ou delegação) $\{X,Y\}$ ou o peso do grupo que o negociador representa.

Observação: este fator denominado **peso do negociador** tem grande relevância em fóruns internacionais, onde o peso do negociador (representação do país) é produto dos seguintes fatores:

a) **capacidade da delegação expressar-se na língua da negociação**, pois nem sempre existe tradução simultânea;

b) **credibilidade do país**, que é fruto do somatório dos seus poderes econômico, diplomático, político e militar;

c) **credibilidade dos membros da delegação**, fruto dos conhecimentos específicos sobre o assunto que está sendo negociado; por exemplo, se está discutindo-se normas de navegação, uma delegação com diplomatas, engenheiro navais, oficiais de Marinha Mercante, oficiais de Marinha de Guerra etc. tem mais força que uma delegação composta unicamente por diplomatas;

d) **quantidade de membros na delegação**, pois freqüentemente coexistem em uma negociação fóruns paralelos e torna-se necessário fazer-se presente em todos; e a existência de uma delegação com múltiplos conhecimentos, como descrito no exemplo de c), facilita a delegação emitir opiniões ou discutir um tema sobre várias óticas;

e) **quantidades de votos que a delegação possui**; por exemplo, quando a União Européia "fecha" questão em uma negociação, sempre haverá tantos votos na questão quanto os membros da União Européia (países), ou uma situação em que a rainha do Reino Unido é chefe de Estado de mais de um país é possível solicitar apoio destes países nos quais ela é chefe de Estado a uma causa de interesse do Reino Unido.

Ao iniciarmos um processo de negociação, poderá ocorrer que os negociadores x e y identifiquem um mesmo critério para negociação, porém atribuam pesos diferentes; neste caso, c_{xi} poderá

ser igual a c_{yj} , porém $w_{xi} \neq w_{yj}$, ou poderá ocorrer que os negociadores x e y identifiquem critérios diferentes; neste caso, um decisor convidará o outro a atribuir peso ao critério.

A situação ideal será a que os decisores atribuam os mesmos pesos ao conjunto de critério identificados.

Identificação de uma função $L(x,y)$ ou o que é equivalente, $L(F(x,y), A)$, sendo A o conjunto de objetos factíveis da negociação (ou ações potenciais factíveis); uma vez que se pretende maximizar L , a TCA através do índice de indiscernibilidade, possibilitará o desenvolvimento de algoritmos maximizadores.

A expressão da $F(c_x, c_y, w_x, w_y)$ assumirá valores de 0 a 1, uma vez normalizada – onde 0 significa conflito total, ao passo que 1 significa consenso total. Com isso, associa-se a $F(x,y)$ ao conceito de índice de indiscernibilidade da TCA. O peso do negociador influenciará sobremaneira na atribuição do valores 0 a 1 em $F(x,y)$.

Para a negociação progredir, é necessário verificar:

a) como um grupo aceita ou não as posições do outro grupo que são contrárias às suas posições;

b) quais são os pontos de interesse comum, e quais são os pontos de divergência;

c) se é possível encorajar os pontos de cooperação para reduzir a competição;

d) se a introdução de novas regras e/ou grupos de negociadores impacta positivamente ou negativamente no processo de negociação (neste caso com a visão ganha-ganha); porém pode-se pensar como a introdução destas regras e participantes faz progredir a negociação melhorando a "nossa posição";

e) se é possível fazer coalizões (como foi exemplificado anteriormente com #

União Européia etc); as coalizões podem ser formadas por interesses comuns, por exemplo países subdesenvolvidos podem quebrar patentes de remédios para fabricação nacional e assim melhorar o padrão de vida da população.

EXEMPLO NUMÉRICO

Passa-se agora a mostrar como as indiscernibilidades existentes em um processo

de negociação podem ser resolvidas pela TCA.

Como exemplo ilustrativo, considera-se o sistema de informação, disponível em um dado momento do processo de negociação, abaixo representado; em tal sistema, o atributo de decisão pode assumir alternativamente os valores F (factível) e NF (não factível), tendo-se seis ações (Tabela I) – os objetos de negociação – e seis atributos de condição – os critérios de negociação.

	c1	c2	c4	c5	c6	Atributo
a1	5	3	3	6	4	F
a2	4	5	1	1	5	F
a3	3	5	3	2	5	NF
a4	3	6	2	1	4	NF
a5	5	4	6	5	3	F
a5	5	4	6	5	3	NF
a6	2	3	3	4	4	F
a6	2	3	3	4	4	NF

Tabela I – Alternativas classificadas nos critérios

Pela aproximação inferior, tem-se PYF[a1, a2], PYNF [a3, a4]. Pela aproximação superior, por sua vez, tem-se PYF [a1, a2, a6, a5], PYNF [a3, a4, a5, a6]. Vê-se, assim, que tanto F como NF têm 50% de indiscernibilidade.

Por intermédio de a1, a2, a3 e a4, obtêm-se as seguintes regras:

Regra 1 – se $c1 \geq 4$ e $c3 \geq 5$, a alternativa é considerada F;

Regra 2 – se $c1 \leq 3$, é considerada NF.

Aplicando-se as regras acima a a5 e a6, verifica-se que a5 atende na Regra 1 em c1,

mas não atende a Regra 1 para c3; por conseguinte, é considerada NF. Por outro lado, a6 atende a Regra 1 para c3, mas não atende na Regra 1 em c1, e a6 enquadra-se na Regra 2; logo a6 também é considerada NF.

Esta análise, portanto, indica que a indiscernibilidade é removível e que apenas os critérios c1 e c3 (Tabela II) são relevantes para a negociação.

Uma análise idêntica a esta pode ser efetuada para outras situações usualmente encontradas em processos de negociação. O novo sistema de informação será:

	c1	c3	Atributo
a1	5	5	F
a2	4	5	F
a3	3	4	NF
a4	3	3	NF
a5	5	4	NF
a6	2	6	NF

Tabela II – Alternativas classificadas nos critérios relevantes

Assim, chega-se à regra única: se $c1 \geq 4$ e $c3 \geq 5$, a alternativa é considerada F; caso contrário, é considerada NF.

Salienta-se que neste exemplo o peso do negociador já influenciou a atribuição de F ou NF.

TEORIA DAS EXPECTATIVAS, DA UTILIDADE MULTIATRIBUTO E DOS CONJUNTOS NEBULOSOS

Uma vez maximizada a Função F descrita na seção anterior, o decisor poderá utilizar-se da Teoria das Expectativas e da Teoria da Utilidade Multiatributo para construção de uma nova função que traduzirá a “agregação de valor” de cada alternativa; esta nova função trará dois benefícios seguintes:

- 1) permitirá verificar a sensibilidade do resultado obtido através da TCA;
- 2) viabilizará a priorização das alternativas.

Vislumbra-se a utilização da Teoria Conjuntos Nebulosos no auxílio aos negociadores para, no campo das possibilidades, procurar-se responder às seguintes perguntas:

(a) Qual a possibilidade de uma particular negociação alcançar um resultado de consenso?

(b) Qual a possibilidade do negociador x conseguir junto ao negociador y um dado resultado?

Observação: existe neste caso o pressuposto de que é possível obter-se um resultado de consenso. Pode ocorrer em um processo de negociação que não seja possível encontrar-se um consenso ou um meio-termo em algum; estes pontos inegociáveis normalmente são os ditos “pontos de honra”. Esta situação pode acarretar:

- a) saída do negociador do processo, que pode ou não inviabilizar a negociação;
- b) retirada, quando possível, deste ponto da negociação;
- c) incluir este ponto com todas as alternativas existentes, não negociá-las e prosseguir a negociação de outros pontos, com o compromisso de voltar a ele no futuro;
- d) postergar todo processo de negociação.

NEGOCIAÇÃO INTERNACIONAL

Uma negociação internacional que ao final gere uma convenção, aceita pelos países participantes, não necessariamente acarreta que esta entrará em vigor, pois:

a) normalmente, para homologação de uma convenção, existem negociações técnicas que antecedem uma reunião diplomática, existe a necessidade, normalmente, de dois terços dos presentes aprovarem o texto para a homologação diplomática; a alteração do quorum de países, seja pela ausência de um país ou a presença de outro, na homologação diplomática pode alterar este valor de dois terços;

b) entre uma reunião e outra um país pode mudar sua posição;

c) após a homologação diplomática, existe a assinatura, e assinatura às vezes só é possível após a aprovação do legislativo do país (no caso do Brasil o Senado), que por algum motivo pode não aceitar e/ou atrasar a autorização, e assim sendo, o documento pode ter de esperar alguns anos para ter as assinaturas mínimas para entrar em vigor. Caso este período se estenda, algum país pode pedir revisão do mesmo, e assim reiniciar o processo.

Por vezes, vários processos de negociação ocorrem paralelos, e a mudança de posição de um negociador e/ou a flexibilidade deste negociador mudar a sua posição ou chegar a um acordo podem ser fruto de uma atitude semelhante do outro negociador em um outro processo de negociação. Por exemplo, a negociação do país A com o país B para a compra de A de aviões de guerra, onde o país B é um dos cinco possíveis fornecedores, pode ocorrer simultaneamente à concorrência internacional de uma grande empresa de aviação comercial do país B, onde o país A dispõe de uma empresa que fábrica aviões. Logo a vitória de B na concorrência de A pode ser negociada com a vitória de A na concorrência de B.

Observação: A decisão em grupo e a negociação frequentemente podem usar as mes-

mas ferramentas para apoiar o processo, porém isso não caracteriza que sejam sinônimos. Um exemplo diferenciador clássico é que a decisão em grupo permite o uso da votação para sair de um impasse, fato este que não é aceito na negociação

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Ao estudar-se a negociação sob o enfoque da Teoria dos Jogos, observa-se que o objetivo de maximização é limitado pela capacidade do ser humano de discernir o mundo, neste compreendidos os critérios e seus diferentes graus de importância, o que sugere haver um limite para a racionalidade. A TCA constitui-se em uma ferramenta para ampliar tal limite, pois a fronteira do conhecimento poderá ser progressivamente estendida à medida que forem eliminados da negociação os critérios julgados redundantes. Com isso, os critérios remanescentes, uma vez que caracterizem uma família coerente de critérios – satisfazendo, por conseguinte, os princípios de exaustividade, coesão e não-redundância –, poderão ter sua importâncias efetivas avaliadas e/ou reavaliadas, assim como novos critérios poderão ser identificados e inseridos no processo.

Por outro lado, uma vez que o racional para um negociador não é necessariamente para um conjunto de negociadores – não obrigatoriamente constituintes de uma coalizão –, identifica-se assim um novo campo para aplicação da TCA, caracterizando-se como indiscernível o que é racional para um negociador e não o é quando o mesmo insere-se em um grupo de negociadores.

A teoria das expectativas (*prospect theory*), orientada para o tratamento do risco, bem como a teoria da utilidade multiatributo (MAUT), são úteis para priorizações de alternativas no processo de negociação, e o uso de métodos

multicritério como **TOPSIS** (Technique for Order Preference by Similarity to Ideal Solution)[15] poderá reduzir o número de alternativas para o início da negociação. Acopladamente à utilização desse método multicritério, de modo a estabelecer-se para dois negociadores (x e y) as alternativas que possuem maior agregação de valor E+ e as alternativas que possuem a menor agregação de valor E-, posteriormente dois caminhos podem ser delineados:

a) buscar inicialmente o consenso, por negociação, de E+ e E- para cada negociador, e assim obtermos um alternativa intermediária;

b) estabelecer uma alternativa intermediária por negociador, e a partir des-

tas alternativas intermediárias buscar-se o consenso.

Posteriormente à utilização dos caminhos a) e b), sugere-se a aplicação da metodologia descrita e exemplificada nas seções Metodologia e Exemplo Numérico deste artigo, respectivamente.

Como conclusão geral do artigo, constata-se que a TCA é um útil instrumento para redução de critérios em uma negociação, sendo sua aplicabilidade, bem como o seu correto uso, potencialmente de grande utilização na modelagem analítica que pode ser embutida em SSN, notadamente quando o uso daquela teoria acha-se associado ao uso de métodos do AMD.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Negociação /; Modelagem analítica;

BIBLIOGRAFIA

- GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro, Carlos Francisco Simões Gomes & Adiel Teixeira, *Tomada de Decisão Gerencial o Enfoque Multicritério*, Editora Atlas, 2002.
- GOMES, Carlos Francisco Simões Gomes., GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro, "Aplicação da Teoria dos Conjuntos Aproximativos à Modelagem Analítica de Apoio à Negociação", In: VIII CLAIO - Latin-Iberian-American Congress on Operations Research and Systems Engineering e XXVIII Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, 1996, Rio de Janeiro. Anais do VIII CLAIO - Latin-Iberian-American Congress on Operations Research and Systems Engineering e XXVIII Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, 1996. v.II. p.866 - 971.
- GOMES, Carlos Francisco Simões Gomes., GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro, MOREIRA, A. M. M. "Modelos Analíticos para a Negociação", In: XXIX Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, 1997, Salvador. Anais do XXIX Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, 1997. v.1. p.161 - 161.
- GOMES, Carlos Francisco Simões Gomes, GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro, MOREIRA, A. M. M. "Modelos Analíticos para Negociação". *Pesquisa Naval*. Rio de Janeiro, RJ, v.11. p.151 - 157, 1998.
- GOMES, Carlos Francisco Simões Gomes, GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro. "Uma Aplicação de Conjuntos Aproximativos ao Apoio Multicritério à Negociação". *Pesquisa Naval*. Rio de Janeiro, RJ, v.12, p.263 - 270, 1999.
- GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro. "Conflito e Negociação no Planejamento Participativo: Uma Formulação de Análise de Decisões com Múltiplos Critérios"; *Investigacion Operativa*. Vol. 2; Nº 2; Diciembre pgs 111-119; 1991.

- GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro. "A Teoria das Preferências como Fundamentação Psicológica do Auxílio Multicritério à Decisão"; XXIV Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional; Salvador; BH; novembro de 1992.
- GOMES, Luiz Flavio Autran Monteir. "Fundamentos da Teoria dos Conjuntos Aproximativos Aplicáveis à Otimização e Controle de Processos Produtivos"; VII CLAIO; Santiago; Chile; julho de 1994.
- KAUFMANN, A. *Theory of Fuzzy Subsets*; Volume I; Fundamental Theoretical Elements; Academic Press; INC; 1975.
- JELASSI, T. & Kersten, G & Zionts, S. *An introduction to Group Decision and Negotiation Support*, in *Readings in Multiple Criteria Decision Aid*; C. A. Bana e Costa (Ed); Springer-Verlag; Berlin; pgs 537-568; 1990.
- MOREIRA, A. M. M. *Os Sistemas de Apoio à Decisão em Grupo e os Modelos Multicritério: Uma nova Proposição de Interação nas Decisões em um Ambiente Globalizado*. Plano de tese de doutoramento, PUC-RJ, maio de 1997.
- MOREIRA, AM & Gomes, L. F. A. M. "O processo de Negociação: Metáfora e Realidade"; XXVII Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional; Vitória; ES; novembro: 1995.
- SLOWINSKI, Roman & Salvatore Greco & Benedetto *Rough Set Approach to Multi-Attribute Choice and Ranking Problems*; ICS Research Report 38/1995.
- SLOWINSKI, Roman & Salvatore Greco & Benedetto Matarazzo. *Rough Approximation of a Preference Relation by Dominance Relations* ICS Research Report 16/1996.
- YONN, K. Paul & Chiang-Lai Hwang. *Multiple Attribute Decision Making - An Introduction*; Series: Quantitative Applications in The Social Sciences; Sage Publications; 1995.

**Se sua auto-estima é dependente da
confirmação social, você não possui
auto-estima e sim uma forma de con-
formismo social.**

AJUDAR O INSTITUTO NACIONAL DO CÂNCER

UMA QUESTÃO DE SOLIDARIEDADE

A penosa situação dos bancos de sangue dos hospitais brasileiros não é desconhecida de ninguém. Na TV, no rádio e nos jornais são constantes as notícias sobre a carência de doadores, com a conseqüente baixa nos estoques de sangue dos estabelecimentos de saúde. E dentre esses, um dos que mais sofrem com o problema é o Instituto Nacional do Câncer – INCA.

Atualmente, o banco de sangue do hospital está quase vazio e, por isso, cirurgias têm sido adiadas. Isso sem falar que as transfusões para pessoas com câncer são muito importantes. Sem elas muitos pacientes não conseguiriam sobreviver aos tratamentos que envolvem drogas pesadas. Por isso o INCA está precisando urgentemente de doadores de sangue.

Para ajudar, basta comparecer à portaria do Hospital com sua carteira de identidade ou qualquer documento equivalente, apresentando-se como doador. Não vá em jejum; alimente-se de coisas leves e não gordurosas. Você deve estar em boas condições de saúde, ter entre 18 e 60 anos e pesar 50 kg ou mais.

Unindo-se à grande imprensa nesta campanha, a *RMB* faz um apelo em favor da vida: **DOE SANGUE AO Instituto Nacional do Câncer.**

O Hospital fica na Praça Cruz Vermelha, Bairro de Fátima, Rio de Janeiro.

APLICAÇÕES DO SENSORIAMENTO REMOTO NO PODER NAVAL

KARLA DOS SANTOS TEIXEIRA

Engenheira de Tecnologia Militar
Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM)

IVAN DE ARAUJO MEDINA

Professor da Faculdade de Engenharia da UERJ
Chefe do Laboratório de Computação Aplicada à Cartografia (LCAC)
Departamento de Engenharia Cartográfica – CARTO

ALBERTO DO VALLE ROSAURO DE ALMEIDA

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

SUMÁRIO

Introdução

Objetivo

Conclusão

Proposta de desenvolvimento de sensores para detecção de plataformas navais furtivas

Proposta de desenvolvimento de especificações para radar de abertura sintética para utilização orbital

Proposta de desenvolvimento de classificador inteligente para suporte C4 ISR

INTRODUÇÃO

O Brasil é, indiscutivelmente, uma potência média e, dentre as poucas potências médias hoje existentes, ocupa posição singular que o faz ser visto como ameaça potencial aos países centrais, por possuir:

- identidade cultural e lingüística já amplamente testada e comprovada;

- o maior estoque de terras ecumênicas do planeta;

- densidade populacional, no seu *hinterland*, de moderada a fraca;

- o maior potencial mineralógico presumido da Terra – que engloba reservas enormes, e comprovadas, de minério de ferro, bauxita, nióbio, areia monazítica e xisto pirobetuminoso;

N.A.: Este trabalho foi apresentado no III Seminário Sobre Detecção Oceânica Utilizando Recursos Espaciais, realizado no Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), em Arraial do Cabo (RJ), de 22 a 24 de outubro de 2002.

- o maior sistema mundial de águas potáveis subterrâneas – estimado em mais de 50% do total;

- o melhor parque hidrográfico do planeta – tanto no volume de água (12% do total mundial) quanto na sua conformação, o que lhe confere a melhor matriz energética do mundo;

- a ausência de vulcanismo, furacões e tufões;

- a maior biodiversidade de que se tem notícia;

- a maior possibilidade mundial de expansão da fronteira agrícola, com a maioria das terras permitindo plantio e colheita por todo o ano;

- capacidade, já comprovada pela iniciativa e liderança do Mercosul, em constituir e liderar bloco econômico de nações periféricas;

- rica Zona Econômica Exclusiva (ZEE) em extensa plataforma continental.

Assim sendo, é de todo prudente analisar, com a extensão e a profundidade necessárias, as transformações que tendem a influenciar a posição do Brasil no cenário internacional e as limitações às expressões dos seus interesses e da sua soberania, que estão se afigurando como novos elementos da política dos sistemas centrais de poder. A posse de bens nacionais de alto valor, como acima mencionado, sem que se disponha dos meios necessários para garanti-la contra ameaças – que hoje se configuram como difusas – constitui inapelável e inadmissível vulnerabilidade. A grandeza econômica – potencial ou manifesta – configura-se como o parâmetro definidor da dimensão fundamental da segurança que se impõe como indispensável.

A ordem internacional está imersa em um processo de acomodação das configurações de poder, de onde estão emergindo

novos cenários e novos atores, cujos pesos relativos não se traduzem, necessariamente, seja do ponto de vista institucional ou organizacional, no sistema da ONU.

Investimentos tanto no aumento, em extensão e profundidade, da matriz de conhecimentos científicos e tecnológicos, quanto na disponibilidade de meios e no aprestamento das Forças Armadas constituem imperativo ditado pelas mais prementes necessidades de manutenção da segurança nacional.

Como bem disse o Prof. Eduardo Italo Pesce, da Coordenadoria de Cursos do Centro de Produção da UERJ, em seu artigo *Uma Força Naval Oceânica*, publicado pela Revista Marítima Brasileira, v. 120, números 7/9, jul/set 2000, p.309-310:

"... É preciso compreender que o Brasil não é como países de pesos e dimensões muito menores, e que a busca da autonomia estratégica e a construção da potência (em todos os campos do poder, inclusive o militar) são conseqüências inevitáveis de nosso gigantismo, e não, como poderia parecer, fruto de uma opção agressiva Nosso país não poderá ser eternamente um grande estado periférico. Se não migrar da periferia para o centro, tornando-se uma potência mundial sem interesses hegemônicos, estará, provavelmente, destinado ao lixo da história. Nossa geração, que já está testemunhando a desagregação da sociedade, poderá assistir, em alguns anos, ao colapso do Estado nacional brasileiro."

É um quadro pintado com fortes cores e matizes, mas absolutamente real e preciso.

Cada vez mais, conhecimento é poder: a disponibilidade dos dados e a capacidade de transformá-los em informações utilitárias constituem a sua base; assim como a capacidade da contínua

agregação de novos conhecimentos condiciona a sua manutenção.

A prevenção, a dissuasão e o enfrentamento direto de ameaças, ostensivas ou veladas, pelo Poder Naval, estão cada vez mais condicionadas pela capacitação em guerra eletrônica e nas geotecnologias (sensoriamento remoto, processamento de registros digitais, reconhecimento automático de padrões, posicionamento geodésico por satélites, sistemas de informação geográfica, carta eletrônica, cartografia digital e bibliotecas digitais); todas elas funções C4 ISR (do inglês "Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance"), ou seja: comando, controle, comunicações, computadores, inteligência, vigilância e reconhecimento, as quais permitem aos meios de combate — navios, aviões e tropas anfíbias — o alcance de uma eficácia muito superior àquela alcançada sem os seus concursos.

"A ausência do poder militar é um convite para a manifestação dos interesses, ambições e impulsos de domínio de nações que se aproveitam da debilidade dos incautos" — Luis Sanctos Doring (VA).

OBJETIVO

O nível de vulnerabilidade ou invulnerabilidade (furtividade, dissimulação ou ocultação) de um meio flutuante, aeronaval ou anfíbio e as suas capacidades de detectar ameaças são fatores determinantes da sua eficácia. Da mesma forma, a eficácia no emprego de um sistema de armas é função primária da sua capacidade em detectar o alvo e em não ser por ele neutralizado. A vulnerabilidade à detecção e a capacidade de detectar no amplo espectro eletromagnético são dita-

das, primordialmente, pelo domínio de conhecimentos nas faixas de frequência radar e infravermelha.

O reconhecimento de instalações, feições e propriedades de alvos terrestres, navais e aéreos se insere, basicamente, nas frequências da faixa do visível, ou a ela próximas, e nas dos radares interferométricos e de abertura sintética. A efetividade do emprego de um meio está condicionada, liminarmente, pela eficácia em adquirir, processar e classificar sinais eletromagnéticos; em influenciar e absorver as energias emitidas, em sua direção, pelas ameaças, e em controlar suas próprias emissões. Para tanto, é indispensável conhecer os mecanismos de transmissão, propagação, dispersão, absorção e reflexão das energias radiantes nos diversos meios.

Pela forte influência que têm na eficácia dos meios e de seus sistemas de armas, as áreas de Eletromagnetismo, de Sensoriamento Remoto e outras correlatas são consideradas áreas sensíveis de conhecimento e, desta forma, sujeitas ao controle, cerceamento ou à negação pelas nações detentoras destas tecnologias.

"A revolução tecnológica no campo das comunicações e nos sistemas de processamento de informações — cada vez mais, conhecimento é poder — está concentrando o poder mundial nas poucas nações altamente industrializadas que investem recursos consideráveis nesses setores de ponta. Há uma nítida tendência para que este processo institucionalize a divisão do mundo em dois grupos de países: o grupo daqueles poucos países que, graças à tecnologia e capacidade de gerenciamento superiores, e acesso fácil ao capital, terão poder e o usarão para determinar, obviamente em seu benefício, a divisão da riqueza mundial (países-cabeça); e o outro grupo dos muitos países

que, não dominando o conhecimento já disponível e não podendo acompanhar a contínua agregação de novos conhecimentos, não terão nenhuma influência na definição de seu próprio futuro, meros coadjuvantes na fantástica epopéia do Homem (países-corpo). Este é o confronto Norte-Sul, novo eixo de máxima confrontação estratégica, que veio substituir o anterior Leste-Oeste; eixo econômico que toma o lugar do ideológico.

O controle das transferências de tecnologia é agora um fator relevante nas relações internacionais.

Os países tecnologicamente mais avançados reservarão para si a produção de bens que agregam altos índices de tecnologia e, portanto, que propiciam elevado retorno de capital, deixando para os demais a produção de matérias-primas, produtos primários e bens que não lhes interessa produzir, seja porque o retorno do capital é pequeno e lento, ou porque exigem o uso intensivo de mão-de-obra desqualificada ou agredem o meio ambiente.

Sob a alegação de que as tecnologias de ponta são, em geral, de duplo uso — isto é, servem tanto para aplicações civis como militares permitindo o desenvolvimento das armas de destruição em massa e de seus vetores — os países mais avançados, à frente os Estados Unidos, vêm dificultando essa transferência. Ao término da Guerra Fria, o COCOM, criado para impedir que tecnologias “sensíveis” chegassem aos países do bloco soviético, foi reorientado para barrar o acesso dos países do Terceiro Mundo às tecnologias de ponta; quando ele caducou, foi feito o Acordo de Wassenaar, em dezembro de 1995, com o mesmo propósito. A possibilidade do uso desse instrumento para atender interesses comerciais não pode ser descartada.

As mudanças tecnológicas acarretam também mudanças políticas, para as quais os políticos têm de encontrar respostas. Sem dúvida, o desempenho da tecnologia nos sistemas de produção e gerenciamento, o que contribui para um considerável aumento da sensação de insegurança. — Armando Amorim Ferreira Vidigal (VA) em seu notável artigo Uma Estratégia Naval para o século XXI, objeto de inúmeras publicações.

O alargamento contínuo das fronteiras de atuação das empresas brasileiras e a expansão da participação nacional no comércio exterior — ainda no entorno de 1% do comércio mundial (e, mesmo assim, não se dispõe dos meios suficientes para garanti-lo) — implicam alargamento dos compromissos político-estratégicos do País.

A segurança da ZEE, especialmente das plataformas instaladas nas inúmeras bacias petrolíferas, demanda novos aparelhamentos para as operações aéreas e navais.

No que se refere aos recursos nacionais para o enfrentamento de tal desafio — que impõe às suas respostas as marcas da competência e da urgência —, deverá estar o País, em futuro próximo, muito provavelmente dotado de uma infra-estrutura material mínima no que se refere a plataformas nacionais orbitais.

O Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) tem logrado sucesso no programa de cooperação com a China para o desenvolvimento de um sistema orbital de sensoriamento remoto multiespectral, projeto CBERS (China-Brazil Earth Resources Satellites).

O CBERS-1 foi lançado em outubro de 1999, teve concluída a calibração das suas câmeras em fevereiro de 2000 e entrou na

sua fase operacional em junho de 2000. O CBERS-2 tem lançamento programado para 2003.

Pretende-se atingir um salto de qualidade com a nova geração de satélites, CBERS-3 e CBERS-4, com lançamentos aguardados para os anos de 2006 e 2008.

Nessa nova geração, a resolução das câmeras WFI (Imageador de Largo Campo de Visada – faixas espectrais do verde e do vermelho) saltará dos atuais 260m para 50-80 m e a faixa de cobertura ficará entre 650 e 900 km; a resolução espacial das câmeras CCD (Câmera de Carga Acoplada de Alta Resolução – 5 bandas) migrará dos atuais 20 m para 5 m – permanecendo a faixa de cobertura nos atuais 113 km; e o sensor IRMSS (Sensor Multiespectral de Varredura no Infravermelho – 4 bandas) terá sua resolução espacial ampliada de 80 m para 40 m nos canais infravermelho médio, infravermelho distante e pancromático e de 160 m para 80 m no canal infravermelho termal, e a faixa de cobertura será idêntica aos atuais 120 km.

Além das câmeras para mapeamento da Terra, os CBERS dispõem, também, de um sistema de retransmissão, em tempo real, de dados ambientais coletados na superfície terrestre e transmitidos aos satélites por pequenas estações autônomas.

O Brasil está estudando a possibilidade da produção, em parceria com a Agência Espacial da Alemanha, de satélites SAR com resolução espacial de 10 m.

São amplas possibilidades que se descortinam e que exigem da Força Naval o seu integral aproveitamento.

O objetivo desta apresentação é chamar a atenção para o fato de que a aquisição de autonomia tecnológica na obtenção, no processamento, na classificação e na integração de dados derivados de registros digitais gerados por sensores orbitais, bem como a continu-

ação nos esforços no aprimoramento dos meios nacionais de guerra eletrônica, constituem compromisso inarredável com os mais elementares princípios de segurança nacional.

CONCLUSÃO

Em vista do até aqui exposto, assoma como indispensável que se proceda a uma avaliação objetiva e precisa das necessidades da política de poder nacional e da sua projeção sobre o poder naval, para que não se transponham os limites úteis das nossas ações e, também, para que não se deixem estagnados meios e recursos que possam ser mobilizados.

Em conclusão, o resultado do dever consciente é, portanto, o de trabalhar, decididamente, no sentido do fortalecimento do poder naval, mediante o enfrentamento das restrições que tendem a aumentar, tanto no campo interno quanto no cenário externo. A ciência e a tecnologia aplicadas com imaginação e com audácia poderão resultar em posição de força mínima necessária, no cenário internacional, para a garantia dos interesses nacionais (mais por credibilidade no que se refere a uma eficiente aplicação dos meios que propriamente, pelo volume desses meios).

O aumento da capacidade cognitiva constitui o treinamento mais eficiente e de melhor relação custo-benefício, uma vez que produz pessoal mais aprestado para interagir com os sistemas de suporte à tomada de decisão, ao mesmo tempo em que os habilita para projeto e reconfiguração das estruturas dos sistemas de comando e de controle.

Tais considerações implicam apresentar as seguintes propostas de desenvolvimento:

PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO DE SENSORES PARA DETECÇÃO DE PLATAFORMAS NAVAIS FURTIVAS

Objetivo da proposta

Estabelecer os objetivos, as metas, as diretrizes, os condicionantes, as principais atividades e recursos necessários à criação de uma infra-estrutura que permita a capacitação da MB na área de sistemas de detecção e avaliação de assinaturas radar e infravermelho de plataformas navais furtivas (*stealth*).

Necessidade geradora

Os requisitos que nortearam a aquisição de radares de busca e de receptores de MAGE nos últimos anos na MB não vislumbravam características de detecção, localização e análise de plataformas navais furtivas. Entretanto, dadas as características de evolução de tais plataformas no cenário internacional, faz-se necessária a preocupação com capacitação voltada para o desenvolvimento por parte da Marinha de radares e receptores de MAGE capazes de fazerem frente a tais ameaças. Tal desenvolvimento deverá forçosamente contemplar a criação e a manutenção de recursos humanos voltados para as áreas do eletromagnetismo e de processamento de sinais, entre outras.

Metas Físicas

- Realizar a predição, a análise e a avaliação das assinaturas radar e infravermelho de meios navais furtivos.

- Estudar o emprego de materiais especiais para reduzir tanto a seção reta radar quanto a assinatura infravermelha.

- Utilizar ferramentas matemáticas, computacionais ou não, bem como equipamentos, como veículo de validação de tecnolo-

gias e de subsistemas ou materiais objetos de desenvolvimento, buscando sempre o aperfeiçoamento dos seus desempenhos.

- Priorizar a absorção de tecnologias e desenvolvimento dos sistemas ou componentes que estejam sujeitos a cerceamento e controle, que sejam determinantes da eficácia do sistema, que tenham significância logística, que tenham aplicações outras que não apenas sistemas de detecção ou discriminação, e que tragam ganho tecnológico ainda que de cunho meramente fabril. Por via de consequência, não se deve dedicar esforços de capacitação no País para projetar e fabricar aquelas partes que são facilmente obteníveis no mercado internacional.

- Atingir capacitação para realizar, no País, a medição de assinaturas infravermelhas, tanto radiométrica quanto espacial, dos meios de combate.

- Atingir capacitação para realizar a predição das assinaturas infravermelhas, dos tipos radiométrica e espacial, utilizando *softwares* específicos para este fim, desenvolvidos a partir do efetivo conhecimento da geração e emissão térmica, e da utilização de bancos de dados resultantes de medições em raia e a nível laboratorial.

- Atingir capacitação para especificar, projetar, construir e testar sistemas de redução da emissão térmica, particularmente as geradas por gases de descarga de turbinas a gás e de motores diesel.

O esforço de capacitação na medição das assinaturas radar e infravermelha, bem como seu processamento e análise, e no desenvolvimento de sistemas, equipamentos e componentes, deverá, em primeiro lugar, privilegiar o conhecimento dos meios já disponíveis, por meio da sua cuida-

dosa avaliação operacional e do estudo de cada um de seus sistemas e partes; ou seja, avançar por etapas, com grau crescente de complexidade e de desempenho, porém evitando queimar estágios de alta densidade e risco tecnológico e que demandem

significativos recursos financeiros. O progresso do processo de capacitação deverá ser comprovado por meio da consecução de metas físicas parciais, de valor técnico ou operativo, estabelecidas dentro de uma sequência lógica.

PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO DE ESPECIFICAÇÕES PARA RADAR DE ABERTURA SINTÉTICA PARA UTILIZAÇÃO ORBITAL

Objetivo da proposta

Estabelecer os objetivos, as metas, as diretrizes, os condicionantes, as principais atividades e recursos necessários para especificar um radar de abertura sintética (SAR) de emprego orbital que permita à Marinha localizar e classificar instalações e plataformas militares. Estas especificações serão, então, encaminhadas à Agência Espacial Brasileira (AEB) para que venham integrar as especificações de um satélite SAR nacional, ou desenvolvido em parceria com agência estrangeira.

Necessidade geradora

Considerado o atual cenário geopolítico internacional, infere-se a necessidade crescente de obtenção de informação visual de terreno, se possível em tempo quase real, para fins de inteligência militar. A Marinha, assim como as outras forças, não é possuidora de ferramentas e nem de capacitação técnica no que diz respeito a radares de abertura sintética (SAR) de emprego orbital, os quais são equipamentos fundamentais à consecução dos objetivos mencionados anteriormente. Portanto, dadas as características de evolução do cenário internacional, faz-se necessário adquirir capacitação

voltada para o desenvolvimento de radares SAR, no âmbito da Marinha, que sejam capazes de servir como sensores para vigilância e reconhecimento. Tal capacitação deverá forçosamente contemplar a criação e manutenção de recursos humanos voltados para as áreas do eletromagnetismo e de processamento de sinais, entre outras.

Os empregos mais evidentes da tecnologia SAR são:

- Reconhecimento e Vigilância

Muito do trabalho de pesquisa e desenvolvimento de SAR foi e vem sendo realizado pelas Forças Armadas dos países desenvolvidos. Elas empregam as imagens de alta resolução para localizar e identificar objetos, instalações e quaisquer plataformas de interesse militar, bem como qualquer contraste de densidade em corpos aquosos. A coleta de dados pelos SAR independe das condições atmosféricas, da cobertura de nuvens ou de ser dia ou noite. É insuperável no controle do tráfego marítimo.

- Mapeamento

SAR é usado para mapear pequenas regiões da Terra (cursos de rio, por exemplo), países inteiros e até mesmo outros planetas. Por penetrar nas coberturas vegetais,

é de especial aplicação no reconhecimento hidrográfico de regiões como a Amazônia e o Pantanal.

- Modelos Digitais do Terreno

Os SAR interferométricos recebem sinais refletidos vindos de duas posições. Isto permite deduzir informação de altura e possibilita elaboração de mapas 3-D; constitui técnica poderosa para geração de Modelos Digitais do Terreno de regiões de aplicação de forças anfíbias.

- Monitorização ambiental

Resoluções de até 10 m por pixel podem ser obtidas, atualmente, por um SAR orbital. Isto facilita monitorar grandes mudanças de terreno, tais como mudanças no uso de terra, ou nos oceanos.

As áreas de aplicação do SAR em monitorização ambiental incluem, entre outras:

- classificação do uso da terra;
- monitorização de desmatamento e de erosão de terra, desertificação, ou alteração de cenário;

- monitorização de inundações; e
- detecção de vazamento de óleo.

Metas Físicas:

– Investigar tecnologias de antenas a serem empregadas em radares SAR de emprego orbital, objetivando desempenho, custo, peso e espaço físico ocupado.

– Investigar tecnologias de transmissores de alta eficiência em microondas a serem empregados em radares SAR de emprego orbital, objetivando desempenho, custo, peso e espaço físico ocupado.

– Desenvolver métodos de calibração para radares SAR de emprego orbital, objetivando uma melhor acurácia nas medidas.

– Desenvolver tecnologias de processamento de sinais para a obtenção de dados de alta resolução obtidos em tempo quase real, reduzindo a carga de pós-processamento nas estações terrenas.

– Desenvolver modelos de extração de informação e de características de instalações e plataformas militares.

PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO DE CLASSIFICADOR INTELIGENTE PARA SUPORTE C4 ISR

Objetivo da proposta

Estabelecer os objetivos, as metas, as diretrizes, os condicionantes, as principais atividades e recursos necessários para dotar, no âmbito da inteligência operacional, a Marinha de produtos operativos destinados à detecção e à classificação de assinaturas em registros digitais obtidos por sensores remotos e equipamentos de guerra eletrônica, de modo a aumentar a eficácia e diminuir a vulnerabilidade da aplicação de meios navais, aeronavais e anfíbios.

Necessidade geradora

As potências médias encontrarão, diante da nova ordem internacional, dificuldades crescentes na manutenção de um poder naval que possa sustentar sua eficiência combatente e, conseqüentemente, dar suporte às afirmações dos interesses e das soberanias nacionais. Apesar do crescente declínio do interesse da classe política, e do público mal informado, na manutenção da atualidade da matriz de conhecimentos e dos meios das Forças Armadas, é imperativo que

se objetivo o abandono da interoperabilidade tutelada – que impõe elevados custos operacionais, dificuldades logísticas e supressão de desenvolvimento autóctone – pela nacionalização lenta, mas gradual, dos meios e pelo salto quântico na capacitação do pessoal. O ganho operativo em C4 ISR compensa, razoavelmente, e no menor perfil de custo, as carências de outras ordens. Dessa forma, contar com um Classificador Inteligente que possa integrar e correlacionar os registros digitais obtidos por sensores, em tempo quase que real, constitui diferencial de peso.

O Classificador Inteligente decorrerá da aplicação dos modernos conceitos de lógica nebulosa, de inferência bayesiana, de redes neurais e de algoritmos genéticos às metodologias de reconhecimento automático de padrões em registros digitais obtidos por sensores orbitais, aerotransportados ou situados em plataformas navais ou terrestres.

O Classificador Inteligente poderá ser utilizado por uma ampla gama de sistemas C4 ISR na grande maioria das atividades da Marinha, sejam estas em tempo de guerra ou de paz, como em busca e salvamento, no controle do tráfego marítimo, no planejamento de operações anfíbias, na monitorização ambiental, na previsão ambiental, na produção cartográfica e na salvaguarda da vida humana no mar:

- Busca e salvamento

O Comando de Operações Navais (ComOpNav) supervisiona e coordena o Serviço de Busca e Salvamento, na área de responsabilidade do Brasil. Neste serviço, o sensoriamento remoto tem um caráter preponderante para a vigilância da área marítima, a fim de localizar os objetos da busca.

- Monitorização ambiental

A Autoridade Marítima, a cargo da Marinha do Brasil, é responsável pelas ativi-

dades de monitorização ambiental, a fim de fazer cumprir a Lei do Óleo (Lei Nº 9.966/2000). O sensoriamento remoto será fundamental para a detecção de poluição marinha, o acompanhamento de seus efeitos e para servir de subsídio na identificação do agente poluente.

- Controle do tráfego marítimo

O acompanhamento do tráfego marítimo, nacional e estrangeiro, no Mar Territorial brasileiro e na Zona Econômica Exclusiva destina-se a preservar nossa soberania e nossos interesses. A cargo do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (Comcontram), este serviço utiliza diversos recursos para o controle, podendo os produtos gerados a partir de sensores remotos contribuir para um melhor desempenho.

- Previsão ambiental

O Centro de Hidrografia da Marinha opera o Serviço Meteorológico Marinho, sendo responsável pela emissão de boletins de previsão ambiental, que contribui para a elevação dos padrões de segurança no mar, reduzindo as perdas humanas e permitindo melhor aproveitamento econômico das atividades marítimas. A Meteorologia e a Oceanografia são áreas da atividade humana onde o sensoriamento remoto tem um impacto mais sensível e seus benefícios são mais visíveis. O uso de informações de sensores orbitais permite um aumento significativo na qualidade das previsões ambientais para a área marítima de interesse do Brasil.

- Produção cartográfica

O Centro de Hidrografia da Marinha é responsável pela Cartografia Marinha, atividade que se beneficia dos produtos gerados por sensores remotos para a delimitação de feições topográficas de interesse, a um custo muito menor do que o despendido

por meio de uma Comissão Hidrográfica baseada em navio. Este benefício é mais acentuado quando a área de interesse é de difícil acesso ou quando possui grande variabilidade temporal. A cartografia na Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas enquadra-se nestes dois aspectos.

- Salvaguarda da Vida Humana no Mar

O Brasil é signatário da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Cada país contratante se obriga a manter a necessária vigilância em suas costas e tomar todas as medidas para realizar o salvamento de pessoas em perigo no mar, ao longo dessas costas.

Metas Físicas

- Investigar tecnologias destinadas à restauração quantitativa das imagens, objetivando corrigir degradações radiométricas e geométricas, ao mapeamento inverso e à reamostragem.

- Investigar tecnologias destinadas às transformações nas imagens (funções de transferência de modulação e de espalhamento, operações algébricas entre bandas, transformações por componentes principais, detecção de bordas, homomorfismo, limiarização, afinamento, conexão e ajustamento). Junção e fusão de matrizes decorrentes de registros digitais.

- Investigar tecnologias destinadas à extração das informações desejadas (lista de propriedades, vetores de posicionamento, classificação e pós-classificação) a partir dos dados contidos nas imagens e das integrações entre bandas de detecção.

- Investigar tecnologias destinadas à disseminação das informações pelos sistemas de comunicações. Compressão e compactação dos registros digitais.

- Investigar tecnologias destinadas à formação de uma biblioteca de rotinas geoestatísticas apropriadas para os objetivos operacionais dos diversos sistemas aos quais o Classificador Inteligente vier a ser acoplado.

- Definição metodológica para um Banco de Assinaturas Espectrais.

- Desenvolver métodos de refinamento para o Banco de Assinaturas Espectrais.

- Desenvolver metodologias para integração das informações obtidas por sensores orbitais e de guerra eletrônica.

- Geração de algoritmos capazes de melhorar a detecção e a identificação automática de alvos, mesmo que em condições camufladas ou furtivas.

- Melhorar o conhecimento da física dos sensores orbitais e dos equipamentos de guerra eletrônica, de modo a aumentar os raios das áreas de vigilância e de destruição, dos perímetros de defesa.

- Desenvolver metodologias capazes de garantir navegação em áreas não dotadas de cartografia confiável.

Eles não querem o nosso bem, eles querem os nossos bens.

Padre Antônio Vieira

Citação utilizada pelo Contra-Almirante Roberto Gama e Silva no início do seu artigo "A Amazônia, sua invasão, seu desmatamento e queimadas" - *Revista Marítima Brasileira*, v. 121, 10/11, out/dez 2001, p. 95-103.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA> / Sensores /; C & T na Marinha /; Sensoriamento remoto /; Poder Naval;

UM EUNUCO NO CONSELHO DE SEGURANÇA?

EDUARDO ITALO PESCE²
Professor

Ao declarar guerra preventiva contra o Iraque, sem prévia autorização do Conselho de Segurança da ONU, os Estados Unidos da América colocaram sua própria soberania nacional acima das normas do Direito Internacional, questionando o princípio de soberania dos Estados. O Brasil participa do esforço internacional em favor da recuperação do prestígio da ONU, que corre o risco de transformar-se numa agência de reconstrução de países destruídos pelos Estados Unidos e seus aliados. De certo modo, a crise da organização veio beneficiar a aspiração brasileira de ocupar um lugar permanente no Conselho de Segurança.

A composição do Conselho de Segurança das Nações Unidas ainda reflete o

quadro mundial de poder existente em 1945. Contudo, a ascensão econômica do Japão e da Alemanha reunificada – que já se faz acompanhar por uma reavaliação de suas prioridades militares – levou à necessidade de reformular aquele conselho, a fim de permitir o ingresso, em caráter permanente, destes dois países. Indiretamente, isto abriu uma “janela de oportunidade” para o possível ingresso de outros membros permanentes – pois a reforma da Carta da ONU é atribuição da Assembleia Geral, onde a maioria de votos é dos países pobres.

Os países periféricos dificilmente aceitariam uma modificação na carta da organização que viesse a aumentar ainda mais o poder dos ricos. Daí a proposta de que Japão e Alemanha fossem acompanhados por

1. N.R.: Publicado no *Monitor Mercantil* de 18/6/2003, pág. 2 (Opinião).

2. N.R.: Professor no Centro de Produção da UERJ, membro do Instituto de Defesa Nacional (Iden) e do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (Cebres) e especialista em Relações Internacionais.

pelo menos dois países semiperiféricos (de nível intermediário entre os desenvolvidos e os subdesenvolvidos ou em desenvolvimento), como Brasil e Índia – ambos considerados potências médias. Sem dúvida, qualquer país que almeje integrar, de modo permanente e com direito a veto, o foro internacional onde – de acordo com a Carta das Nações Unidas – são tratadas as questões que ameacem a paz e a segurança mundiais deve ter uma capacidade militar que confira um mínimo de credibilidade às suas posições.

Alguns questionam a conveniência da candidatura do Brasil a membro permanente do Conselho de Segurança da ONU, pois a excessiva fraqueza militar do País poderia deixá-lo – caso obtivesse sucesso em seu intento – à mercê da vontade dos membros mais poderosos daquele conselho. Entretanto, a possível ampliação do órgão, sem a nossa participação permanente, poderia criar uma situação ainda mais desfavorável que a atual. Portanto, além de ampliar a

base de apoio à sua candidatura, nosso país terá ainda que aumentar progressivamente a capacidade operativa de suas Forças Armadas.

O Conselho de Segurança, nunca é demais lembrar, não é lugar para eunucos!

As Forças Armadas brasileiras deverão estar plenamente capacitadas não só a dissuadir possíveis ameaças ao País e a defender o território, o espaço aéreo, as águas territoriais e o mar patrimonial, mas tam-

bém a projetar o poder e a influência do Brasil no exterior – mesmo em tempo de paz. Nosso país necessitará de uma Marinha oceânica, de uma Força Aérea com capacidade de pronta resposta e de um Exército com capacidade expedicionária. Com isso, a hegemonia da força terrestre, típica de países com mentalidade continental, dará lugar a um equilíbrio entre as três forças singulares, característico das potências marítimas.

Concluída a consolidação das fronteiras de seu espaço

territorial, graças ao trabalho do Barão do Rio-Branco na primeira década do século passado, o Brasil construiu, ao longo do século XX, o componente sul-americano de sua identidade internacional. No decorrer deste processo, foi enfatizada a continentalidade do país. No século XXI, certamente será a vez do componente mundial da identidade internacional do Brasil, que deverá resultar numa maior valorização de sua maritimidade. Nosso

Qualquer país que almeje integrar, de modo permanente e com direito a veto, o foro internacional onde – de acordo com a Carta das Nações Unidas – são tratadas as questões que ameacem a paz e a segurança mundiais deve ter uma capacidade militar que confira um mínimo de credibilidade às suas posições

país é o herdeiro da tradição marítima portuguesa, assim como os Estados Unidos são os herdeiros da britânica.

A atuação do Brasil no Conselho de Segurança também resultará numa participação maior em operações de paz no exterior. As operações de “manutenção da paz” (*peacekeeping operations*), cobertas pelo Capítulo VI da Carta da ONU, envolvem a inserção de tropas ou observadores militares, com o consentimento das partes em

conflito (sem o emprego da força, exceto em autodefesa) para fiscalizar o cumprimento de um acordo de paz. Já as medidas de força cobertas pelo Capítulo VII podem exigir a realização de operações de "imposição da paz" (*peace imposition operations*), nas quais a comunidade internacional emprega a força (ou a ameaça de uso da força) para deter o derramamento de sangue.

Em certas situações de menor risco, a força militar é empregada de forma limitada, em operações de "implementação coercitiva da paz" (*peace enforcement operations*), para levar as partes em conflito (um beligerante recalcitrante ou vários grupos em disputa, por exemplo) a aceitar um cessar-fogo. Este último

tipo de operações aplica-se a situações normalmente (mas nem sempre) descritas pelo Capítulo VII. Para descrever tais casos intermediários, o ex-secretário-geral da ONU, Dag Hammarskjöld, criou a expressão "Capítulo VI e meio".

No século XXI, nosso país não mais poderá "defender-se pelo anonimato" e deverá aumentar os investimentos no setor de defesa. O total de recursos previstos para o Ministério da Defesa no Orçamento da União de 2003 era de R\$ 28 bilhões (cerca de

US\$ 8 bilhões, ao câmbio do final de 2002), dos quais R\$ 20,7 bilhões (três quartos do total) estavam comprometidos com a folha de pagamento de pessoal. O orçamento de custeio e investimento, originalmente previsto em R\$ 4,6 bilhões, ficou reduzido a apenas R\$ 3,1 bilhões, após o contingenciamento de um total de R\$ 14 bilhões do Orçamento da União, em fevereiro de 2003. Tal situação coloca em grave risco a soberania e a integridade nacionais.

O atual presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, tem manifestado seu apreço pelas Forças Armadas e sua inten-

ção de retomar os programas de modernização das três forças singulares, tão logo isso seja possível. Infelizmente, tais pronunciamentos costumam ser

O Conselho de Segurança, nunca é demais lembrar, não é lugar para eunucos!

seguidos por severos cortes no já míngua-orçamento militar. Em janeiro, o novo governo adiou por um ano o Programa F-X, que visava a modernizar a aviação de caça da Força Aérea Brasileira, supostamente com a finalidade de liberar recursos para o combate à fome. Enquanto o país aguarda ansiosamente a queda dos juros e a retomada do crescimento econômico, as Forças Armadas procuram "manter a cabeça fora d'água", à espera de dias melhores – se é que estes virão.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS> / ONU / Conselho e Segurança;

AOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores que incluam em os seus trabalhos os seguintes dados:

- nome pelo qual é conhecido (nome de guerra);
- 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

HONÓRIO HERMETO CARNEIRO LEÃO, MARQUÊS DE PARANÁ — MINHAS REMINISCÊNCIAS* —

(Prêmio Marquês do Paraná)

NOTAS

Honório Hermeto Carneiro Leão nunca escreveu suas memórias. Procurei, no entanto, não só estudar os seus discursos, fielmente guardados nos anais do Congresso Nacional, como pesquisar em muitas fontes históricas as suas ações, compromissos políticos e atitudes, tanto na Câmara dos Deputados como no Senado e no Conselho.

Todas as informações aqui contidas foram retiradas das fontes bibliográficas listadas no anexo. Foi procurado, na medida do possível, manter não só o estilo de escrita de Honório Hermeto, como também o seu estilo discursivo.

Jean Glénisson, em seu livro *Iniciação aos Estudos Históricos*, assim se exprime em relação ao ofício do historiador: "Toda história é uma encenação pela qual o historiador é responsável: seu talento, suas tendências profundas, sua concepção do mundo aí se exprimem, a despeito dele mesmo, através da escolha que precisou fazer na massa de documentos que o submerge; através da adoção de uma certa ordem de exposição; através dos juízos de valor menos implícitos que ele não pode deixar de formular acerca dos homens e dos acontecimentos."

Procurei retratar o pensamento de Honório Hermeto. Se algum dia ele tivesse escrito suas memórias, provavelmente, muito se aproximaria do que foi apresentado.

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA

Capitão-de-Fragata

SUMÁRIO

Introdução

A iniciação

A ida para Coimbra

O retorno ao Brasil

Nomeado juiz de fora

Início de minha atividade parlamentar. A Câmara dos Deputados

A abdicação de D. Pedro e a República

A destituição de José Bonifácio

A Questão Farrapa

A maioria de D. Pedro II

O Senado, o Gabinete de 43 e a Questão do Prata

O imperador que conheci

A Questão Platina e Rosas

O Presente

A presidência do Conselho

A criação do Banco do Brasil

A reforma da Lei Judiciária

Os aborrecimentos com Ferraz

A decepção com Justiniano

A Lei dos Círculos Eleitorais

* N.R.: A redação incluiu inúmeros subtítulos para atender a diretriz editorial da RMB.

O trabalho é vencedor do Prêmio Marquês do Paraná (categoria alunos de graduação) outorgado em 26 de outubro de 2001 pela Universidade Cândido Mendes – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

INTRODUÇÃO

Nunca tive a veleidade de ser escritor. Muito pelo contrário. Desde os meus tempos de Coimbra, e lá se vão mais de 30 anos, tenho pautado minhas atitudes por um pragmatismo intenso, voltado para as ações legislativa e executiva, sem me preocupar com reminiscências que nada agregam à grandeza do Império e a Sua Majestade. Escritores existem para escrever. Políticos, para governar e legislar.

O Império do Brasil tem mudado constantemente desde a sua independência, em 1822. O temor pela desagregação do País, que muito nos preocupou, agora é lembrado apenas como História. Estamos em pleno ano de 1855 e há dez anos vimos pacificar a Província do Rio Grande. Há sete vimos eclodir e arrefecer, dois anos depois, a Revolta Praieira em Pernambuco. Queriam o sufrágio universal e a extinção do Poder Moderador.

Ora, acabar com o Poder Moderador! Que despropósito!

Bem me lembro de minha chegada em Pernambuco, logo após o malogro do movimento. Ânimos ainda exaltados, paixões reprimidas, sonhos desfeitos. Agi como um moderador sereno. Apaziguei os espíritos. Acalmei os corações.

Ao final da década passada, assistimos, também, preocupados, à irrupção de revoltas ditas liberais na Europa, em especial na Itália, Áustria, Hungria e França. A política complicou-se com o fermento socialista.

A Praieira nada mais foi que um reflexo dos acontecimentos europeus. Pobres revoltosos pernambucanos! Quantas ilusões desfeitas!

Vivemos, na atualidade, uma relativa estabilidade política e social, além de uma inequívoca prosperidade econômica, graças, principalmente, à formação de um Gabinete de conciliação, que introduziu idéias

as políticas inovadoras e diretrizes que nos têm levado a esta paz social, tão aguardada por Sua Majestade e pelo povo deste belo país.

Muito tenho me empenhado no Parlamento, durante todos esses anos, para honrar não só o meu nome, mas, também, o Trono e os interesses do Brasil. Sempre me alinhei com atitudes condizentes com o estrito respeito às normas estabelecidas na Carta de 1824 e dela nunca me afastei um instante.

Será que, quando a morte anunciar a sua chegada, terei a tranqüilidade e a coragem de dizer que tudo fiz para a grandeza do Império e que de nada me arrependi ou nada deixei de fazer?

Será que, dentro de 30, 40 ou 50 anos, serei lembrado como um político atuante e defensor das causas do Brasil?

Há cinco anos, Justiniano, ainda naquela ocasião meu amigo, como bom jornalista e escritor, perguntou-me por que não escrever algumas poucas palavras sobre minha vida parlamentar. Afinal, disse ele, estive no centro das principais decisões governamentais, nos últimos 25 anos de história política do Império.

Será que algumas folhas mal rabiscadas servirão para que as gerações futuras compreendam o momento político ora por nós vivido?

Se assim for, estarei feliz. Aceitei a opinião de Justiniano.

A INICIAÇÃO

Em Ouro Preto vivi toda a minha infância e adolescência. Terra fecunda, cidade centenária, igrejas majestosas. Ainda hoje, com 54 anos, lembro-me das brincadeiras e algazarras, junto com companheiros, que o tempo não apagou de minha memória. Lembro-me bem de Miguel, amigo inseparável e cúmplice de diversas estripulias. Queria

ser militar, como meu pai, Antônio Neto Carneiro Leão. Não o consegui. infelizmente. Aos 18 anos, no alvorecer de uma vida que se descortinava promissora, a morte o abraçou. Uma doença desconhecida o alcançou e derrotou.

Embora considere Ouro Preto minha cidade natal, lá não nasci. Vim ao mundo em 11 de Janeiro de 1801, num quartel na Freguesia de São Carlos do Jacuí, Capitania de Minas Gerais, por mera casualidade. Meus pais estavam a caminho do Rio de Janeiro e, passando por aquela povoação, minha mãe, Joana Severina Augusta de Lemos, já em adiantado estado de gravidez e não podendo prosseguir viagem, lá permaneceu. Assim vim ao mundo.

De minha mãe, guardo poucas recordações. Quando eu tinha 5 anos de idade, Deus a levou de meu convívio.

De meu pai, contudo, guardo lembranças inesquecíveis. Tudo fez para me oferecer uma educação bem superior à sua. De uma certa forma, inclusive, me espelhei em seu exemplo para seguir os seus passos na nobre carreira das armas. Cheguei até ao posto de alferes, em 1817, na 1ª Companhia do 2º Regimento de Cavalaria de Milícias de Ouro Preto. No entanto, esta profissão não estava a mim destinada.

Com a promoção de meu pai a capitão, em 1819, recebi dele os recursos necessários para deixar o Brasil e partir para Portugal no ano seguinte. Queria ser bacharel em Direito, formado pela Universidade de Coimbra, o mais ambicionado sonho de um jovem de minha geração, realizável apenas por uma minoria, da qual, felizmente, fazia parte.

A meu pai devo a minha formação. De origem modesta, soube ele inculcar os valores que carrego comigo como uma relíquia. Infelizmente, faleceu em 1846, depois de ter casado seis filhos que teve de dois matrimônios. Pouco mais que nada lhe res-

tou, ao final da vida, e esse pouco ficou com a minha madrastra.

Gostaria de me deter um pouco mais em minha experiência de vida em Coimbra. Afinal, foi lá que tudo começou.

A decisão de deixar o Brasil com 19 anos e iniciar uma nova orientação na vida não foi fácil. Embora não seja dado a sentimentalismos banais, senti muitas saudades de meu país, de meu pai, meus irmãos e amigos.

Foi a ambição de atingir o inatingível? Talvez. Muitos colegas do Parlamento, hoje em dia, me consideram ambicioso e incisivo em minhas afirmações e atitudes. Sim, acredito que eles estejam certos.

A ida para Coimbra

Minha ida a Coimbra foi um dos meus momentos culminantes e credencial indispensável para que eu pudesse almejar qualquer posição de destaque no futuro. Ter estudado nessa prestigiosa universidade abriria, certamente, novos caminhos e proporcionaria condições de ascender social e economicamente. Tais previsões, saídas da cabeça de um adolescente, tornar-se-iam verdadeiras. Todos os sacrifícios valeriam a pena.

Portugal encontrava-se à beira de uma crise institucional. Importações e exportações despencando, a balança comercial em decadência e atraso nos pagamentos de funcionários e pensionistas. Tal situação de dificuldades eclodiria no mês de agosto de 1820, na Revolução Liberal do Porto. Cheguei logo após, no mês de outubro, e presenciei todas as crises subsequentes.

Logicamente, esta revolta repercutiu em Coimbra e, posso afirmar, de uma maneira desastrosa. Foi uma época turbulenta para a universidade. Alguns deputados portugueses chegaram até a sugerir o seu imediato fechamento.

Em 1821 fomos dispensados de frequência, devido às rusgas políticas no seio de Coimbra, criando, no corpo acadêmico, diversas divisões. Fomos aprovados de ano por decreto.

Em Portugal fiquei por cinco longos anos.

Observei dois grandes grupos digladiando-se. Por um lado estavam os liberais e no outro extremo, os absolutistas. Por fim, os últimos saíam vitoriosos e muitos expurgos se seguiam.

A Junta Expurgatória, criada em 1823, concluiu, no ano seguinte, os seus trabalhos, disseminando uma lista de lentes, professores e empregados da universidade que deveriam ser excluídos por terem revelado idéias liberais no passado. O grande jurisconsulto Manuel Antônio Coelho da Rocha, um dos sistematizadores do Direito Civil português, foi imediatamente afastado, por recomendação desta Junta. Coimbra era, apenas, um espelho do que foi Portugal naquele período.

O que poderia dizer sobre o enfoque educacional e a formação profissional que lá obtive?

Bernardo de Vasconcelos era um crítico mordaz do processo educacional de Coimbra, chegando a afirmar, certa vez, que "o estudante que saía desta universidade devia, antes de tudo, desaprender o que lá se ensinava e abrir nova carreira de estudos".

Embora respeite a opinião de meu falecido colega Bernardo, não comungo de suas idéias. Muito pelo contrário, Coimbra me abriu muitas portas.

Vivi eu com pequena mesada e nunca tive necessidade de incomodar meus companheiros; pelo contrário, servi a alguns com as minhas poucas moedas. Levei vida modesta, nada dissipando, controlando meus escassos recursos.

Muitos amigos, dotados de maiores rendas, tiveram a sorte e o prazer de visitar

outros países europeus. Esse privilégio não tive. Minha situação financeira não permitia. A Portugal me dirigi e ao Brasil retornei sem nada conhecer.

Em todos os anos, excetuando o primeiro, como já mencionado, fui aprovado por bancas examinadoras por unanimidade.

Obtido o meu Bacharelato em Leis em 1824, cursei mais um ano e recebi a Carta de Formatura em 18 de junho de 1825.

Após o meu bacharelato, fui me instruir na prática judicial no escritório de José Felipe Dias Vieira, na cidade de Coimbra, onde permaneci por cerca de 11 meses. Na realidade, o ensino ministrado na universidade foi assaz teórico, daí antevi a necessidade de me educar nos afazeres de advogado, com todas as sutilezas que a prática forense requer.

Uma de minhas maiores contrariedades em Portugal foi o meu relacionamento com uma sociedade secreta fundada em Coimbra por alguns estudantes brasileiros, chamada de "A Gruta". Tal sociedade tinha por finalidade, após o regresso de seus membros ao Brasil, promover o regime republicano. Sempre me bati contra esses ideais. Alguns companheiros a este grupo pertenciam, tais como José Pedroso de Albuquerque, Antônio Vieira Braga, Cândido Batista de Oliveira e Antônio da Costa Pinto. Desentendi-me com diversos deles durante aquele período. Alguns críticos, hoje em dia, me acusam de ter participado desta sociedade. Não é verdade! Eu nunca dela participei! Muito pelo contrário! Não poderia permitir que idéias exógenas viessem contaminar os ideais de um Império nascente como o do Brasil.

O retorno ao Brasil

Aos 9 de agosto de 1825 retornei ao Brasil bem diferente daquele Honório que daqui partiu. Fui testemunha de uma revolu-

ção liberal, seguida por uma reação absolutista, ambas revestidas de excessos. Cada vez mais me conscientizava que, pelo constitucionalismo, o Brasil se engrandeceria. Eu tinha que participar daquele processo. O futuro descortinava-se em minha frente.

Embora não seja o propósito destas reminiscências descrever fatos de minha vida privada, tenho que reconhecer que alguns acontecimentos tiveram grande influência nas ações posteriores de minha vida de bacharel e político. Um desses acontecimentos foi o casamento com uma prima, filha do irmão de meu pai, meu tio João Neto Carneiro Leme.

Ao contrário de meu pai, tio João era homem abastado e muito bem relacionado no Rio de Janeiro.

Não reputo como elegante a descrição do dote originado por minhas núpcias, pois não devo contas disso a ninguém. O principal legado que recebi de meu sogro foi o seu pedido para que eu obtivesse um cargo público.

Nomeado juiz de fora

Em outubro de 1826, fui nomeado juiz de fora, ingressando, assim, na nobre carreira da Magistratura. Embora tenha ficado satisfeito com a nomeação, não me agradou o local para onde fui mandado, a Vila de São Sebastião, na Província de São Paulo.

Os conhecimentos por mim adquiridos em Coimbra foram-me muito proveitosos nas lides diárias nesta vila, embora carecesse, de uma forma crônica, de auxiliares competentes.

Desta comarca guardo algumas más recordações, principalmente de seu governador militar, o Tenente-Coronel Lopo da Cunha d'Eça e Costa.

Não vale a pena aqui discorrer sobre os motivos de nossos desentendimentos; no entanto, devo admitir que o dito militar se comportava como se a ele eu fosse subordinado. Muitas vezes, intrometeu-se em minha esfera de atribuição, querendo decidir questões que eram da alçada do foro civil, a mim relacionado.

Homem idoso e prepotente, tive que tratá-lo da forma como alguns de meus críticos me descrevem nos periódicos de hoje em dia: com rigor e malquerença.

Tenho a consciência tranquila, pois agi com dignidade na defesa do prestígio da Justiça Civil. Não contei com o apoio do presidente da Província, Visconde de Congonhas do Campo, que, embora tenha recebido uma representação de minha lavra, descrevendo as truculências praticadas por Lopo da Cunha, nada fez.

Fui nomeado para um período de três anos; no entanto, não cheguei a lá servir por dois anos. O Imperador Pedro nomeou-me ouvidor no Rio de Janeiro. Não tenho certeza se minha transferência foi motivada pela polêmica com Lopo da Cunha. Talvez até tenha sido.

Em agosto de 1828 deixei São Sebastião. Não nego que meus pensamentos se ligavam à Câmara dos Deputados. A Política atraía-me e precisava seguir o meu destino.

Fui candidato a deputado a Segunda Legisatura (1830 a 1833) pela Província de Minas Gerais e acabei sendo eleito em Ouro Preto com 270 votos. Os mais votados foram Bernardo de Vasconcelos e o padre José Custódio Dias.

Tive alguns companheiros de Coimbra que, também, foram eleitos por Minas Gerais, tais como Aureliano Coutinho e Chachorro da Gama.

Em fins de abril de 1830, iniciei a minha carreira parlamentar.

INÍCIO DE MINHA ATIVIDADE PARLAMENTAR – A CÂMARA DOS DEPUTADOS

Não desejo aqui, nestas curtas linhas, discutir a maioria dos eventos políticos importantes nos quais tomei parte como parlamentar. Afinal, tenho labutado neste campo por cerca de 25 anos. O que desejo é concentrar-me nos principais acontecimentos em que, a meu ver, tive maior influência.

Por muitos sobressaltos o Império tem passado nos últimos anos; no entanto, os desdobramentos do período regencial e as revoltas desagregadoras nos anos 30 e 40 foram, a meu ver, as que maior perigo trouxeram à estabilidade de nosso regime. Posso até adiantar que um foi o resultado de outro. Nesse período, eu quero me deter um pouco mais, já que vivi aquelas perturbações de modo muito intenso.

Pretendo, também, discutir as razões que me levaram a discordar, integralmente, do Ato Adicional e da Maioridade antecipada de S.M.I.

Outros períodos importantes em minha vida parlamentar foram a composição do Ministério em 1843 e a crise que se seguiu, a Questão Praieira e a missão recebida de Sua Majestade Imperial para representar os interesses nacionais em Montevideu, no ano de 1851, na fase de operações contra o ditador Rosas. Naquele período, travei contato com diversas personalidades que, até hoje, dominam a cena de nossa política, inclusive com Sua Majestade.

Pretendo terminar o meu relato fazendo algumas reflexões sobre o momento político atual por que tenho passado como presidente do Conselho: as decepções, os fracassos, os sucessos e, principalmente, os desafios que, à minha frente, se apresentam.

Se, por algum acaso, conseguir resumir, em breves pinceladas, esses momentos de minha vida política, estarei feliz.

Iniciei minha vida parlamentar como membro da Comissão de Pensões e Ordenados da Câmara, juntamente com Luís Cavalcanti, Evaristo da Veiga e Batista Caetano. Logo a seguir, fui nomeado membro da Comissão Especial encarregada de receber as emendas ao Código Criminal.

Ao chegar à Câmara, senti-me, inicialmente, como um estranho naquele ambiente em que despontavam políticos de renome e com atuações marcantes nas lides legislativas. Eu era um iniciante, recém-chegado de São Sebastião, deslumbrado não só com a Corte como, também, com a posição por mim alcançada, com apenas 29 anos de idade. Naquela oportunidade, como parlamentar estreante, comportei-me sem exibição e discretamente, como convinha a um novato como eu. Estava lá para ouvir e não para falar. Por enquanto.

Na Comissão do Código Criminal tive uma função passiva, já que recebia contribuições dos deputados para a sua revisão, enquanto que na Comissão de Pensões minha atuação foi um pouco mais ativa, já que ajudei a analisar casos envolvendo aposentadorias e pensões pecuniárias.

Tenho que considerar que delas não guardo recordações marcantes. Nesse período, levava uma existência modesta, como até hoje. Em minha casa reinavam a ordem e a economia, vivendo eu, exclusivamente, de meus vencimentos.

A Câmara vivia em antagonismo constante com o Executivo. Presenciávamos uma verdadeira paz armada entre a Coroa e o Parlamento, que desaguiaria na abdicação do Imperador em 1831. Um pouco antes deste fato, participei, juntamente com Evaristo da Veiga, Henrique de Rezende e José Martiniano de Alencar, dentre outros, de uma representação enérgica contra Dom Pedro, que, por sua dúbia e impopular posição perante os graves fatos que tumultuavam nossa vida política, alimentava o des-

contentamento nacional. Dessa representação sinto particular orgulho até hoje.

Outro fato que, a meu ver, requeria uma mudança radical na postura do Imperador foi o brutal assassinato de Líbero Badaró, de *O Observador Constitucional*. Não quero dizer com isso que Dom Pedro estivesse envolvido nesse vil ato, no entanto, a condução da apuração do crime foi por demais lenta para se acreditar que quisesse ele desvendá-lo.

A abdicação de D. Pedro e a República

Em 7 de abril de 1831, o imperador abdicou, abandonando o Brasil em seguida.

Com a abdicação, Dom Pedro de Alcântara, menor de idade, ficou impossibilitado, constitucionalmente, de governar até que atingisse a idade de 18 anos. Em maio de 1831, participei de uma comissão especial encarregada de formular uma lei que atribuisse os direitos e deveres

de uma Regência permanente, até a maioridade de Sua Majestade. Eu, particularmente, temia que houvesse uma concentração excessiva de poderes nos regentes, em detrimento do Parlamento.

Estão marcados, na minha mente, os debates acalorados na Câmara, em que se destacaram Evaristo e Lino Coutinho. Muito observei e aprendi durante aquela fase.

Desde o início dos debates mantive-me firme a respeito da mudança do artigo 123 da Constituição, que rezava sobre a governabilidade da Regência permanente. Se algo deveria ser mudado no que respeitava à diminuição dos poderes regenciais, que ele fosse modificado dentro do espírito constitucional.

O texto do Artigo 123 era claro ao declarar que a Regência seria permanente, en-

quanto durasse a menoridade do Imperador. Para uma mudança, como desejavam alguns colegas, de permanente para provisória, havia a necessidade de modificar-se a Constituição, utilizando-se meios constitucionais e não aberrações casuísticas, como alguns pretendiam.

Defendi a idéia de uma Regência provisória, eleita de quatro em quatro anos, entretanto, via na modificação legal do artigo 123 a única forma moral de se alterar dispositivo tão importante. Dessa forma, observei que a alteração dos poderes concedidos aos regentes poderia ser obtida constitucionalmente, contrariando idéias de meu colega Lino Coutinho, que antevia perigos oriundos da negação da sanção por parte da Regência já estabelecida.

Eu não via como o poder regencial poderia negar as alterações propostas, uma vez que elas vinham da vontade nacional representada pelos de-

putados da Câmara. Evaristo, inclusive, apoiou-me sem fraquejar.

A propósito, durante toda a minha vida legislativa, curvei-me sempre perante o texto constitucional.

Ao final das acaloradas discussões, diversas limitações foram determinadas à Regência. A mais importante, a meu ver, foi a impossibilidade de ser dissolvida a Câmara dos Deputados. Certo é que a lei limitativa de poderes da Regência deixou o Poder Executivo totalmente impotente perante os graves distúrbios que, em breve, desabariam sobre a Nação. O poder estava concentrado nas nossas mãos, os deputados. Hoje, com mais experiência parlamentar, julgo que as decisões emanadas daquelas discussões não foram as mais prudentes para a integridade do País. Caso a evolução política ti-

Durante toda a minha vida legislativa, curvei-me sempre perante o texto constitucional

vesse se encaminhado para outras plagas, certamente a Câmara não teria a força política e a agilidade necessárias para se contrapor a esses desígnios.

Naquele período conturbado, dois grupos esgrimavam-se. De um lado, os farroupilhas e, de outro, o meu grupo. Sempre defendi o modelo monárquico para o Brasil, e as idéias republicanas, para mim, significavam a anarquia e a desunião, como visto no restante da América do Sul. Um terceiro grupo, os restauradores, pretendia a volta de D. Pedro ao trono. Ingênuavisão. Foram engolidos pelos acontecimentos, com a morte de D. Pedro.

Lembro-me bem de um certo colóquio que tive com Torres Homem, do periódico *O Independente*, quando debatemos algumas idéias a respeito de como poderíamos nos contrapor aos ataques infundados de diversos periodistas do jornal *O Exaltado*, do padre Paulo Ribeiro. Os ânimos estiveram exaltados e a insuflação de movimentos de rua só traria a intranquilidade aos lares brasileiros. Chegamos a ter seis sedições na própria Corte num espaço de dois anos. Quanta falta de patriotismo presenciei naquele período! Considero, inclusive, que os farroupilhas foram os grandes responsáveis pelas desordens e revoltas de cunho federalista e pelo perigo separatista que ameaçou a unidade da Nação. Foram tempos difíceis aqueles!

Lembro-me bem da crise militar envolvendo o Exército Imperial, que atingiu a Corte em julho de 1831, logo após a abdicação de D. Pedro. Por diversos dias debatemos a questão na Câmara, sem chegarmos a nenhum consenso. Fiz, então, um discurso duro, atacando os sediciosos e suas pretensões descabidas, defendendo, categoricamente, a Constituição, que, para mim, não devia ser maculada. Disse eu a verdade nua e crua, despida de atavios oratórios. Montezuma, da Bahia, foi o úni-

co que tentou contestar os meus argumentos. Fracassou por completo.

Gostaria, inclusive, de mencionar uma de minhas réplicas àquele colega exaltado, durante as inúmeras intervenções que a ele fiz. Disse eu: "O ilustre Deputado Montezuma principiou protestando moderação a não se entusiasmar, porém entusiasmou-se tanto ou mais que eu. Quando eu tiver que defender a Constituição ou as minhas opiniões a respeito de coisas envolvidas com os interesses da Nação, hei de falar conforme pedir o meu natural, e não conforme quiser o Senhor Deputado e hei de entusiasmar-me segundo a minha natureza, quer isso desagrade ou não ao Senhor Deputado".

Apesar dos contratempos e sedições, considero que a criação de duas instituições manteve a estabilidade do regime regencial e a relativa integridade da Nação.

A primeira foi a Guarda Nacional, um contrapeso ao Exército avesso, na ocasião, à ordem e propenso à anarquia, subordinada ao Ministério da Justiça; e a segunda foi a criação da Sociedade Defensora da Liberdade e Independência, fundada por Evaristo. Seu principal objetivo era combater os restauradores e exaltados, influenciando nas decisões governamentais. A ela, inclusive, deve-se a sugestão da criação da Guarda Nacional. Defendi, com veemência, a submissão da Guarda ao Governo Central, porque sendo esta a única força pública, à vista do estado a que se achava reduzido o Exército, e achando-se o Governo Central encarregado da segurança pública e defesa do Império, a ele devia estar sujeita.

Como reflexo dessa grave crise, Feijó, como ministro da Justiça no novo Gabinete formado pela Regência, mandou suspender as cartas de seguro. Há que considerar que essa suspensão ainda não fora levada ao conhecimento da Câmara para apreciação, já que muitas dúvidas existiam quanto a sua aplicabilidade.

Muitos colegas deputados atacaram Feijó veementemente. Se a memória não me falha, lembro-me bem de Rebouças, Luís Cavalcanti e Montezuma. Sempre Montezuma. Chegou-se até a exigir a sua demissão.

Fui o seu grande defensor, confessando ser amigo de Feijó; no entanto sabia que, em questões como essas, só devia seguir os ditames de minha consciência e razão, já que o mais importante era o interesse público.

Não fiz um discurso longo, nem assim o desejava. Eu tinha consciência de que Feijó não agira com o objetivo de destruir as liberdades públicas, muito pelo contrário. O que ele desejava era evitar que a anarquia, que nos atingia, fosse tomando conta de nosso Império. Ele desejava restabelecer a ordem pública e frear os anarquistas de ocasião.

Naquela oportunidade defendi, sobejamente, Feijó; entretanto, os fatos provaram que, no fundo, eu me encontrava equivocado com suas pretensões.

Tudo se iniciou quando Feijó, ainda ministro da Justiça, reclamou, perante o Parlamento, dos limitados poderes de que dispunha para garantir a ordem pública. Há que se notar que a crise das cartas de seguro já havia sido debelada e Feijó solicitava ainda maiores poderes. Desta vez, utilizou como pretexto para uma ação mais enérgica o fato de o Senado ter rejeitado o seu pedido para a destituição de José Bonifácio do cargo de tutor de Sua Majestade, já aprovado pela Câmara. Os fatos passaram-se da seguinte forma.

A destituição de José Bonifácio

Naquela oportunidade, eu fazia parte da Comissão de Justiça Criminal. Houve uma série de debates acalorados na Câmara sobre qual decisão tomar. Acredito que somente dois deputados mantiveram a serenidade naquele conturbado momento – Alves

Branco e eu. Tentei despersonalizar a questão, enquadrando-a dentro dos aspectos políticos. Distingui a diferença entre tutela comum e tutela política e concluí que, havendo incompatibilidade política entre o tutor e a Nação, melhor seria o seu afastamento. Se Bonifácio praticara atos que o mostravam como suspeito e pouco hábil, não era conveniente a sua permanência.

Na Câmara observei a hesitação tomando conta de todos os meus colegas. A maioria sabia que, sujeitando-se às intenções de Feijó, estaria entrando na ilegalidade, sem imaginar o que reservava esta atitude. Entrar-se-ia nela para o bem da Nação? Acreditava que a hesitação não era referente ao momento de decisão, mas sim à maneira de como decidir. Decidi, então, fazer um discurso que, hoje, reputo como um dos mais importantes de minha vida pública.

Opondo-me ao estranho projeto, calmamente, impugnei o parecer de meus colegas, usando de toda a minha energia e força d'alma de que fui capaz para poder resistir à torrente de suas opiniões e separar-me deles. Fiz os últimos esforços para tirá-los das vendas que cobriam os seus olhos e indicá-los o caminho da legalidade que com todos eles tinha constantemente trilhado. Foi um duro golpe nas aspirações oportunistas do grupo de Feijó. Iniciei comentando sobre a observância que deveríamos manter à Carta, para, em seguida, propor quatro pontos. O primeiro que a Regência deveria se conservar no lugar a que foi legalmente elevada, assegurando-lhe a legitimidade para tomar as medidas adequadas para salvar a Nação da crise em que se encontrava; o segundo que se convidasse o Senado a se declarar em sessão permanente e ajudasse a Câmara a tomar, com brevidade, as medidas necessárias para a manutenção da segurança pública; o terceiro que uma comissão já nomeada apresentasse emendas ao Código Criminal e

idealizasse um Código de Processo e todas as leis que parecessem convenientes para manter a liberdade e a segurança pública, remetidas em regime de urgência ao Senado; e que, finalmente, se solicitasse ao Senado a pronta remessa das emendas por ele aprovadas ao projeto de uma reforma da Carta. Afinal, sempre propugnei a reforma da Constituição.

Houve, com a minha proposta, muitos debates, inclusive de parte de deputados alinhados com Feijó, como Evaristo. Temiam muitos que a Guarda Nacional se insurgisse contra as instituições. Tive que argumentar contra tais temores, alegando que nada receava da parte dos guardas nacionais, uma vez que eles não podiam querer senão o sossego e a tranquilidade pública, com a consolidação das liberdades constitucionais. Compreendia eu a intranquilidade da Guarda Nacional pela frouxidão das leis; no entanto, ela não podia querer a violação da Constituição, muito pelo contrário, ela haveria de querer a sua manutenção, mesmo porque, perguntei eu à platéia presente: "Donde tem vindo a força que tem todo o governo para sufocar, em todas as províncias, inclusive na Corte, todas as facções que têm aparecido?" Respondi, célere, que não tem vindo "senão da observância da Constituição e da legalidade". Continuei alegando a necessidade de nos mantermos, estritamente, dentro da legalidade, recomendando aos meus colegas que tivessem paciência, pois, em breve, obteríamos as reformas legais tão necessárias e desejadas por todos nós. Como medida extrema, propus que, no caso de não encontrarmos um entendimento satisfatório com o Senado, que o Poder Moderador fosse restituído à Regência, para que esta pudesse dissolver a Câmara e que convocasse uma nova Casa de Leis, para que seus membros viessem legalmente autorizados para realizarem as reformas.

Evaristo ainda tentou argumentar, apoiando a demissão da Regência; no entanto, sua interferência em nada mudou o curso dos acontecimentos. Bonifácio foi afastado, o golpe falhou, a Regência continuou e o Ministério não. Outro foi nomeado e Feijó foi destituído. Esse foi o resultado final.

Muitos colegas, ainda hoje, creditam à minha suposta traição o fato do golpe fracassar, já que participei das reuniões preparatórias na Chácara Floresta e sabia de todos os passos para o golpe. Realmente lá estive; no entanto, bati-me contra todas as medidas que ferissem a legalidade. Sempre me baterei contra qualquer medida que fira a Constituição. Todos me conhecem e sabem como ajo. Muitos tentaram me convencer a tomar parte no plano, contudo resisti com toda a força de minhas convicções.

Enganei-me debalde com Feijó. Uma enorme decepção. Foi meu amigo e traiu a minha amizade. Sempre fui seu defensor; no entanto, ao vê-lo querer empalmar o poder, implantando a sua ditadura pessoal, insurgi-me. Eu já deveria ter observado, antes desses acontecimentos, que Feijó já se bandeara para outras plagas, uma vez que se fez admitir na rusguenta maçonaria, que certamente queria nos conduzir à restauração. Eu deveria ter percebido algo naquela ocasião. Passou a ser o meu maior inimigo. Tudo faria para atingi-lo na Regência Una. Na própria eleição de abril de 1835, bati-me contra o seu nome, apoiando Holanda Cavalcanti. Venceu Feijó a eleição por apenas quinhentos e poucos votos.

Foi um governo fraco, sem conteúdo e rumo. Holanda Cavalcanti sempre me disse que Feijó tudo pintava com cores negras e de não ter esperança em coisa alguma. Ele era hesitante e fraco no lidar com as desordens. Revoltas explodiam por todo o País. A mais grave sedição no Rio Grande era combatida com irresolução. Na minha opinião, seus principais defeitos eram a

intransigência, o rancor, a falta de cultura e uma visão pouco clara da evolução e do destino do País. Não aceitava opiniões contrárias às suas e lhe desagradavam as questões sociais, enfim, defeitos que pouco o recomendavam para tão importante missão.

Uni-me a Vasconcelos na luta contra ele. Precisávamos dar um novo rumo aos acontecimentos, utilizando uma política séria, sempre tendo em mente a integridade da Nação. Fui oposição a ele por todos aqueles anos, até a sua renúncia em 1837. Feijó viria a morrer em 1843; dizem alguns, apregoando o meu nome. Ative-me à legalidade. Ele contra ela atentou. Cumpri com o meu dever cívico.

Gostaria de frisar que sempre representei o grupo constitucionalista moderado, que via na Câmara o instrumento de salvação nacional. Até hoje, mantenho tal postura.

Não apoiei integralmente o Ato Adicional de 1834. Recusava o que tive uma pequena participação parlamentar nas discussões dessa reforma constitucional. Discordei de uma série de inovações que,

a meu juízo, não trariam a tranquilidade necessária à Nação. Temia que suas tendências descentralizantes pudessem se refletir na unidade do País. Bati-me contra a Regência Una, pois promover uma eleição para a Regência, na crise pela qual se passava, era colocar o Império em combustão. O Ato Adicional foi o grande responsável pela continuação e pelo aguçar da ameaça de esfacelamento que pairava sobre o País.

Em 1836 apoiei Rodrigues Torres, que propôs a redação de um projeto interpretativo de artigos duvidosos deste Ato. No ano seguinte, junto com Calmon e Soares de Souza, na

Comissão das Assembleias Legislativas, apresentamos à Câmara projeto interpretando vários artigos do Ato. O principal deles foi a concentração nas mãos do poder central de todo o sistema judicial e policial do Estado, complementando a reforma do Código de Processo que viria em 1841, iniciando, assim, uma reação àquele estado de coisas. Finalmente, em 1840, foi sancionada a Lei Interpretativa do Ato, suprimindo a autonomia das províncias e centralizando o poder no Executivo.

As minhas grandes preocupações, naquele período, eram a governabilidade e as insurreições que se espalhavam como fogo por todo o País.

Fui ministro da Justiça entre setembro de 1832 e maio de 1833 e, naquela oportunidade, apresentei as minhas preocupações à Câmara com o espírito sedicioso, as discórdias e

perturbações que dilaceravam as diferentes províncias do Império. Conflitos existiam no Pará, no Amazonas, no Ceará, em Pernambuco, Alagoas, na Bahia, em Mato Grosso, Rio Grande, Minas Gerais (na minha Ouro Preto) e na Corte. Em breve, veríamos arrefecer os ânimos

no Pará até 1840, no Maranhão até 1838, na Bahia até 1841 e, na pior sedição daquele período, a Revolta Farroupilha, que enlutaria a nossa terra dez anos atrás. O quadro era sombrio e a desagregação batia em nossa porta. A unidade nacional deveria ser preservada a qualquer custo.

A Questão Farrapa

Um ponto devo reconhecer. Entre o Executivo e o Legislativo havia um ponto convergente: a unidade nacional. Os métodos é que eram divergentes.

O quadro era sombrio e a desagregação batia em nossa porta. A unidade nacional deveria ser preservada a qualquer custo

A condução de Feijó perante os farrapos foi lastimável. Anistiou os revoltosos em plena sedição, contando com a possibilidade de que ela cessaria como consequência de generosidade do governo. Ela não cessou. Pelo contrário, arrefeceu mais ainda. Pura imaturidade política! Poderia eu concordar com esse desatino? Os farrapos queriam separar-se do Brasil e tornar-se republicanos. Será que não viam os exemplos ao nosso redor?

Foram dez anos de lutas e tristezas. Quando hoje, mais experiente, analiso os fatos, meu coração enche-se de tristeza, ao pensar nas inúmeras mortes acontecidas naquele período. Quanto desperdício! A Questão Farrapa foi, realmente, a minha grande preocupação naquele período. Tudo devíamos fazer para pacificar aquela província. Fui contra a suspensão das garantias no Sul, conforme queria o governo, além de não permitir que se engajassem tropas estrangeiras na luta. Algumas medidas impopulares, no entanto, eram necessárias, pois seria mais que negligência, seria traição se o Ministério deixasse cair a união do Brasil, por não propor tudo quanto julgasse conveniente. Ataquei o governo e responsabilizei-o por conduzir os negócios daquela província ao precipício.

Antes de discutir a minha participação nos acontecimentos no Prata, gostaria de fazer alguns comentários sobre a antecipação da maioria de D. Pedro.

A maioria de D. Pedro II

Era muito grande o movimento da opinião pública em torno da antecipação da maioria imperial, inclusive com ampla participação da imprensa.

Inicialmente, Martiniano de Alencar, do chamado Clube da Maioridade, apresentou projeto no Senado, declarando Sua Majestade Imperial maior de idade. Foi rejeitado

por pequena margem de votos, 18 contra 16. Tendo isso em mente e procurando dar um rumo legal à questão, propus que, na próxima legislatura, viéssemos autorizados pelos eleitores a reformar o artigo 21 da Carta, quanto à idade mínima em que o Imperador poderia começar a reinar. Muitos colegas me argüiram, alegando a morosidade de tal reforma, pois isso exigiria esperar 1842 e em 1843 viria a maioria plena. Refutei, alegando que poderia ser dissolvida a Câmara, estabelecida uma Assembléia autorizada a proceder à reforma requerida. Essa era a visão legal e condizente com a minha consciência. Não admitiria conchavos e futricas à margem da lei. Durante aquele período, em uma das sessões legislativas, quase entrei em atrito físico com Navarro, que pensei fosse me agredir com uma faca. Ao final, os ânimos foram serenados.

Em julho a tensão dos espíritos chegava ao máximo. Pensei que o meu projeto fosse votado sem delongas. Devido ao peso avassalador da opinião pública a favor da maioria, a análise de meu projeto tornou-se inútil. Na época em que apresentei o projeto, poderíamos fazer uma lei de reforma. Naquele momento, reconheci nos adversários completa razão. Não havia ambiente político para aquela votação. O Senado não o queria. O que podia eu fazer? Retirei o projeto incontinenti.

Depois de avanços e recuos, os deputados maioristas apelaram para o Senado para que este se pronunciasse sobre a maioria. Este grupo, tendo Antônio Carlos à frente, foi recebido por Paranaguá e outros senadores. Foi combinado, então, enviar uma comissão a Sua Majestade a fim de solicitar-lhe que entrasse, desde já, no exercício de suas funções.

Após breve período de tempo, D. Pedro de Alcântara ouviu o conselho de alguns, entre os quais o próprio Araújo Lima, aceitando a antecipação de sua maioria, a

fim de atender às conveniências da ordem pública.

No dia seguinte, Sua Majestade determinou que se convocasse a Assembléia Geral. Perante ela, prestou o compromisso de praxe e iniciou o seu governo. Tinha ele 16 anos de idade.

Sempre fui avesso à quebra do rito constitucional. A alteração da maioria de D. Pedro foi, na minha concepção, um ato que feriu a Carta de 1824. Por este motivo lutei pela obediência ao texto legal. Reconheço que Sua Majestade tem tido a serenidade necessária para conduzir o País no rumo do progresso. No entanto, quando os caminhos constitucionais são desviados, nunca sabemos qual o ponto de chegada. Essa era a minha grande preocupação.

Em 1842 sou escolhido senador por minha província natal e início uma nova fase de minha carreira parlamentar.

O SENADO, O GABINETE DE 43 E A QUESTÃO DO PRATA

O ano de 1842 foi, sob muitos aspectos, muito importante para mim. Fui escolhido senador e exerci, por breve período de tempo, a presidência da Província do Rio de Janeiro, sob a atmosfera de revolução. Foram tempos difíceis aqueles!

Fui, também, nomeado por Sua Majestade Imperial conselheiro de Estado, ocupando a Seção de Justiça e Estrangeiros, juntamente com Lopes Gama e o Bispo de Anemúria. Eu e Lopes ordinários e Anemúria extraordinário.

No ano seguinte, fui chamado pelo Imperador a sua residência em São Cristóvão. Embora tendo, naquele momento, pouca intimidade com ele, tive o privilégio de aprofundar minhas relações com aquele menino que já demonstrava sinais de uma maturidade política notável.

Iniciamos nosso colóquio discutindo as graves questões que afetavam a estabili-

dade do Império. Em seguida, passamos a debater o quadro político e a sua repercussão na vida nacional. Surpreendi-me com o seu convite para compor o Ministério. Não esperava tal honra. Agradei, comovido, o convite. Despedi-me, em seguida, já imaginando a composição de meu Ministério. Lembrei-me, imediatamente, de Bernardo de Vasconcelos, Silva Maia e Rodrigues Torres. Assumiria a Justiça e os Estrangeiros.

Trabalhamos muito em prol do País naquele período. Nossa permanência, no entanto, foi interrompida pela recusa imperial em atender o meu pedido de afastamento de Saturnino, inspetor da alfândega e candidato à senatoria pela província do Rio de Janeiro. As razões de meu pedido para o seu afastamento não vêm ao caso neste momento. Entretanto, devo reconhecer que o grupo do Paço, o Clube de Joanna, em que ponteeava Aureliano, irmão de Saturnino, ainda predominava nos assuntos de São Cristóvão. Fiquei assaz aborrecido e, sem ter nenhum caminho a trilhar, a não ser de minha honra, solicitei a minha demissão ao Imperador. O tempo viria demonstrar a Sua Majestade que a proximidade de Aureliano não era o melhor caminho a ser trilhado. Seu prestígio decaiu rapidamente e cinco anos depois já não se faria presente junto a D. Pedro.

O imperador que conheci

Gostaria de aproveitar e comentar o conceito que guardo do Imperador. Nutro por ele profundo respeito e ampla admiração.

No aspecto oficial, público, não admite intimidades. É e será o Imperador e exige que assim o reconheçam. Não aprecia que lhe tomem a primazia, o que o faz ser concordante comigo neste aspecto. Seu patriotismo exaltado revela-se nos menores detalhes, até nas suas preferências comestíveis. Grande fiscalizador de tudo, é um funcionário modelar e disso se envaidece. Caridoso, dis-

creto, sem ostentação, tem ajudado centenas de seus súditos. O interesse geral tem sido a tônica de seu reinado.

No aspecto particular, é, no mínimo, encantador. Gosta de longas prosas, debatendo assuntos mundanos quase como um igual. Mantém-se a par da vida intelectual, literária e científica, tanto na Europa como nos Estados Unidos. Homem culto e sábio, generoso e avesso a vaidades frívolas. Tenho por ele grande admiração pessoal. Para comigo tem sido extremamente cordial, demonstrando, inúmeras vezes, a confiança e a amizade que certamente me orgulho de possuir.

Que Deus continue a iluminá-lo e protegê-lo em seu reinado.



Continuei na oposição até 1848. Fortes divergências no seio dos dito liberais, além de fraca ação política, inclusive com atritos com a Câmara, marcaram as atitudes deste grupo naquele período.

Agindo com serenidade, Sua Majestade chamou Araújo Lima para a presidência do Conselho de Ministros, criado no ano anterior, congregando, na mão de um, a chefia do Gabinete e a escolha dos demais ministros.

Fui nomeado presidente da Província de Pernambuco em 1849, nos extertores da revolta do Partido da Praia. Já estavam os praieiros totalmente desnorteados. Borges da Fonseca entregou-se em março daquele ano e Pedro Ivo viria a largar a luta em dezembro de 1850.

Consegui, com muito esforço, apaziguar os ânimos e pacificar a província. Foram tempos duros, em que houve radicalizações de ambos os lados.

Fiquei, particularmente, agastado com Torres Homem, que fez acusações infundadas no pasquim *O Libelo do Povo*, utilizando o pseudônimo Timandro. Fazia ele

críticas contra o Imperador, contra os partidos, os gabinetes e contra a Constituição. Dizia ele que a Monarquia brasileira era uma "comédia de mau gosto, quando não era um drama sanguinolento". Quanta ingratidão de Torres Homem! O tempo viria demonstrar o erro de suas afirmações. Em breve, estaria ele alinhado com o Império.

A Questão Platina e Rosas

Gostaria de me deter agora na Questão Platina com Rosas, na qual tive ativa participação. Missão difícil e extenuante. Devo reconhecer que, até hoje, a Questão Platina ainda suscita grande preocupação ao Império.

Fui convidado por Paulino, em outubro de 1851, para representar o Brasil no Prata, como ministro plenipotenciário. Declarei-me pronto e pedi como meu secretário o Paranhos, ao que aquiesceu Sua Majestade.

Minhas instruções eram claras: resolver junto com Urquiza, o mais rápido possível, o imbróglio com Rosas e reafirmar a política do Império para a região.

Embarquei dois dias depois no paquete *Imperador*. Foram a minha despedida Paulino e Monte Alegre, que me desejaram sorte na árdua missão que teria à frente.

Saí do Rio de Janeiro sob forte boataria da possível dissolução do Ministério. O que me vinha à cabeça, naquele momento, era quem poderia substituir Paulino com eficiência.

Por que fui escolhido para aquela missão? Difícil dizer. Talvez a minha posição de senador e conselheiro. Talvez a minha experiência de deputado e presidente de província. Talvez as minhas qualificações de legalista. Não sei, não sei. Muitos creditam a Caxias a minha nomeação. Eu duvido. Por mais que sejamos amigos, ele não interferiria, com o seu prestígio, para me favorecer. Fui o escolhido e cumpri com o meu dever cívico. Isso é o que importa.

Ao chegar a Montevideu, fui conferenciar com Urquiza e Herrera Y Obes, que estavam a bordo do *Afonso*. Ambos mareadíssimos. Dessa reunião, pouco se frutificou, em virtude do estado em que se encontrava Urquiza. No dia seguinte encontrei Paranhos, que com ele conferenciou. Daí surgiram melhores entabulações.

Em seguida, fui me encontrar com Silva Pontes. Existia entre nós uma mútua aversão. Tivéramos entreveros antes. O encontro não foi dos mais alegres; no entanto, expliquei-lhe minha missão. Prontificou-se a ajudar-me.

No início de novembro, apresentei minhas credenciais ao presidente Dom Joaquim Soares, homem probo e honesto.

No dia 8 de novembro, estive com Caxias em Santa Luzia. Fui recebido com honras, o que me agradou deveras e me encantou. Isso me fez lembrar o meu tempo de alferes em Ouro Preto. Quanta saudade!

Logo que cheguei no Prata, procurei comprometer Urquiza e o governo uruguaio com a luta contra Rosas. Sentia eu grande morosidade nas ações, o que me aborrecia. No dia 21 de novembro, assinei convênio com Dom Herrera Y Obes e com o doutor Diógenes Urquiza, para acelerar a derrota de Rosas, que, a propósito, haveria de nos declarar guerra logo depois.

Minha missão incluía firmar os meios de levar a guerra ao ditador Rosas, ajustar a cooperação de cada um dos aliados e o que caberia a cada um. Deveria ser evitada a interferência anglo-francesa a todo custo; contudo, o Império não podia apresentar-se com receio dessas duas nações que têm querido interferir, diretamente, nas questões platinas. O convênio firmado veio estreitar os laços com nossos aliados. Ajudaríamos Urquiza com tropas e pecúnia.

Desde os primeiros dias, tratei de me enfronhar na política uruguaia. Conte com o auxílio de Dom Herrera, com o qual man-

tive estreita amizade. Concordei, inicialmente, com a paridade entre Blancos, mais disciplinados, e Colorados na arena política. Para a presidência do Senado e vice-presidência da República, dois candidatos disputavam esta cadeira. Giró, de um lado, e Castellanos, de outro, apoiado por Herrera. Embora o Império tivesse apoiado os Colorados na derrubada de Oribe, no momento da constitucionalização, inclinei-me pelos Blancos. Apoio pecuniário, inclusive, para as despesas eleitorais.

Outra instrução que recebi de Paulino foi conhecer Urquiza mais amiúde. Segui célere a bordo do *Imperador* para Entre-Rios, junto com Grenfell, Paranhos e dr. Diógenes Urquiza. Tivemos muitas confabulações, acertando os detalhes de nossa aliança. Tive, a princípio, muito boa impressão de Urquiza, embora algumas vezes ele me parecesse um pouco afastado da realidade.

Estava eu decidido, também, a ir a Assunção para conferenciar com López. Devido à rapidez dos acontecimentos, não pude para lá seguir. López, acreditando ser pouco caso de minha parte, me amaldiçoou. Até hoje, guarda uma mágoa incontida contra a minha pessoa. O que fazer? Posso afirmar, inclusive, que o seu papel na luta contra Rosas foi dúbio, fingindo-se amado não só com o Império, como com Urquiza. Preservaremos, sempre, a independência do Paraguai. Isso é um compromisso do Império. Por que se amuar?

Naquele período perdi um filho. Foram momentos de desespero e incertezas. Sofri demasiado. Até hoje, quando penso naquelas passagens, fico aturdido. São sensações que me machucaram.

Em dezembro Garzón morreu. Perda irreparável. Com todo o meu apoio e o de Urquiza, não teve Herrera habilidade para se eleger. Não me dei bem com os Colorados. A meu ver, o Brasil não tinha

necessidade de apoiar Blancos ou Colorados. Temia eu uma luta aberta entre os dois partidos naquela ocasião. Tive que me intrometer na crise interna uruguaia. Herrera perdia, dia a dia, o seu prestígio. Não me iludia mais.

Em sequência, recebi correspondência de Grenfell participando-me a **Passagem de Tonelero**. A Esquadra tinha sofrido poucas mortes. Fiquei alegre com o desfecho. Quase ao mesmo tempo, Paulino me escrevia, dizendo da expectativa de intervenção inglesa a favor de Rosas. É o que devíamos evitar a todo custo. Lord Palmerston resolveu indicar Southern, amigo íntimo de Rosas, para atuar como ministro plenipotenciário na Corte. Infeliz decisão. Desde a sua chegada, Southern tentou de tudo para evitar a queda do amigo. Homem sem caráter e pretensioso, tudo fez para provocar a intervenção inglesa no Prata, em apoio a Rosas. Chegou a participar de futricas para a queda de Ministério, substituindo Paulino por Montezuma. Sempre Montezuma. Fracassou por completo a trama. Paulino mantinha-me informado das tramas de Southern na Corte. Escreveu-me ele que a Inglaterra se oferecia como mediadora, mas não demonstrava sinais de intervir na questão. Mandou-me, também, um ofício traduzido das confabulações entre Southern e Rosas, em que este último se colocava debaixo da proteção inglesa, com a aquiescência do primeiro. Rosas queria ganhar tempo, tempo de que o Império não dispunha para resolver a questão.

Em 3 de fevereiro de 1852, o Exército Aliado derrotou Rosas em **Monte Caseros**. Ro-

sas quase não lutou. Vitória esmagadora. Nada se sabe do paradeiro do ditador. Logo após, soubemos que fugira com sua filha Manuelita para o vapor inglês *Centaur*. Fugira vestido de marinheiro e ela vestida de homem. Buenos Aires estava em paz.

Em 5 de fevereiro, segui com meu filho Honório, que veio me visitar, Paranhos, Costa, Marmol e outros argentinos para Buenos Aires. Berges comunicara-me que seu país não iria aderir ao convênio. Fiquei muito aborrecido com isso. Como fato desagradável cito o encalhe no Rio da Prata de meu navio. Erro crasso do piloto! Perdi muito tempo! Perdi a paciência! Passei, então, para

o vapor *Uruguai* e segui para Buenos Aires. Estava furioso, devo reconhecer.

Encontrei-me com Urquiza e felicitei-lhe pela vitória. No caminho, cruzei com diversos cadáveres dependurados em árvores, mandados fuzilar por Urquiza. Cena trágica e inconcebível. Não cheguei a tempo para evitar esses fatos.

Urquiza tratou, a partir daquele instante, de desmerecer os brasileiros que tanto o ajudaram. A população portenha, por outro lado, recebeu-nos muito bem. O Governo Provisório mandou preparar uma casa para mim e para a minha comitiva, o que me encantou deveras.

Desde cedo, percebi a rixa entre unitários e Urquiza. Muitos deles ilustres como Mitre, Hornos e La Madrid. O entrerriano a todos diminuiu. Sarmiento, por exemplo, solicitou-me refúgio em navio da Esquadra Imperial. Atendi-o imediatamente. Partiu a bordo do *Recife* para Montevidéu e, em seguida, para o Rio de Janeiro.

No caminho, cruzei com diversos cadáveres dependurados em árvores, mandados fuzilar por Urquiza. Cena trágica e inconcebível. Não cheguei a tempo para evitar esses fatos

Urquiza queria que todos usassem o cintilho encarnado como sinal de vitória. Houve muitas reações contrárias. Cheguei a entabular conversações com ele sobre isso, dizendo que as cores nacionais, o azul e o branco, eram mais significativas. Não se conformou. Parecia menosprezar o povo portenho, que o proclamara herói. Inesperadamente, passou a nos fazer elogios graciosos. No fundo, temia a anarquia e a desordem em que se poderia transformar a Confederação.

Desse ponto em diante, comecei a receber visitas de portenhos que vinham reclamar das perseguições efetuadas por ele. Procurei ajudar a todos. Disso ele não gostou.

Ao me despedir dele, no dia 23 de fevereiro de 1852, começou a ofender a posição do Império. Retruquei-o com energia. Fi-lo com dignidade e independência. Muitos tentaram abafar minha voz. Não conseguiram. Falei alto com Urquiza. Esse ato mereceu enorme repercussão, tendo a crise sido debelada por Paulino, *a posteriori*. Não admiti e não admito insultos ao Imperador. Foi o que fez o argentino. Escutou o que tinha de escutar.

No dia de minha partida de Buenos Aires em direção a Montevidéu, fui procurado por parentes de certo oficial chamado Galvan, perseguido e condenado por Urquiza. Apesar da desavença, escrevi carta pessoal ao ditador, pedindo clemência por ele. Tive que fazê-lo, pois era um ato de humanidade em prol de preservação de uma vida. Aproveitei e pedi, também, pelo Coronel Garcia.

Não tenho certeza se esta carta ajudou; porém, no dia 25 de fevereiro todos foram anistiados. Como não poderia deixar de ser, respondi a ele agradecido.

Ao chegar ao Uruguai, encontrei Giró como presidente. No dia 3 de março, presenciei-lhe uma visita e discutimos sobre os tratados de fronteira. Indicou-me Castellanos,

o ministro das Relações Exteriores, para a entabulação de conversações.

Sentia saudades do Recife, correspondendo-me sempre com minha esposa. Ela mantinha-me a par de nossos pássaros, jardins, flores e pomares. Tinha saudades do Recife.

No dia 14 de março, aniversário de D. Tereza Cristina, ofereci um baile em Montevidéu. Sempre apreciei bailes. Encarreguei D. Gregório de Ayello das decorações. Tudo saiu às mil maravilhas, tendo comparecido mais de mil pessoas. Esse evento fez-me esquecer um pouco a morte de meu filho.

Fui surpreendido com a rejeição dos tratados por parte de Castellanos. Queria eu a navegação livre da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão, além das duas léguas e meia do Cebolati e Taquari. Os orientais queriam rever os tratados. Estávamos perto do rompimento.

A partir desse momento, um grupelho de incomodados, onde se incluíam Silva Pontes e De La Penã, queria o meu afastamento das negociações. Estaria eu sendo intransigente? Claro que não. Eu só desejava o bem do Império. Essas preocupações faziam aumentar os meus fios de cabelo prateados que o espelho insistia em realçar. Pensavam muitos que eu seguia uma política vinda de minha cabeça, o que não era verdade. Segui, firmemente, as instruções de Paulino. Não houve sacrifício que eu não tenha feito.

D. Tomas Guido, ferrenho defensor de Rosas, indicado representante da Confederação Argentina na Corte, já não podia ser considerado *persona grata* para o governo imperial. Depois do atrito em Palermo, não poderia me dirigir a Urquiza para impugnar tal indicação. Uma coisa é pedir pela vida de alguém, outra é interferir em assuntos internos de outro país. Utilizei, então, os préstimos de Dona Mandeville, que conheci em Montevidéu, e de Caxias. O estra-

tagema parece ter funcionado, pois Guido acabou permanecendo na Confederação.

Começaram, então, as entabulações dos Colorados com o governo imperial. Recebi, em audiência, Dom Pancho e Cezar Diaz, que me afirmaram ser do interesse colorado um acordo amigável com o Brasil, ao contrário do grupo blanco, que não negociava a ratificação do tratado de limites com o Brasil.

Southern, em visita a Paulino no Rio de Janeiro, solicitou o meu afastamento do caso, ao mesmo tempo em que, pela segunda vez, ameaçava a intervenção de França e Inglaterra. Nada conseguiu com suas futricas. Que Deus o tenha em bom lugar. Acabou falecendo em solo nacional, atacado por febre dois anos atrás.

Recebi missiva de Paulino em abril, que muito me desagradou, pois alterava, substancialmente, a nossa política em relação à questão uruguaia. Dizia ele que a política até então por mim defendida era de minha própria concepção e não do Império.

Tomei-me de um acesso de cólera. Respondi com firmeza a minha contrariedade com aquela carta. Parecia que Paulino dava razão a Urquiza em sua rusga comigo. Não podíamos desistir dos tratados e desculpar os empréstimos efetuados. Meu temor, também, era que essa mudança de rumos se espalhasse pelo Prata, afetando tanto a credibilidade do Império quanto a minha.

Enfim, voltamos, finalmente, ao trilho normal de nossa política. Tenho profunda convicção que aquela minha missiva enviada muito ajudou Paulino a refletir melhor.

Posteriormente, voltei a me entender, amigavelmente, com Urquiza sobre a questão uruguaia. Fui a Buenos Aires e confabulei com ele, não sem antes apostar em um cavalo de sua propriedade em Palermo. Competiu contra um outro portenho. Perdi dinheiro, já que o portenho ganhou. Apesar da derrota, voltávamos a ter boas relações.

Deixei Paranhos no Uruguai, a negociar com Castellanos.

Cumprimento mencionar que, no dia 15 de novembro de 1851, o Ministério havia solicitado a sua demissão. O cansaço e o desgaste atingiram todos. Paulino, por exemplo, estava extenuado. Foram três anos de labuta incessante em prol do Império. No dia 10 de maio, Dom Pedro aceitou a demissão do Ministério e chamou, primeiramente, Pimenta Bueno e, depois, o Visconde de Itaboraí para organizar o novo gabinete.

Em continuação, escrevi a Castellanos, informando-o que não esperaria indefinidamente, lembrando as ordens que recebi do governo imperial. Esclareci que espantara o cumprimento de tais ordens na esperança de ver aplainadas as dificuldades pelo Ministro De La Peña.

Fui com Castellanos conferenciar e, depois de idas e vindas, finalmente chegamos a um acordo. Na maior parte das vezes, o uso da persuasão, aliada à intimidação, funcionou.

Ao mesmo tempo, via com preocupação a luta aberta na Assembléia entre Blancos e Colorados pela primazia na condução dos negócios uruguaios. Sempre fui avesso a caudilhos, revoluções e desordens. Vivia angustiado aqueles dias. Os Colorados preparavam, abertamente, um movimento contra os Blancos. Urquiza, não querendo ser alcançado pelos acontecimentos, se alinhou com o Império, pelo menos assim me disse De La Peña.

Em seguida, confabulamos, eu, Castellanos e De La Peña, os termos a serem apostos na ratificação dos tratados e suas modificações. Senti um alívio ao perceber que a menção da ratificação dos tratados fez arrefecer os ânimos, afastando aos poucos o perigo da revolução. A pressão sobre os Blancos, afinal, teve as suas compensações.

Via, como vejo até hoje, com olhos muito benevolentes os Blancos orientais. Ao con-

trário de Paulino e Paranhos, ambos propensos a se alinharem com os Colorados, simpatizo assaz com os primeiros.

Fui, após completada a minha missão, despedir-me do Presidente Giró. Devo reconhecer que estava cansado com o clima e com o ambiente político do Uruguai. Efetivamente, essa missão recebida foi a mais difícil de minha carreira política. Relacionei-me com pessoas de reconhecida intransigência. Urquiza, Giró, Herrera Y Obes, dentre muitos, levaram-me a um estado tal de fadiga que, após três meses de labuta, sentia-me como um orador após horas de discurso na tribuna, totalmente exausto.

A morte de meu filho, que tanto me fez sofrer, aliou-se a esta tarefa, como um fardo a mais a ser carregado. Queria voltar para casa. Sentia saudades de tudo e de todos.

Apesar das adversidades, voltei para casa como vencedor. Cumpri o meu dever. Defendi o Império e seus interesses.

À tarde do dia 27 de maio de 1852, embarquei no *Paraense* de regresso ao meu saudoso Rio de Janeiro. No dia 18 de julho de 1852, fui feito visconde.

Estava novamente na Corte.

O PRESENTE

A presidência do Conselho

Assumi a presidência do Conselho no dia 6 de setembro de 1853, com o firme propósito de pacificar os corações e conciliar todas as facções políticas do Império. A idéia de um governo de conciliação não era nova. A Coroa desejava esta mudança fazia algum tempo. A trégua era necessária. Uma composição de conservadores e liberais à frente do Governo era de fundamental importância. Sabia eu da grande dificuldade que enfrentaria e dos embaraços que apareceriam. O certo é que nunca me faltou coragem e energia para lutar. Estou, porém, mais

cauteloso e menos briguento. Pelo menos assim me vejo. Tenho que conciliar nomes e apaziguar tanto os conservadores e os liberais, como os saquaremas mais ortodoxos.

Escolhi nomes novos. Pedreira no Império e Nabuco na Justiça. No Estrangeiros, inicialmente Limpo de Abreu e, recentemente, Paranhos. Na Fazenda, assumi, pessoalmente, o encargo. Na Guerra, Bellegarde e, a partir do último 14 de junho, o meu amigo Caxias. Na Marinha, primeiramente Bellegarde, depois Paranhos e, ultimamente, João Maurício.

Tenho recebido, destarte, apoio irrestrito de Sua Majestade, que comigo tem mantido ampla correspondência, inclusive valorizando muito o Conselho de Estado. Elevou-me em 1854 a marquês. Quanta honra e distinção! Fiquei envaidecido com tão nobre deferência.

Desde o meu primeiro discurso, no dia 9 de setembro de 1853, na reunião conjunta das duas casas, procurei despertar em meus colegas a necessidade de progresso, da busca incessante de melhoramentos, não só materiais, como também intelectuais e morais. Queria e quero conciliar. Não desejo o embate político puro e simples. Temos realizado muito.

A criação do Banco do Brasil

Fiz surgir, no campo financeiro, o Banco do Brasil, fusão dos Bancos Mauá e Comercial do Rio de Janeiro. O novo órgão contou com 150 mil ações de 200\$000 (duzentos mil réis), tendo êxito o lançamento, logo coberto pela procura de ações. A emissão de notas passou a ser monopólio do Banco, sendo permitida a emissão de notas no dobro de seu capital, que era de 30 mil contos, fato que alterei, este ano, para a emissão do triplo. Com essas atitudes, procurei organizar o sistema financeiro nacional, desorganizado que se encontrava. Continuo acreditando na unidade de emissão, com a rígida

regulação do capital circulante. Nada, até agora, me fez mudar de opinião.

A reforma da Lei Judiciária

Uma das matérias que mais me preocupam é a reforma da Lei Judiciária de 1841, proposta por Nabuco em 1854. Certo estou que a organização judiciária é vista sob muitos aspectos. Ela abarca as garantias individuais, o combate aos crimes, a segurança pública e as incompatibilidades dos magistrados. Tenho debatido muito esta reforma com Nabuco, já que tememos a reação do Parlamento e os interesses que podem vir a ser contrariados. Muitos, inclusive, a consideram quase que blasfema e revolucionária. Muitos a acusam ora de reacionária, ora de liberal. Tenho consciência de que estamos lidando com a organização da Justiça, os julgamentos e a repressão, assuntos por demais delicados.

O "movimento de Vassouras", representado por um grupo influente de fazendeiros fluminenses, tudo tem feito contra o projeto. Não aceitam a retirada de poder dos pequenos núcleos, restringindo o júri aos maiores centros urbanos. A grande propriedade continua temendo a perda de prestígio. O projeto passou na Câmara; contudo, tenho plena convicção de que será detido no Senado. Continuo aguardando o desenrolar dos fatos.

Os aborrecimentos com Ferraz

Tenho tido muitos aborrecimentos com o Ferraz. Mudou de postura inesperadamente. Se no início me apoiou, agora ataca-me.

Ele tem afirmado que minha política conciliatória tem sido infantil e sem princípios definidos. Muito malicioso tem sido Ferraz, chegando a afirmar que os ministros têm sido "meros cargueiros de pastas", anulados por mim. Quanta maldade! Ferraz chegou a afirmar que minha participação nos recentes episódios no Prata foi pífia. Ata-

ca-me, também, quanto às nomeações de empregos públicos. Tenho me defendido, afirmando que não nomeio para os cargos de confiança senão aqueles que adotam os princípios de governo, procurando o mérito onde quer que ele exista. Por se fazer essa nomeação, pode-se inferir que houve transação política ou corrupção?

Ferraz chama-me de rei, de homem mais poderoso do País, de czar. Tenho, muitas vezes, vontade de esmurrá-lo, contudo, bem sei o quanto tal atitude afetará os rumos do governo. Contenho-me.

A decepção com Justiniano

A maior das minhas decepções, no entanto, foi com Justiniano. A ele guardo desprezo. Atacou-me da tribuna, chamando-me de absolutista, despótico e inconsequente. Rebatí, dias depois, dizendo que não se deve levar em conta o que diz, pois não é séria a oposição que ele exprime. Sua resposta ao meu discurso foi patética. Discursou, descrevendo a história de sua carreira de jornalista e político, revelando fatos do comportamento de então, entre queixas e lágrimas, para provar que não é e nunca foi corrupto. Patético e triste. Guardo dele apenas desprezo.



As modificações ministeriais, recentemente efetuadas, não foram motivadas por inabilidade política ou timidez de alguns, como alguns insinuem. As mudanças aconteceram por insistentes solicitações dos titulares, que se afastaram, principalmente Limpo de Abreu, por enfermidade. Nada irá mudar na política até aqui adotada.

A Lei dos Círculos Eleitorais

Acabamos de ver aprovada, em 19 de setembro, a chamada Lei dos Círculos Eleitorais, que consiste na introdução de dois

pontos centrais: o voto distrital único e as incompatibilidades eleitorais. Imaginamos que o primeiro ponto terá o propósito de fortalecer os potentados locais, favorecendo a ascensão de deputados locais, em detrimento de líderes partidários nacionais, rompendo o monolitismo das grandes bancadas provinciais e permitindo maior diversidade e autenticidade da representação.

O segundo ponto visa a reduzir a influência do Governo sobre o resultado das eleições e restringir o domínio exercido pelos funcionários públicos, especialmente os juizes, ao tornar inelegíveis, nos distritos em que exercessem suas funções, os funcionários públicos, dentre os quais os presidentes de província, secretários, inspetores de fazenda, comandante das armas, juizes de paz, de direito e outras autoridades. Introduzi a novidade de se eleger um suplente para cada deputado. Devo reconhecer que fiz deste projeto uma "questão ministerial". Impus minha opinião, que era a mais correta. A vitória na Câmara foi um pouco apertada, e no Senado, vencemos por apenas dois votos.

Meu propósito é o aperfeiçoamento da vida política, com uma representação política autêntica. Nas próximas eleições, já veremos os efeitos desta lei. Meu filho disputará uma cadeira por Minas Gerais. Tenho certeza que se elegerá.

★

Tenho tido informações de uma epidemia vinda do Pará. Seria cólera *morbis*? Estou preocupado.

★

Estou conseguindo uma trégua nos sentimentos rancorosos. Não tenho a unanimi-

dade e dela quero me afastar. Não tenho palavras candentes para cativar simpatias, pois não renego os meus princípios. Cerquei-me de pessoas de minha confiança que partilhassem do pensamento do Governo. A conciliação tem sido mais de homens do que princípios. Temos governado em trégua em prol do benefício da Nação. Temos melhorado no campo material, sem dúvida. Em 1854 foi inaugurada a primeira estrada de ferro brasileira, a de Mauá a Raiz da Serra. A iluminação a gás no Rio de Janeiro e o primeiro trecho do Canal do Mangue são estabelecidos. Surgem as primeiras linhas telegráficas e as primeiras linhas de navegação fluvial regulares. Por detrás desses empreendimentos, Irineu Evangelista, sempre empreendedor.

No campo externo preocupa-me, deveras, a **questão platina**, ainda não totalmente resolvida.

Continuamos combatendo o **tráfico de escravos**, coibindo entradas e processando os agentes desse comércio.

Não temos nos descuidado dos **assuntos educacionais**, fundando o Instituto de Cegos e a Faculdade de Teologia, reformando o ensino primário e secundário da Corte, dando novos estatutos aos cursos jurídicos e médicos, além de outras medidas. Enfim, estamos progredindo com paz social e desenvolvimento.

Aguardo ansioso, também, a Fala do Trono de 56. Sua Majestade Imperial está satisfeito. O ano que se inicia se descortina promissor. Tenho, ainda, muitos planos em minha mente.

Corte, final do ano de 1855.

No dia 6 de setembro de 1856, Honório Hermeto Carneiro Leão, Conselheiro e Senador do Império, Marquês de Paraná, faleceu.

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Marquês de Paraná /; Carneiro Leão, Honório Hermeto; História do Brasil; Guerra dos Farrapos; Dom Pedro II; Questão Rosas;

BIBLIOGRAFIA

1. Janoti, Aldo. *O Marquês de Paraná. Inícios de uma carreira política num momento crítico da história da nacionalidade*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1990.
2. Soares de Souza, José Antônio. *Honório Hermeto no Rio da Prata, missão especial de 1815/52*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.
3. Glénisson, Jean. *Iniciação aos Estudos Históricos*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil SA, 1991.
4. Linhares, Maria Yedda Linhares e outros. *História Geral do Brasil*. 9ª ed., Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.
5. Vianna, Hélio. *História do Brasil*. 12. ed., São Paulo: Edições Melhoramentos, Editora da Universidade de São Paulo, 1975.
6. Koshiba, Luiz e Frayze Pereira, Denize Manzi. *História do Brasil*. 5ª ed., São Paulo: Atual Editora, 1987.
7. Lyra, Tavares. *Instituições Políticas do Império* Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1979.
8. Buarque de Hollanda, Sérgio. *História Geral da Civilização Brasileira*. t 2, v 1. São Paulo: Editora Difel, 1972.
9. Câmara dos Deputados. *Anais do Parlamento Brasileiro*. Anos de 1830 a 1837, Rio de Janeiro.
10. Pombo, Rocha. *História do Brasil*. 14ª ed., São Paulo: Edições Melhoramentos, 1967.

**Saia do campo das impressões.
Tenha mais certeza dos fatos.
Observe muito!**

BOMBARDEIO AÉREO OPÇÃO ESTUDADA POR FLORIANO CONTRA CUSTÓDIO DE MELLO

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{te})

É fato conhecido que as forças fiéis ao governo do Marechal Floriano Peixoto, em sua campanha contra a esquadra rebelada a 6 de setembro de 1893, utilizaram diversos métodos não ortodoxos, a fim de minar-lhes a eficiência combativa, utilizando para tal fim não somente equipamentos já consagrados, a exemplo das torpedeiras, como outros ainda em caráter experimental, como o semi-submersível *destroyer*, criação genial de Ericsson (o famoso idealizador do *Monitor*), embarcação esta que seria, na verdade, nosso primeiro submersível, o *Piratinim*, o qual, de fato, era um submersível que mantinha emersa, durante o ataque, sua pequena torreta, à falta de periscópio.

Isso para não falarmos do famoso canhão pneumático do Cruzador *Niterói*, de diversos tipos de torpedos de novos modelos, de mais de um tipo de lanchas espe-

ciais para ataque ao famoso *Casaca de Ferro*, como era conhecido o Encouraçado *Aquidabã*, e, até mesmo, da eventual utilização de homens-rãs.

Não há de se estranhar, pois, que entre tantos recursos aventados aparecesse a hipótese do emprego de ataques aéreos, mesmo porque, desde meados do século XVIII, o Sr. Henry Giffard já havia conseguido encorajadores sucessos quanto à manobrabilidade de dirigíveis, no ar.

Embora não tenhamos conhecimento de textos relativos a tal hipótese em nossa imprensa, o fato é que vamos encontrá-los na sua irmã da América do Norte.

De fato, as edições de 11 e de 12 de novembro de 1893 do *Herald*, publicação diária editada na cidade de Washington, referem-se à existência de um balão que vinha, há algum tempo, já sendo preparado para lançar cargas de dinamite sobre o

Aquidabã, então capitânia dos navios levantados na Guanabara.

O número do dia 11 ressalta que seria, certamente, para os atiradores do Almirante Mello preocupante abater tal balão, carregado com explosivos, sobre suas próprias cabeças.

Já o número do dia 12 levanta considerações sobre a exequibilidade do plano, à vista de ser o regime dos ventos sobre a Baía de Guanabara favorável a tal operação na época do ano então em andamento.

O evento, de fato, não aconteceu, porém é caso a registrar a ocorrência da idéia, temporaneamente relatada, e talvez, como noticiado, objeto de alguns estudos e preparativos, o que teria dado a este acontecimento cerca de um decênio de antecedência sobre o primeiro bombardeio aéreo, ocorrido em fevereiro de 1913, por ocasião da Guerra Greco-Turca, durante o qual uma aeronave grega lançou três bombas sobre o Cruzador turco *Hamidieh*, sem lograr atingi-lo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Revolta da Armada /; Bombardeio aéreo;

**Encare suas tarefas com
satisfação. Ponha amor em
tudo que está ao seu alcance.
Você se surpreenderá com so
resultados.**

A ARTE DA LIDERANÇA

Em nenhum lugar, na nossa sociedade, alguém pode encontrar maiores oportunidades para desenvolver as características de Liderança do que nas Forças Armadas.

Comandante S.W.Roskill

AUGUSTO CESAR GEOFFROY
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{te})*

SUMÁRIO

Introdução
A prática da liderança
Valores da liderança
Autoridade e responsabilidade
Cadeia de comando
As relações humanas em liderança
Conclusão

INTRODUÇÃO

Liderança é um assunto do qual ouvimos falar desde jovens e, ao contrário de outras coisas, mantém-se sempre atual, desafiando tempo, lugar, ocasião, pessoas. Trata-se de uma matéria indispensável na nossa vida, seja no trabalho, convivendo com personalidades e tendências pessoais diversas, seja no seio da família, exer-

cendo a função nem sempre fácil de educar os filhos.

Com o desenvolvimento da psicologia nas relações humanas, Liderança deixou de ser um mero repositório de idéias preestabelecidas, para tornar-se um conjunto de normas em constante mutação, acompanhando situações cada vez mais diferentes. Daí a necessidade do assunto constituir disciplina básica nos currícu-

* N.R.: O autor trabalha em assessoria de técnica de ensino.

los das escolas militares. Por que tal preocupação?

Não é difícil apresentar respostas a esta indagação, haja vista tantas situações esdrúxulas pelas quais passamos no cotidiano das nossas vidas, quando quase diariamente nos vemos enfrentando leves e pesadas transgressões aos postulados de Liderança.

Quando éramos mais moços, quantas vezes observamos que o exercício de Liderança parecia prerrogativa dos oficiais mais antigos, responsáveis por darem o exemplo aos mais modernos, enquanto estes não se preocupavam com o assunto, entretidos com os afazeres nas suas divisões. Como se Liderança tivesse "donos" e só pudesse ser exercida no seu devido tempo...

Na saudosa época de tenentes ou como aspirantes da Escola Naval, será que sempre tivemos bons exemplos de Liderança? Não será que o ensino da matéria limitava-se ao enunciado de dizeres velhos conhecidos, algumas vezes tradução de manuais de outra Marinha, quando exemplos do nosso dia-a-dia, eles sim, fariam gravar nas nossas memórias o como fazer certo logo na primeira vez, para ser um verdadeiro líder? E quanto a mim? Será que não falhei tantas vezes ao praticar a Liderança com meus pares e, principalmente, com meus subordinados? Vale a auto crítica...

A PRÁTICA DA LIDERANÇA

Liderança é o processo que consiste em influenciar pessoas, de modo a obter sua

obediência, confiança, respeito e leal cooperação. Parece fácil conseguir isso, mas o sucesso na empreitada exige do líder atitudes, conhecimentos sobre comportamento humano, observação sobre o desempenho de outros líderes, experiência, atendimento a certos preceitos e muito mais. Pressupõe, para a sua exercitação, a existência de liderados, conhecidos também como seguidores.

A Liderança é situacional, pois depende da época, da cultura, do ambiente e de outras circunstâncias. Quando a Liderança utiliza a intelectualidade, ela apela para a razão, para chegar ao convencimento. Quando utiliza a emoção, a Liderança apela para os fatores emocionais, para os sentimentos, para as crenças, para chegar à adesão. Em qualquer caso, em tais aspectos o líder exerce o seu direito legal e funcional de exercer o mando, conhecido como autoridade organizacional, onde o comportamento do líder e a sua competência deverão estar sempre presentes.

A Liderança pode ser carismática ou antiética. Quando os fatores intelectual e emocional são usados em alta escala, podemos encontrar a Liderança carismática, que não raras vezes acaba levando para o fanatismo e o endeusamento do líder. Obviamente este tipo de Liderança não se coaduna com o regime militar. Quando a Liderança é antiética, ela atua embasada em preceitos não recomendáveis. O chefe do tráfico de drogas, por exemplo, é considerado líder pelos seus seguidores.

O psicólogo Kurt Lewin criou a "Teoria do Campo", segundo a qual vivemos cons-

A verdade é que, gostemos ou não, o homem moderno, seja chefe ou chefiado, não mais se conforma com o "está escrito, não há o que discutir". Ele quer saber tudo, sem subterfúgios. Neste contexto, o papel do líder está ficando cada vez mais complexo

tantemente em grupos, interagindo com os seus membros, sendo a personalidade do grupo ditada pela resultante das características individuais de seus membros. Neste aspecto, a retirada ou a inclusão de um membro pode alterar a dinâmica desse grupo híbrido.

O líder de um grupo pode exercer a Liderança em termos autocráticos, democráticos ou *laissez-faire* (deixar à vontade).

Logicamente, na esfera militar geralmente a Liderança é autocrática, pois está muito ligada ao papel atribuído ao líder, por força da hierarquia militar ao galgar postos na carreira. No entanto, muitos são líderes pela sua própria capacidade de exercer influência sobre determinado grupo de pessoas independentemente do seu posto ou graduação ou da sua idade. É o que chamamos de líder nato ou liderança adquirida.

VALORES DA LIDERANÇA

Em Liderança deparamo-nos com inúmeros valores essenciais, muitos dos quais serão aqui abordados.

A higidez, relativa à saúde física e mental, favorece ou dificulta a adaptação do homem à situação. A pessoa hígida pensa, decide e age com mais clareza, precisão, destreza e rapidez, é mais resistente a condições inóspitas.

Ao falarmos de caráter, destacamos a honestidade, a probidade, a sinceridade e a franqueza, sem nos descuidarmos da correção, da lealdade, da fidelidade. A pessoa de caráter é justa, leal, correta, verdadeira, confiável, ética, fiel à profissão. O que dizer da lealdade (só a mencionando) de um imediato que critica na praça-d'armas as decisões do comandante do navio? Aliás, no âmbito militar, os oficiais devem evitar, a qualquer preço, expressar suas queixas e críticas publicamente, na praça-d'armas ou no trabalho.

Não é pelo fato de ser militar que o homem pode descuidar do cavalheirismo, da educação. Isso também implica cautela, prudência, moderação, discrição, seriedade, ponderação, respeito, consideração, tato, habilidade etc. Sempre é possível dizer "não" a uma pessoa, desde que o cuidado, o tato e a cautela estejam presentes. A má-educação provoca ressentimentos, evidencia falta de controle. Sobre este assunto, o que dizer do excesso de cavalheirismo de um oficial galanteador, que no trabalho trata com intimidade excessiva e condenável a militar subordinada?

A educação é um processo contínuo, não termina com a escola ou a faculdade.

Nada fere mais do que a injustiça. Por isso, critério e imparcialidade devem andar sempre juntos.

A tolerância exagerada indica fraqueza; o medo não combatido leva à covardia, pregam os manuais de Liderança.

A coragem deve ser sempre aplicada para o bem.

A autocrítica significa apreciação minuciosa de si mesmo, a revisão dos seus próprios critérios.

É fundamental substituir a arrogância pela simplicidade, não confundida por subserviência.

Situações de perigo podem desencadear respostas emocionais inesperadas. A coragem é a superação do medo, uma força interior que o ser humano apresenta diante de certas situações. A coragem física destaca-se quando a pessoa se sente mais forte do que o perigo que a ameaça. O mesmo Roskill, comandante da Marinha de Guerra inglesa, já enfatizava que, em tempo de guerra, poucos são os militares que não têm que travar sua "batalha secreta contra o medo". Porém, também é sabido que, quando chega a batalha real com o inimigo, a batalha contra o medo geralmente é esquecida.

Já a coragem moral compreende manifestações de ódio ao inimigo, de amor a Deus, à pátria, à própria dignidade, à família, à vida dos comandados.

A admissão franca dos erros requer, talvez, o mais alto grau de coragem moral.

Os pilotos japoneses na Segunda Guerra Mundial, os "kamikazes" (*), podem ser um exemplo de coragem moral. Outro bom exemplo é o dado por Garcia d'Ávila, quando no naufrágio do Cruzador *Bahia*, comandado por ele, em 1945.

O senso de humor é uma forma de superar problemas, minimizando-os. Nada melhor do que trabalhar com bom humor, ir satisfeito para o trabalho e retornar para a casa com a certeza do dever cumprido. Parece utopia, mas vale a pena tentar.

A elevação do moral e o fortalecimento da disciplina devem ser metas permanentes de quem é líder. Quem faz o que é certo por convicção é autodisciplinado, a famosa disciplina consciente. O que dizer do militar que, ao tocar "volta às faxinas", deixa tudo de lado e sai correndo para o alojamento, para baixar a terra?

AUTORIDADE E RESPONSABILIDADE

Autoridade e responsabilidade são inseparavelmente ligadas, principalmente na carreira militar. A autoridade pode ser proveniente de lei, ato ou ordem superior, é um *direito* e, como tal, concede o poder de fazer ou mandar fazer, o poder de se fazer obedecer. Já a responsabilidade é o dever de fazer, é uma *obrigação*. Todos somos responsáveis pelos nossos atos e deles devemos prestar contas (é uma obrigação).

Na prestação de contas, o que vale são as realizações e não as intenções. Neste aspecto, o organograma em linha ou vertical, utilizado no meio militar, em que a unidade de comando é sempre preservada, presta-se com muita propriedade ao exercício da responsabilidade. Podemos delegar a autoridade, mas a delegação da responsabilidade não nos exime da nossa responsabilidade na organização. O encarregado de navegação do navio, por exemplo, é o responsável, perante o comandante, pela derrota a ser seguida, mas o comandante é o responsável pela navegação do navio.

A delegação bem executada é um *não* à burocracia da organização. Ela diminui os riscos de distorções, permite o autodesenvolvimento e favorece a iniciativa; é um ótimo processo de avaliação da chefia.

A melhor maneira de desenvolver o senso de responsabilidade nos subordinados é dando o exemplo. O fato de o subordinado demonstrar incompetência ou desmotivação para o trabalho não indica que outros devam fazer as suas tarefas e assumir as suas responsabilidades, apenas para "não deixar pegar". Uns ficam sobrecarregados, porque mostram-se eficientes; outros não são requisitados e levam uma vida tranqüila, nunca são testados, nada lhes é exigido.

Por outro lado, o líder deve possuir a percepção necessária para saber quando o seu liderado está inadapável a uma nova função, quando poderia dar melhores frutos em outra incumbência, sem que tal desmotivação seja atribuída, sem mais considerações, à preguiça.

É inadmissível o mais antigo jogar a culpa nos subordinados pelo eventual insucesso de uma ação.

(*) "Kamikaze" significa "vento divino", um furacão que em 1281 dispersou uma esquadra mongol enviada por Kubilai Khan para invadir o Japão. Durante a Segunda Guerra Mundial, morreram 1.465 pilotos "kamikazes", que atingiram 129 navios e provocaram mais de 3 mil mortes de marinheiros aliados.

CADEIA DE COMANDO

No âmbito militar, a *cadeia de comando* deve ser sempre obedecida, sem o que a hierarquia pode ser prejudicada. Todavia, há situações em que, pela urgência ou para evitar mal maior, essa *cadeia* pode ser interrompida ou alterada. Neste caso, cumpre logo que possível dar conhecimento da alteração do fluxo às autoridades momentaneamente não consideradas na *cadeia de comando*. Nada pior para a hierarquia militar do que um comandante, por ter um imediato que considera “fraco” ou “desmotivado”, dar ordens diretamente a seus oficiais; alguns deles possivelmente se considerarão privilegiados nessa quebra da *cadeia de comando*, mas a hierarquia será ferida mortalmente. Infelizmente, não foram raras as vezes em que nos deparamos com a quebra da *cadeia de comando*, sem serem tomadas as devidas precauções, com as tristes conseqüências que ela pode produzir.

AS RELAÇÕES HUMANAS EM LIDERANÇA

As relações humanas no estudo de Liderança podem ser entendidas como fenômenos interpessoais, tratando da relação entre o indivíduo e outra(s) pessoa(s), ou como fenômenos intrapessoais, tratando das relações da pessoa consigo mesma. Cada vez mais os estudiosos estão convencidos de que as pessoas são uma parte fundamental de qualquer organização, qualquer que seja a sua finalidade. Os pesquisadores estão incorporando à Liderança teorias, conhecimentos e métodos de diversas disciplinas, mostrando a necessidade do íntimo relacionamento entre outras tendências das ciências sociais e a ciência do comportamento humano, tão liga-

da a quem pretende exercer com eficiência o papel de líder. Este deverá possuir a capacidade de lidar com problemas econômicos e tecnológicos, sem esquecer, nunca, de entender os fenômenos interpessoais.

CONCLUSÃO

Já se foi o tempo em que o homem não procurava – por comodismo ou ignorância – a explicação para os fenômenos que o envolviam na sua relação própria ou nas relações com seus pares.

Felizmente, está cada vez ficando mais distante a época em que a prática da Liderança limitava-se, por vezes, ao “fazer o que eu digo” contrapondo-se ao “fazer o que eu faço”.

Num mundo competitivo como este em que vivemos, sujeito a diversos tipos de conflitos, nem sempre esperados e desejados, torna-se necessário, mais do que nunca, buscar com afinco o exercício da Liderança mais adequada.

Mesmo se ela for autocrática, como pede o regime militar, nem por isso deverá deixar de ser agregadora e incentivadora.

Quando bem exercitada, ela fará com que os liderados se julguem prestigiados, valorizados pelo seu trabalho e seus esforços.

Para os oficiais e principalmente para as praças, uma palavra elogiosa pode realizar mais prodígios do que se imagina, fazendo com que se sintam importantes na engrenagem.

A verdade é que, gostemos ou não, o homem moderno, seja chefe ou chefiado, não mais se conforma com o “está escrito, não há o que discutir”. Ele quer saber tudo, sem subterfúgios.

Neste contexto, o papel do líder está ficando cada vez mais complexo.

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES>/Liderança;

BIBLIOGRAFIA

- ALBERS & SCHOER. *Princípios de Organização e Administração*, Editora Renes.
- BARBOSA, Afonso; PINTO, Júlio R.G.; ANDRADE, Joz. *Manual de Liderança*, Diretoria de Ensino da Marinha.
- BLANCHARD, HERSEY. *Psicologia para Administradores*, Editora E.P.U.
- GUIMARÃES, Sérgio. *Administração & Controle*, Editora Ática
- LOPES, Tomás de Vilanova Monteiro. *Motivação no trabalho*, Edição da FGV.
- ROSKILL, S.W. *A arte da liderança*, Zahar Editores.
- TANNENBAUM, WESCHLER, MASSARIK. *Liderança e Organização*, Editora Atlas.

**Lembre-se que você poderá
enganar o mundo com suas
afirmativas, menos a você
mesmo.**

O QUE É DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL?

Antes o mundo era pequeno porque a Terra era grande. Hoje o mundo é muito grande porque a Terra é pequena.

Gilberto Gil

LEONAN DOS SANTOS GUIMARÃES
Capitão-de-Fragata (EN)

A questão do desenvolvimento sustentável é, indubitavelmente, uma das mais árduas que se colocam aos tomadores de decisão em todos os níveis, sejam públicos ou privados. Neste terreno, idéias realmente inovadoras se misturam constantemente às mais estapafúrdias utopias, e grandes impulsos de humanismo generoso mesclam-se a hipocrisias com variadas motivações. Deste modo, torna-se hoje urgente alcançar uma clarificação dos principais conceitos envolvidos se quisermos realmente evitar as verdadeiras catástrofes ecológicas que se vislumbram para um futuro mais ou menos próximo.

O desenvolvimento sustentável pretende criar um modelo econômico capaz de gerar riqueza e bem-estar e, ao mesmo tempo, promover a coesão social e impedir a destruição da natureza. Por isso coloca na berlinda o modelo de produção e consu-

mo ocidental, que ameaça o equilíbrio do planeta.

A primeira interpretação do termo, que considera incompatível o desenvolvimento econômico com respeito ao ambiente, foi lançada em 1972 em um informe do chamado "Clube de Roma". Esse enfoque, entretanto, por ser solidário apenas em relação à natureza e não aos países em desenvolvimento, é altamente criticável pela sua inerente assimetria, na medida em que esses países não poderiam interromper um crescimento em direção a um desenvolvimento que ainda não foi atingido. Essa crítica conduziu à interpretação atual, que abrange os aspectos econômicos (crescimento do Terceiro Mundo), sociais (integração e solidariedade entre os Hemisférios Norte e Sul) e ambiental (preservação dos bens mundiais de todos e regeneração dos recursos naturais).

O governo brasileiro adota a definição utilizada pelo documento "Nosso futuro comum", publicado em 1987, também conhecido como **Relatório Brundtland**, em que se concebe o desenvolvimento sustentável como sendo **"o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades"**. Esse relatório, elaborado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento criada pelas Nações Unidas, presidida pela então Primeira-Ministra da Noruega, Gro-Brundtland, faz parte de uma série de iniciativas que reafirmam uma visão crítica do modelo de desenvolvimento adotado pelos países industrializados e reproduzido pelas nações em desenvolvimento, em que se ressaltam os riscos do uso excessivo dos recursos naturais sem considerar a capacidade de suporte dos ecossistemas. O relatório aponta para a incompatibilidade entre o desenvolvimento sustentável e os padrões de produção e consumo vigentes.

A formulação do conceito de desenvolvimento sustentável implica, então, o reconhecimento de que as forças de mercado, abandonadas à sua livre dinâmica, não garantiriam a não-destruição dos recursos naturais e do ambiente, ou seja, os objetivos conflitantes do desenvolvimento econômico se tornariam incompatíveis a longo prazo.

Analisando-se esse conceito numa perspectiva histórica recente, pode-se verificar que estamos tratando de uma resposta ecológica e socializante ao ideário neoliberal, já que a noção de "compatibilidade a longo prazo" nasceu da crítica ultraliberal dos discípulos de Hayek, agrupados notada-

mente na Universidade de Chicago, às distorções monetárias praticadas correntemente após 1945 pelos Estados desejosos de dinamizar a qualquer preço seu crescimento, baseando-se, muitas vezes de forma equivocada, nas idéias de Keynes, que, falecido em 1946, já não podia responder a estas argumentações.

Os "Chicago boys" explicavam que a inflação crônica que essas práticas provocavam acabaria por tornar insustentável o crescimento assim "turbinado". As distorções do sistema de preços, o encarecimento progressivo das importações, as altas especulativas de certos bens e a escassez em outros setores levariam ao equivalente, dentro da ordem econômica, a um "infarto": à "estagflação", combinação de estagna-

Se esses limites não forem respeitados, o crescimento se voltará contra ele mesmo

ção e inflação. Dito de outra forma, existiria, para cada economia individualmente considerada, um ritmo ótimo de crescimento não inflacionário que garantiria à sociedade ganhos duráveis. Formi-

dável máquina antiestatizante e antiplanificadora, essa teoria original do desenvolvimento sustentável em macroeconomia levou, inicialmente, a "purgas monetárias" que estancaram o crescimento por alguns anos (os dois primeiros anos da era Reagan, 1980-1982, por exemplo) e a reformas que reduziam o poder das autoridades políticas em benefício de Bancos Centrais fortes e independentes.

Desorientados por essa vitória espetacular do pensamento liberal no final dos anos 70, alguns economistas anglo-saxões de esquerda, mais individualistas que a geração precedente e mais consciente, também, dos grandes danos econômicos e sociais provocados pelo gigantismo dos Estados socialistas, sobretudo a União Sovi-

ética, preferiram responder a Milton Friedman e seus discípulos não refutando, mas reinventando seu novo paradigma: sim, realmente existem, em matéria de crescimento, certos limites que não devem ser ultrapassados, só que eles não são exclusivamente quantitativos e monetários mas, antes de tudo, qualitativos e ambientais. Se esses limites não forem respeitados, o crescimento se voltará contra ele mesmo.

Os bens não divisíveis, que são o ar, a água, a clorofila dos vegetais, mas também a infra-estrutura básica e a produção de energia, não podem ser inteiramente entregues à produção privada. Esses "novos economistas" mostra-

vam os limites para as trocas comerciais de bens não renováveis, cujo preço não integrava sua virtual escassez ao longo prazo. Desta forma estava restabelecida a necessidade de um planejamento esta-

tal para produção e consumo de certos bens e se deflagrava, no plano teórico, uma nova síntese entre mercado (no curto prazo e para bens renováveis facilmente, assim como "divisíveis" entre indivíduos) e planejamento estatal (a longo prazo e para bens difíceis tanto de renovar como de dividir). O socialismo foi então salvo do desastre soviético pela ecologia.

A noção de desenvolvimento sustentável, sob essa forma, surge como incontestável e, portanto, irresistível: mas como seria possível planejar as ações dos atores econômicos sem impor sanções aos eventuais "contraventores" desse planejamento global? A impunidade levaria os Estados "virtuosos", cumpridores do planejamento, a se auto-imporem sacrifícios vãos, já que os Estados "contraventores" poderiam ignorá-lo. E quais seriam esses "contraventores"?

O espectro é muito amplo: iria das centenas de milhões de agricultores e pecuaristas do Terceiro Mundo, que praticam queimadas e desmatamento para preparar o solo, às centenas de milhões de automobilistas poluidores do norte do planeta, passando pelos mineiros de carvão e industriais do mundo ex-socialista.

A partir desse impasse nascem as mais pesadas e inoperantes demagogias. Entretanto, alguns grandes princípios vêm surgindo à tona neste debate, em geral confuso e verborrágico, mas nenhum deles é de fácil operacionalização. Por exemplo, é possível interromper a devastação das gran-

des florestas tropicais desde que seus habitantes sejam pagos diretamente para conservar e reflorestar. Sem essa subvenção direta, que deveria ser globalizada, os pobres do Terceiro Mundo buscarão maximizar sua

Desta forma estava restabelecida a necessidade de um planejamento estatal para produção e consumo de certos bens

renda em detrimento do planeta. Também é possível gerir globalmente e de uma maneira mais econômica a água doce disponível, desde que haja uma transferência adequada de recursos do Norte para o Sul. Será também necessário aceitar, sob formas evidentemente muito regulamentadas e subvencionadas, um início do comércio de água.

Como numa bicicleta, a humanidade tem superado, desde o início dos tempos, os desequilíbrios constantes do avanço em direção à melhoria de suas condições materiais de vida. Somente grandes saltos tecnológicos nos domínios da produção de energia, da biotecnologia e do controle do clima, obtidos por meio de grandes programas de desenvolvimento científico de natureza estatal, serão suscetíveis de superar as dificuldades atuais.

Infelizmente, porém, são raros os adeptos do desenvolvimento sustentável que

têm essa confiança nos progressos da ciência e da tecnologia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA> / Desenvolvimento /; Meio Ambiente (Relatório Bruntland);

Desde que você se proponha a fazer alguma coisa, mergulhe de cabeça. Não viva emoções mornas. Não deixe escapar as oportunidades que a vida lhe oferece. As vezes, elas não voltam.

O PLANO DIRETOR DA MARINHA DO BRASIL E SUA APLICAÇÃO NO SISTEMA DE ORÇAMENTO FEDERAL¹

AGOSTINHO SANTOS DO COUTO
Capitão-de-Fragata (IM)

SUMÁRIO

Introdução

A implantação do Plano Diretor da Marinha

O Sistema do Plano Diretor

Estrutura funcional

Estrutura documental

A dinâmica do Plano Diretor

Conselho do Plano Diretor

Prioridade Única da Marinha (PUMAR)

Estrutura dos Planos Básicos

Programa

Projeto

Empreendimento Modular

Revisão do Plano Diretor

Plano de Ação

Controle do Plano de Ação

Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha

Sistema de Acompanhamento do Plano Diretor (SIPLAD)

Integração do SPD com o Sistema de Orçamento Federal

¹ Adaptação de monografia inscrita pelo autor no VI Prêmio Tesouro Nacional – 2001 e com publicação autorizada pelo Ofício nº 1393/STN/SECAD.

- O Sistema de Orçamento Federal e seus problemas
 - O planejamento orçamentário
 - A execução orçamentária
 - O controle da execução orçamentária
- Propostas para aperfeiçoar o Orçamento Geral da União
 - O Plano Plurianual
 - A Lei de Diretrizes Orçamentárias
 - A Lei Orçamentária Anual
 - Avaliação e controle da execução orçamentária
- Conclusão

**PARA OS NÃO FAMILIARIZADOS COM O ASSUNTO
SIGLAS CONSTANTES DO ARTIGO**
(Elaborado pela RMB com auxílio do autor)

COFAMAR	-	Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha
COPLAN	-	Conselho do Plano Diretor (da Marinha)
CTPD	-	Calendário de Trabalho do Plano Diretor (da Marinha)
EM	-	Empreendimento Modular (da Marinha)
LDO	-	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LME	-	Limite para Movimentação e Empenho
LOA	-	Lei Orçamentária Anual
LP	-	Limite para Pagamento
LRF	-	Lei da Gestão Fiscal Responsável ou Lei de Responsabilidade Fiscal
OCC	-	Outros custos e custeios
OGU	-	Orçamento Geral da União
PA	-	Plano de Ação (da Marinha)
PBM	-	Política Básica da Marinha
PDCTM	-	Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha
PLOA	-	Projeto de Lei Orçamentária Anual
PPA	-	Lei do Plano Plurianual ou Plano Plurianual ("Avança Brasil" o PPA 2000-2003)
PRM	-	Programa de Reparelhamento da Marinha
PROGEM	-	Programa Geral de Manutenção (da Marinha)
PT	-	Programa de Trabalho
PUMAR	-	Prioridade Única da Marinha
RP	-	Restos a Pagar
SIAFI	-	Sistema Integrado de Administração Orçamentária e Financeira da União
SIPLAD	-	Sistema de Acompanhamento do Plano Diretor (da Marinha)
SOF	-	Secretaria do Orçamento Federal
SPD	-	Sistema do Plano Diretor (da Marinha)
STN	-	Secretaria do Tesouro Nacional
UO	-	Unidades Orçamentárias
	-	Relatório Reunido da Execução Orçamentária
	-	Relatório da Gestão Fiscal
	-	Lei de Finanças Públicas

LEMBRETE:

PPA	-	Lei do Plano Plurianual (metas para 4 anos)
LDO	-	Lei de Diretrizes Orçamentárias (prioridades do PPA para 1 ano)
LOA	-	Lei do Orçamento Anual
OGU	-	Orçamento Geral da União

INTRODUÇÃO

Até 1964, a experiência brasileira na elaboração orçamentária caracterizou-se por contemplar somente os elementos de despesa, com ausência de uma programação de objetivos, metas e recursos reais e sem vinculação entre os planos e os orçamentos. A Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, que é, ainda hoje, a principal diretriz para a elaboração do Orçamento Geral da União, apesar de inúmeras normas complementares existentes no arcabouço legal brasileiro, introduziu o conceito do "orçamento-programa", por meio do qual os recursos orçamentários são alocados a áreas programáticas, ao invés de distribuídos por unidades administrativas, visando ao cumprimento de metas preestabelecidas. Todavia, esse modelo orçamentário só foi oficialmente implantado no Brasil pelo Decreto-Lei nº 200/67, que implementou a Reforma Administrativa.

Em 1963, na gestão do então Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadra Sylvio Borges de Souza Motta, foi idealizado o Plano Diretor da Marinha, baseado no "orçamento-programa", este implantado em 1965, quando o Ministério da Marinha era ocupado pelo Almirante Paulo Bosísio, e posto em prática em 1966, na gestão do Almirante-de-Esquadra Zilmar Campos de Araripe Macedo.

O Plano Diretor é, segundo a definição extraída da publicação SGM-101², "um instrumento de planejamento, execução e controle, de caráter permanente, que define,

orienta e acompanha as ações a serem empreendidas nos diversos escalões da Marinha, relacionadas à administração orçamentária e financeira, de modo a atender às necessidades da Marinha com o máximo aproveitamento dos recursos disponíveis".

O Plano Diretor da Marinha está em vigor até hoje, sendo constantemente aperfeiçoado em função das experiências adquiridas ao longo dos anos e sob influência de diversas conjunturas econômicas, que em última análise orientam a elaboração do Orçamento Geral da União (OGU), de onde provêm os escassos recursos alocados à Marinha. Sua utilização tem permitido à Força cumprir sua

destinação constitucional, mesmo dentro dos cenários econômicos mais adversos, modernizando-se e preparando-se para atender às diretrizes da Política de Defesa Nacional.

A Constituição Federal de 1988 (CF/88) inovou o processo orçamentário brasileiro, ao prever a **Lei do Pla-**

Até 1965, na Marinha não havia vínculo tácito entre o planejamento e o orçamento e nem se relacionavam os investimentos com o custeio e a manutenção

no Plurianual (PPA), que define, para um período de quatro anos, as metas para a elaboração da proposta orçamentária, a **Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)**, que atribui prioridades às metas do PPA para um determinado exercício e orienta a elaboração do **Orçamento Geral da União (OGU)**, e a **Lei Orçamentária Anual (LOA)**, que compatibiliza as receitas, as despesas e as metas previstas pela União para o exercício fiscal. Os constituintes buscaram, com esse conjunto legal, estabelecer uma vinculação entre os processos de planejamento e de orçamento³.

² Normas para a Execução do Plano Diretor.

³ Art. 165, § 4º, e 167, § 1º, da Constituição Federal.

A implantação do atual modelo de PPA, efetivado a partir do PPA 2000-2003 (cognominado "**Avança Brasil**"), foi precedida de inúmeras consultas à Marinha, uma vez que a estrutura que sustenta o Plano Diretor é perfeitamente compatível com a filosofia do "**Avança Brasil**", notadamente no que se refere aos Programas do PPA e seus gerentes.

Apesar dos avanços introduzidos pela Constituição Federal de 1988, verifica-se que o valor anual previsto no PPA não se tem refletido na LOA do exercício correspondente; além disso, o montante da LOA referente ao Poder Executivo, após aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo Presidente da República, é sempre contingenciado, a fim de que sejam cumpridas as metas fiscais acordadas com o Fundo Monetário Internacional (FMI). Mesmo considerando que a **Lei Complementar nº 101**

(**Lei da Gestão Fiscal Responsável – LRF**) ampliou a fiscalização da sociedade sobre a execução orçamentária, há que se buscar uma conciliação mais estreita entre as aspirações nacionais e a lei dos meios, como também é conhecida a LOA.

A IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR DA MARINHA

Até 1965, a distribuição de recursos orçamentários na Marinha, efetivada pela Secretaria-Geral da Marinha (SGM), era feita

vinculando-se 30% das receitas a determinadas ações (atividades ou projetos) com maior prioridade; os 70% restantes eram mantidos como reserva, para futura destinação. O propósito dos esforços desenvolvidos na área orçamentária era o de conseguir receitas que dessem "*cobertura a supostas ou desejadas despesas*" (Fonseca, 1995). Não havia vínculo tácito entre o planejamento e o orçamento e nem se relacionavam os investimentos com o custo e a manutenção.

O Ministro Bosísio, para decidir pela implantação do Plano Diretor (PD), levou em consideração os seguintes aspectos:

- ✓ o PD iria racionalizar o funcionamento da Marinha;
- ✓ era prioritário o estabelecimento de uma ponte entre o planejamento e o orçamento;
- ✓ era imprescindível que se obtivessem os custos efetivos de funcionamento dos diversos órgãos compo-

Em 2002, para que se tenha uma idéia, o Comando da Marinha sofreu um contingenciamento inicial de R\$ 284,31 milhões em OCC, o equivalente a 26,8% da Lei Orçamentária Anual (LOA)

nentes da Marinha;

- ✓ cada novo investimento deveria ser avaliado quanto à geração de encargos permanentes para a Marinha; e

- ✓ era essencial atribuir prioridade na alocação de recursos ao Programa de Ampliação e Reparo dos Meios Flutuantes⁴, incentivando a construção naval no Brasil.

Foram então expedidos vários Avisos Ministeriais, durante o exercício de 1965, relativos à implantação do PD, visando ao orçamento do ano seguinte. Estavam criados os Planos Básicos, associados às ativida-

4 Atualmente compreende o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) e o Programa Geral de Manutenção (PROGEM).

des consideradas básicas para a Marinha, e os Programas correspondentes. Havia sido dado o primeiro e gigantesco passo para a racionalização do emprego dos escassos recursos disponíveis pela Marinha, buscando a manutenção de seu aprestamento e a modernização tecnológica de seus meios.

SISTEMA DO PLANO DIRETOR

Para propiciar a execução harmônica e eficaz do Plano Diretor, foi concebido um sistema, constituído sobre a estrutura administrativa da Marinha do Brasil, que estabelece procedimentos específicos com a finalidade de alcançar os seguintes **propósitos**, hoje constantes da publicação *SGM-101*:

- ✓ tornar eficaz a administração da Marinha, contribuindo para o cumprimento de sua destinação constitucional;
- ✓ condicionar processos e meios que visem à consecução de metas compatíveis com a Política Naval;
- ✓ harmonizar o planejamento econômico-financeiro desenvolvido na Marinha com os planos e programas de governo;
- ✓ possibilitar a integração de recursos, a economia de meios e a eficácia nas aplicações; e
- ✓ propiciar continuidade administrativa, em todos os escalões da Marinha, no que tange ao emprego dos recursos financeiros disponíveis.

No entendimento deste autor, os propósitos do Plano Diretor constituem verdadeiros parâmetros de gestão administrativa que, caso adotados pelo setor público em geral, evitariam, por exemplo, as tristemente famosas "obras inacabadas". Em relação a esse problema, cabe ressaltar que a Lei da Gestão Fiscal Responsável⁵ introduziu mecanismos de controle orçamentário, balizando as Leis de Diretrizes Orça-

mentárias, que tentam evitar que sejam iniciados investimentos sem que os que estejam em andamento recebam recursos na Lei Orçamentária Anual.

Estrutura Funcional

O Sistema do Plano Diretor (SPD), como já mencionado, é constituído sobre a estrutura administrativa do Comando da Marinha, de modo a facilitar sua implementação e sua continuidade. A figura a seguir sintetiza esse arranjo, que constitui a estrutura funcional do Sistema do Plano Diretor (SPD): o Comandante da Marinha atua como o dirigente máximo do SPD, contando com a assessoria do **Conselho do Plano Diretor (COPLAN)**, presidido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), e do **Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR)**, presidido pelo próprio Comandante da Marinha.

Estrutura Documental

Existem vários documentos, chamados de "condicionantes", que servem de sustentação às metas físicas e financeiras do Plano Diretor, o que, entre outras coisas, atende ao propósito de harmonizar o PD com os planos e programas do governo.

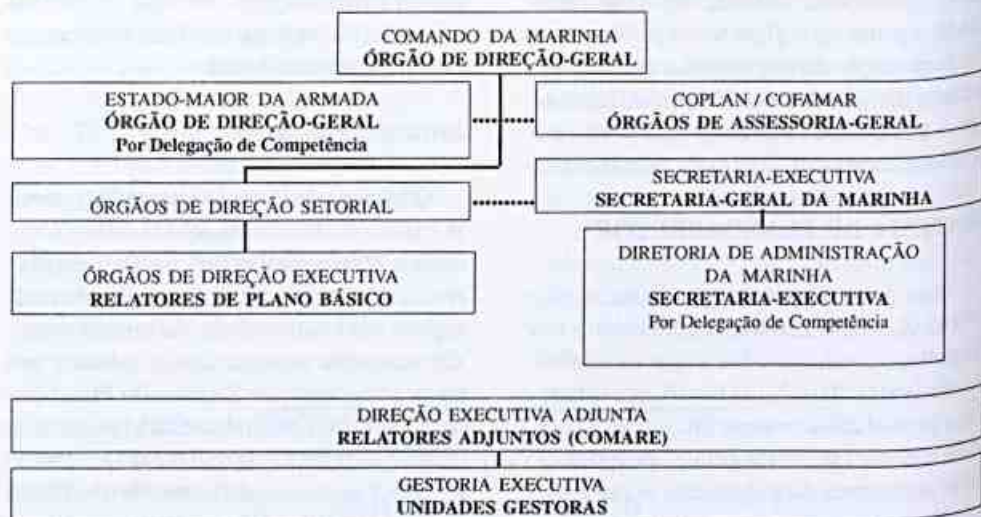
Entre estes, se destacam:

- Política Básica da Marinha (PBM);
- Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM); e
- Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha (PDCTM).

- E do governo:
- Plano Plurianual (PPA);
- Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO); e
- Orçamento Geral da União (OGU).

⁵ Artigo 45.

ESTRUTURA DO SISTEMA DO PLANO DIRETOR

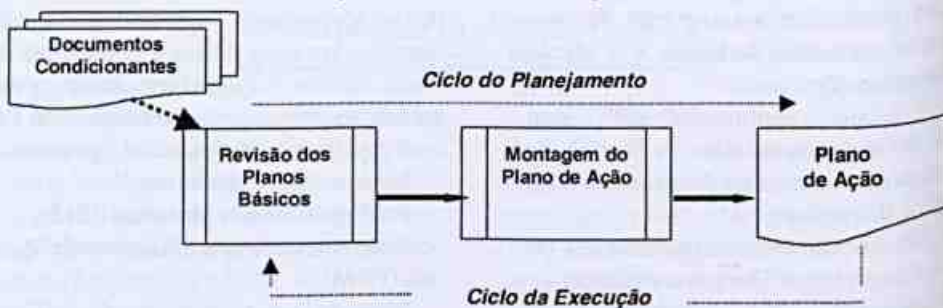


Como único documento normativo, existe a publicação *SGM-101 – Normas para Execução do Plano Diretor*, expedida e

atualizada pela SGM, que consolida todas as normas relativas ao PD, inclusive as que são emanadas pela Direção-Geral.

A dinâmica do Plano Diretor

A dinâmica do Plano Diretor pode ser resumida na figura abaixo:



No Ciclo de Planejamento, são realizadas as atividades voltadas às ações e metas que se pretende alcançar no exercício seguinte e nos subsequentes; já no da Execução, os recursos distribuídos no exercício são aplicados e eventuais alterações são efetivadas em relação ao que foi anteriormente planejado. Essas atividades são de caráter anual

e alcance plurianual, dentro do que prevêem os documentos condicionantes.

Conselho do Plano Diretor

O COPLAN é composto pelo CEMA, pelos dirigentes dos Órgãos de Direção Setorial (ODS), pelo Diretor de Adminis-

tração da Marinha (DAdM), pelo Diretor de Finanças da Marinha (DFM) e pelo Subchefe de Planejamento e Avaliação do Estado-Maior da Armada.

A função principal do COPLAN é planejar o Plano de Ação (PA) do exercício seguinte, com base na revisão anual de todos os Planos Básicos atualmente existentes.

As reuniões do COPLAN são efetuadas três ou mais vezes ao ano, dependendo da evolução do processo orçamentário da União.

Para a primeira reunião, normalmente, são apresentadas as prioridades de cada setor, já balizadas pelos parâmetros da **Prioridade Única da Marinha (PUMAR)**, que hierarquiza as necessidades em função de sua obrigatoriedade, relevância e importância para a Marinha.

Com base nessas prioridades, é calculado o chamado "PA dos sonhos", que consiste das necessidades totais apresentadas pelos setores, as quais nunca podem ser atendidas integralmente, em decorrência das restrições orçamentárias.

Como exemplo, para 2002, tivemos um "PA dos sonhos" de R\$ 2,5 bilhões em Outros Custeios e Capital (OCC⁶), enquanto o limite fixado pela Secretaria do Orçamento Federal para a proposta orçamentária foi de R\$ 941 milhões, na mesma rubrica, o que representa apenas 38% das necessidades apresentadas.

O resultado do trabalho do COPLAN, ao longo do ano, é a montagem do PA, que é submetido à ratificação do Comandante da Marinha. Caso a Lei Orçamentária Anual (LOA) sancionada pelo Presidente da Re-

pública e os subsequentes decretos de execução apresentem valores muito diferentes dos que foram considerados para a montagem do PA, pode ser convocada, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada ou pelo próprio Comandante da Marinha, uma reunião extraordinária, destinada a rever o PA e adequá-lo aos créditos distribuídos na LOA.

Prioridade Única da Marinha (PUMAR)

Para tentar resolver a equação que envolve as necessidades da Marinha, à vista de sua missão constitucional e legal, e as disponibilidades orçamentárias foi implementada a Prioridade Única da Mari-

nha (PUMAR), que é utilizada principalmente para hierarquizar, durante o ciclo de planejamento, os investimentos e atividades que se pretende executar no exercício seguinte. Para esse efeito, foram criados grupos de despesas e parcelas or-

çamentárias, que indicam a obrigatoriedade legal, a relevância para a Marinha e o propósito de cada meta.

As parcelas orçamentárias são definidas anualmente, estabelecendo-se sua prioridade em função dos grupos de despesas e da conjuntura econômica. Cada parcela orçamentária possui projetos, representando atividades ou investimentos específicos que, ordenados por prioridade, constituem então a PUMAR propriamente dita para o exercício planejado. Os recursos orçamentários previstos pela Marinha são distribuídos por esses projetos, de acordo com a PUMAR.

Ao utilizar o critério da "série histórica" prevalece a comodidade sobre a análise das necessidades reais

⁶ Exclui os itens de pagamento de pessoal, benefícios previdenciários, vinculações legais e juros da dívida pública.

Estrutura dos Planos Básicos

O Plano Básico é um documento que consolida o planejamento de uma determinada atividade básica da Marinha e orienta as ações que deverão ser empreendidas para a realização das diversas atividades e projetos naquela área, visando ao atendimento das necessidades identificadas. Dentro da classificação orçamentária federal, assemelhar-se-ia à Função. Sua estrutura abrange o Programa e o Projeto.

Programa

É uma divisão do Plano Básico, destinada a agrupar projetos com objetivos semelhantes. Os programas são desenvolvidos por intermédio dos projetos que os integram e assemelham-se às subfunções que constam do sistema orçamentário federal.

Projeto

É um componente do Programa, consistindo no conjunto de ações detalhadas quanto ao propósito, às características, metas, aos custos e ao prazo para realização, voltadas para o atendimento de uma necessidade específica da Marinha. No âmbito do sistema orçamentário federal, poderia ser relacionado às Ações ou Programas de Trabalho.

É assegurada, a qualquer organização da Marinha, em qualquer época, a iniciativa de propor a criação, reformulação ou extinção de um Projeto aos relatores de PB ou aos relatores adjuntos, a quem cabe a decisão de formalizar essa proposta, obe-

decendo ao trâmite previsto no Sistema do Plano Diretor.

A decisão final quanto à Proposta de Projeto é de responsabilidade do Comandante da Marinha.

Os projetos podem ser de dois tipos: Investimento e Atividade.

Os **Projetos de Investimento** têm caráter eventual e temporário e a consecução de suas metas modifica, qualitativa ou quantitativamente, o patrimônio da Marinha, sendo ligados basicamente à obtenção e modernização de meios operativos, à construção de instalações terrestres e pesquisa e desenvolvimento, entre outros.

Os **Projetos de Atividade** possuem caráter permanente, com o propósito de manter em funcionamento a estrutura operativa e administrativa da Marinha e abrigam as metas relacionadas à manutenção dos meios e instalações.

Os projetos são também associados aos "tipos de Marinha" a que pertencem. Essa classificação permite

que seja balanceada a distribuição de recursos entre as necessidades correntes e as previstas a médio e longo prazos.

Dessa forma, existem as seguintes definições:

- **Marinha do Presente** – Projetos que se destinam a manter em funcionamento os meios e instalações existentes no melhor nível de capacitação possível;

- **Marinha do Amanhã** – Projetos destinados à construção e modernização dos meios operativos, à construção e ampliação das instalações e à obtenção de equipamentos necessários a médio prazo; e

O contingenciamento é, na verdade, uma repressão de demanda que, mais cedo ou mais tarde, irá desembocar em uma demanda ainda maior, pelas consequências imprevisíveis de tal prática, como se pôde constatar na recente crise energética

▪ **Marinha do Futuro** – Projetos voltados para a pesquisa e o desenvolvimento de meios que serão necessários à Marinha em futuro mais distante. Normalmente, este tipo de Marinha recebe no PA um percentual fixo de recursos, a fim de se evitar a perda de capacidade tecnológica.

Empreendimento Modular

O Empreendimento Modular (EM) constitui um agrupamento de projetos ou parcelas de projetos que representam módulos de uma meta global, cuja criação requeira uma decisão decorrente de um planejamento de alto nível, e onde o porte e a complexidade exijam o atendimento de metas parciais interdependentes e escalonadas harmonicamente no tempo, de modo a contribuir para que seja alcançada a meta global planejada. Todo Empreendimento Modular possui um gerente, designado pelo Comandante da Marinha.

Um exemplo recente de EM na Marinha foi o de "Capacitação para operar com aeronaves de asa fixa", que incluiu a compra das aeronaves *Skyhawk* (AF-1) para operar em conjunto com o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, hoje substituído pelo Navio-Aeródromo (NAe) *São Paulo*.

Esse EM exigiu a combinação de tarefas e recursos de projetos relativos a cursos, sobressalentes, obtenção de aeronaves etc., sob a gerência do Diretor de Aeronáutica da Marinha e com o Diretor-Geral do Material da Marinha atuando como ODS responsável.

Revisão do Plano Diretor

A Revisão do Plano Diretor é feita sobre os Planos Básicos e decorre das modificações conjunturais no contexto econômico-financeiro nacional e no âmbito da Marinha, bem como das atualizações dos documentos condicionantes do Plano Diretor e da avaliação realizada durante o ciclo da execução. Os Planos Básicos são revistos anualmente nas datas estabelecidas no **Calendário de Trabalho do Plano Diretor (CTPD)**.

O Chefe do Estado-Maior da Armada elabora um documento, no encerramento de cada exercício financeiro, que estabelece diretrizes gerais para a revisão.

Plano de Ação

A Montagem do Plano de Ação (PA) se desenvolve a partir do término da Revisão dos Planos Básicos, quando são conhecidas as necessidades da Marinha para o ano seguinte, devidamente hierar-

quizadas pela PUMAR e com a indicação dos recursos necessários para seu atendimento. É com base nesse levantamento que é elaborada a proposta orçamentária do Comando da Marinha.

Por sua vez, o teto orçamentário estabelecido pela **Secretaria do Orçamento Federal (SOF)** para o **Projeto da Lei Orçamentária Anual (PLOA)** limitará os recursos disponíveis e, conseqüentemente, os projetos que poderão ser incluídos do PA do ano seguinte.

A montagem final do PA se dará na 3ª Reunião Ordinária do Conselho do Plano

**Em conseqüência, a
execução se torna
“artificial”, não
representando as
verdadeiras necessidades
da sociedade, o que gera
um círculo vicioso de
“séries históricas”
baseadas em dados
manipulados**

Diretor (COPLAN), quando também é elaborado o Calendário de Trabalho do Plano Diretor (CTPD) para o ano seguinte.

Controle do Plano de Ação

O propósito do controle do Plano de Ação é acompanhar a execução das metas que foram planejadas, de modo que se corrijam eventuais desvios em tempo hábil, permitindo ainda um aproveitamento eficaz dos recursos financeiros disponíveis. Cada nível hierárquico da estrutura funcional do SPD possui um determinado grau de controle, referente ao acompanhamento físico e financeiro do PA.

O nível mais alto de controle é exercido pelo Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR), valendo-se das informações prestadas pelo Estado-Maior da Armada e complementadas pelos Órgãos de Direção Setorial (ODS) e demais membros do conselho. Os ODS, em seus respectivos setores, acompanham a execução dos projetos de responsabilidade dos relatores de PB subordinados. Em relação aos Planos Básicos, os relatores, com o concurso dos relatores adjuntos, exercem o controle das metas estabelecidas nos projetos pertencentes aos PB sob sua responsabilidade.

Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR)

O COFAMAR é presidido pelo Comandante da Marinha e composto pelos mesmos membros do COPLAN e mais o Diretor de Contas da Marinha (DCom). Suas reuniões destinam-se a avaliar a execução orça-

mentária e financeira da Marinha a cada trimestre, podendo ser alterado o que foi planejado no PA, caso seja necessário. Normalmente, é o COFAMAR que ajusta o PA em decorrência dos contingenciamentos orçamentários emanados do Poder Executivo ao longo do exercício. Em 2002, para que se tenha uma idéia, o Comando da Marinha sofreu um contingenciamento inicial de R\$ 284,31 milhões em OCC, o equivalente a 26,8% da Lei Orçamentária Anual (LOA).

Sistema de Acompanhamento do Plano Diretor (SIPLAD)

Por absurdo, mantendo-se a série histórica de execução, com base em valores contingenciados, para fixar os limites da proposta orçamentária, a Secretaria do Orçamento Federal, no futuro, poderia ser extinta, já que o orçamento tenderá a ser nulo!!!

O SIPLAD é o sistema informatizado corporativo, de abrangência nacional, que dá apoio ao SPD, de forma a propiciar que o planejamento, a execução e o controle do PA sejam realizados de forma eficaz.

O sistema é gerenciado pela DAdM e seu banco de dados é atualizado a partir do módulo extrator do Sistema Integrado de Ad-

ministração Orçamentária e Financeira da União (SIAFI) e, instantaneamente, pela introdução de informações pelos usuários da Marinha.

Acessam o SIPLAD o Comandante da Marinha, o CEMA, os ODS, os relatores e os relatores adjuntos de PB.

INTEGRAÇÃO DO SPD COM O SISTEMA DE ORÇAMENTO FEDERAL

Conforme se verifica pelas características do SPD, que funciona efetivamente

como um sistema, há a possibilidade de adaptações para que se mantenha um perfeito relacionamento entre o planejamento e a execução orçamentária da Marinha e o sistema de orçamento federal. Tanto é verdade que o SPD existe desde 1963, mantendo a mesma "espinha dorsal" em sua estrutura, aprimorando-se em função das novas tecnologias e técnicas administrativas e orçamentárias, e tendo "sobrevivido" a inúmeras políticas econômicas, nos mais diversos panoramas inflacionários.

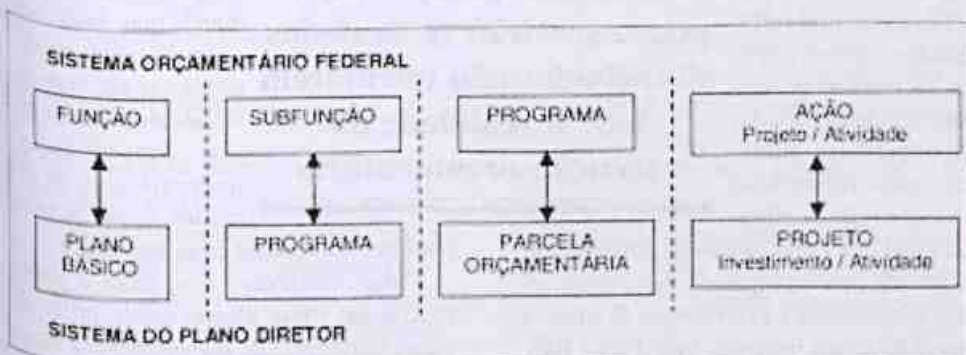
Caso se pretenda traçar um paralelo entre o SPD e o modelo orçamentário introduzido pela Constituição Federal de 1988⁷, poder-se-ia dizer que o Plano Diretor da Marinha é um Plano Plurianual (PPA) permanente, imune às influências político-partidárias – o que não ocorre com o PPA do Governo Federal – e revisto anualmente em todos os seus aspectos por aqueles que o planejam e o executam, legitimando, em prol da instituição, as alterações nele introduzidas. As diretrizes gerais do CEMA para a revisão dos PB, emi-

tidas anualmente, corresponderiam à Lei de Diretrizes Orçamentárias.

No que tange ao Plano de Ação, é nítida sua associação com a Lei Orçamentária Anual, com uma diferença referente à sua elaboração: tanto os que executam o PA quanto aqueles que serão beneficiados por ele auxiliam diretamente na sua montagem, diferentemente do que ocorre no orçamento federal; sob este ponto de vista, o PA funciona como um "orçamento participativo" para a Marinha.

Cabe recordar, ainda neste aspecto, que antes dos órgãos setoriais⁸ do Poder Executivo encaminharem suas propostas orçamentárias, a Secretaria do Orçamento Federal (SOF) estabelece limites para essas propostas; no SPD, os limites são estabelecidos, normalmente, após os ODS apresentarem suas necessidades, decorrentes da revisão dos PB e da PUMAR.

Comparando-se a estrutura do Plano Diretor com a classificação orçamentária, poderia ser traçado o seguinte diagrama:



A nova filosofia do PPA 2000-2003 ("Avança Brasil"), tentando proporcionar maior integração entre a fase de planejamento e a de execução orçamentária, acarretou um incremento na quantidade de

Ações de Governo, que gerou uma quantidade muito maior de **Programas de Trabalho (PT)**⁹, reduzindo a flexibilidade para a execução dos Projetos do PA. O número de PT executados pela Marinha até 1999

⁷ Arts. 165 a 169.

⁸ Normalmente, os Ministérios.

⁹ Representam a distribuição das Ações de Governo pelas Unidades Orçamentárias.

era em torno de 27; a partir de 2000, esse número subiu para mais de 70, demandando maior cuidado no planejamento e na execução. Atualmente, o ciclo do planejamento, no SPD, já leva em consideração esse novo fator condicionante, gerando uma proposta orçamentária muito mais compatível com o PA que se pretende executar.

O SISTEMA DE ORÇAMENTO FEDERAL E SEUS PROBLEMAS

O planejamento orçamentário

No que se refere à programação orçamentária, há que se considerar a dificuldade em se estabelecer um orçamento do tipo "participativo" para o âmbito federal, para o que, em teoria, toda a sociedade teria que ser ouvida, a fim de que as ações a executar refletissem a vontade popular. Tal consulta demandaria um elenco sem fim de audiências públicas, requerendo uma coordenação, a nível

nacional, para que os pleitos fossem consolidados, analisados, aceitos, hierarquizados, mensurados e valorizados, de modo a possibilitar sua inclusão, pelo Poder Executivo, no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA). É forçoso reconhecer que os óbices seriam imensos para que essa façanha fosse concretizada dentro dos prazos constitucionais.

Embora a LRF tenha representado um significativo avanço na transparência e na fiscalização da gestão fiscal, onde se insere a execução orçamentária, os relatórios previstos de pouco servirão se os dados ali incluídos não retratarem toda a realidade da execução orçamentária

Um aspecto negativo que influencia o planejamento orçamentário é a utilização, pela Secretaria do Orçamento Federal, da chamada "série histórica" de execução como parâmetro para a definição dos limites de gastos das **Unidades Orçamentárias (UO)**; ao utilizar tal critério, prevalece a comodidade sobre a análise das necessidades reais.

É sabido que a execução orçamentária do Poder Executivo não acompanha a LOA, uma vez que, nos últimos exercícios, foram aplicados contingenciamentos*, em diversos

percentuais e formas, que restringiram o montante de créditos que poderiam ser utilizados pelas diversas UO.

Ora, como estabelecer limites com base em valores de execução que foram reduzidos por determinação do próprio Executivo?

Isso é, na verdade, uma repressão de demanda que, mais cedo ou mais tarde, irá desembocar em uma demanda ainda maior, pelas consequências imprevisíveis de tal prática, como se pode

constatar na recente crise energética.

Cabe considerar que, caso o Plano Plurianual fosse efetivamente utilizado como ferramenta de planejamento a longo prazo, não haveria necessidade de utilizar séries históricas para estabelecer limites, bastando alocar ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) os valores previstos naquele plano, ainda mais considerando

* N.R.: Contingenciamento é na verdade uma repressão de demanda que, mais cedo ou mais tarde, irá desembocar em uma demanda ainda maior, pelas consequências imprevisíveis de tal prática, como se pode constatar na recente crise energética.

que a Lei do Plano Plurianual (PPA) pode ser revisto anualmente. Na prática, o Plano Plurianual serve apenas como respaldo para se incluir esta ou aquela Ação no orçamento, desprezando-se os montantes ali previstos.

Ainda no que se refere ao planejamento, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) é o instrumento que deveria destacar da Lei do Plano Plurianual (PPA) os investimentos e gastos prioritários para compor a Lei Orçamentária Anual (LOA) e definir as regras e normas para orientar a elaboração da lei orçamentária para o exercício seguinte.

Para tal propósito, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) estabelece, em um anexo de metas e prioridades, o que o Poder Executivo e o Congresso Nacional consideram mais importante para despende no próximo ano.

Na prática, as prioridades têm sido definidas pelo Poder Executivo, com poucas inclusões ou alterações de parte do Poder Legislativo, uma vez que o governo possui ampla maioria no Congresso Nacional.

A execução orçamentária

Como visto a respeito do planejamento orçamentário, não há, como seria desejável, a perfeita integração entre o PPA, a LDO e o PLOA, uma vez que algumas práticas antigas, como a utilização de parâmetros históricos, introduzem distorções ao planejamento. Em consequência, a execução se torna "artificial", não representando as verdadeiras necessidades da sociedade, o que gera um círculo vicioso de "séries históricas" baseadas em dados manipulados.

Acompanhe-se a sequência:

1. o Poder Executivo propõe um PPA que possui valores previstos para alocação do orçamento durante quatro anos;

2. o PLOA, proposto pelo Poder Executivo, utiliza como parâmetros financeiros iniciais uma série histórica de execução, com montantes inferiores ao PPA;

3. a LOA é aprovada pelo Congresso Nacional, com várias emendas, e sancionada pelo chefe do Poder Executivo, que, ato contínuo, valendo-se do caráter autorizativo da lei de meios, publica um decreto contingenciando a LOA, reduzindo drasticamente os recursos orçamentários destinados ao custeio e ao investimento das UO;

4. a execução orçamentária, realizada com base nesses valores contingenciados, servirá de base para a série histórica a ser considerada na proposta orçamentária seguinte;

5. e... segue-se uma espiral que gira para dentro, com tendência declinante, notadamente no custeio da vida administrativa dos diversos órgãos.

Por absurdo, mantendo-se a série histórica de execução, com base em valores contingenciados, para fixar os limites da proposta orçamentária, a Secretaria do Orçamento Federal, no futuro, poderia ser extinta, já que o orçamento tenderá a ser nulo!!!

Um outro óbice considerável à execução orçamentária é a necessidade de superar três barreiras quando da solicitação de créditos adicionais:

- a inclusão na LOA (Congresso);
- a concessão do aumento do **Limite para Movimentação e Empenho (LME)**, estabelecido no decreto de contingenciamento (SOF); e
- a concessão do aumento correspondente de **Limite para Pagamentos (LP)**, também estipulado pelo decreto de contingenciamento (**Secretaria do Tesouro Nacional - STN**).

O que ocorre, na maioria dos casos, é que o crédito adicional é autorizado, normalmente próximo ao final do exercício, e o Limite para Movimentação e Empenho e o Limite para Pagamentos não são acrescidos no montante correspondente ou, simplesmente, não são alterados.

O que chama a atenção, nesse caso, é que a proposta de créditos adicionais é encaminhada pelo próprio Poder Executivo, do qual fazem parte a SOF e a STN!!!

Adicionalmente, a inexistência de LP suficiente para atender ao LME estabelecido e aos **Restos a Pagar (RP)** do ano anterior vai implicar a inscrição de empenhos em RP, o que onerará o LP do próximo exercício, e assim sucessivamente...

O controle da execução orçamentária

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) introduziu uma série de controles da execução orçamentária que, com certeza, já estão propiciando maior transparência, para a população em geral, na aplicação dos recursos da LOA, facilitando ainda a ação do Congresso e do Tribunal de Contas da União na fiscalização dos gastos. Além de diversos relatórios publicados no Diário Oficial da União e divulgados pela Internet, o Sistema Integrado da Administração Orçamentária e Financeira da União (SIAFI) disponibiliza dados que permitem também que se avalie e monitore a evolução dos dispêndios orçamentários.

No entanto, os relatórios e balanços da execução do orçamento, atualmente produzidos pelo Poder Executivo, apresentam dados e percentuais que não condizem com a realidade e deturpam a interpretação que se procura dar a esses números, inclusive quando divulgados pela mídia.

Isso ocorre porque as análises consideram o valor executado (empenhado, liqui-

dado ou pago) em relação à LOA mais os créditos adicionais concedidos, não considerando o contingenciamento impingido ao órgão ou às UO.

Por exemplo, o relatório de execução orçamentária da União, elaborado pela STN, considera, na rubrica (OCC) do Ministério da Defesa (MD), o valor da LOA mais créditos adicionais (R\$ 5,016 bilhões) como o valor autorizado para execução; no entanto, o LME final para o MD, nessa rubrica, foi de R\$ 4,791 bilhões, ou seja, uma diferença de R\$ 225 milhões.

Embora a LRF tenha representado um significativo avanço na transparência e na fiscalização da gestão fiscal, onde se insere a execução orçamentária, os relatórios previstos nos arts. 52 a 55 (**Relatório Resumido da Execução Orçamentária e Relatório de Gestão Fiscal**) de pouco servirão se os dados ali incluídos não retratarem toda a realidade da execução orçamentária.

Não se pode, por exemplo, recriminar um Ministério por só ter aplicado 10% dos recursos previstos na LOA se os créditos foram contingenciados em 90%.

PROPOSTAS PARA APERFEIÇOAR O ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO

Com fulcro no que até aqui foi exposto, propõe este autor apresentar algumas propostas, baseadas na experiência da Marinha do Brasil com o Plano Diretor, para aprimorar a gestão orçamentária nacional, por intermédio do sistema de orçamento federal.

O Plano Plurianual

Como primeira sugestão, o Plano Plurianual deixaria de ser um plano de governo para ser um plano de estado – ou institucional –, já que os objetivos nacionais devem emanar da sociedade e não de seus governantes, que são eleitos para materializar, de forma organizada, esses objetivos. O formato atual dá margem a que

o programa partidário e o perfil político do chefe do Poder Executivo e da maioria no Congresso alterem radicalmente os Programas do PPA e as Ações que os compõem. O aspecto político interferiria apenas na elaboração da LDO e da LOA, com a

atribuição de prioridades (programa de governo) e a forma de executá-las (ação política).

As metas do PPA seriam associadas aos prazos previstos para sua concretização e ao montante estimado para o período considerado. As revisões continuariam a ser anuais, por questões conjunturais, inclusive no que diz respeito aos valores, que são a base para a montagem dos orçamentos anuais.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias

No que tange à LDO, a proposta é que as prioridades para o orçamento a que se

refira sejam estabelecidas de acordo com a conjuntura econômica e social do País, subordinadas a um programa de governo. A LDO seria elaborada após a revisão do PPA, ocorrida no início do exercício, ressaltando-se o planejamento ali consubstanciado, funcionando efetivamente como um documento condicionante do PLOA e da LOA, da mesma forma que as Diretrizes Gerais do CEMA balizam o ciclo do planejamento no Sistema do Plano Diretor (SPD).

A fixação de prioridades seria feita considerando-se, ainda, a receita prevista para os próximos exercícios, de modo que um investimento iniciado em um ano não fosse interrompido no ano seguinte.

A Lei Orçamentária Anual

Não se pode, por exemplo, recriar um Ministério por só ter aplicado 10% dos recursos previstos na LOA se os créditos foram contingenciados em 90%

A LOA tem que guardar coerência com as metas e valores previstos no PPA e com as prioridades e diretrizes estabelecidas pela LDO; este é, na visão deste autor, o ponto focal da elaboração da lei

de meios, que inclusive vai ao encontro do que estatui a Constituição Federal de 1988.

Nas discussões em cima do PLOA, a única referência ao PPA é feita quando se verifica se uma determinada ação que se pretende executar está prevista no plano. O Sistema do Plano Diretor oferece meios para que essa interligação ocorra.

O PLOA deve trazer, como anexo, um comparativo físico-financeiro com o PPA, demonstrando os valores previstos para as diversas ações, o que já foi executado nos últimos exercícios, o que falta alocar e o quanto está previsto para o orçamento

do exercício seguinte. Atualmente, não existe tal comparação, ao menos elaborada previamente ao encaminhamento do PLOA ao Congresso. Os orçamentos de 2000 e 2001 não guardaram relação monetária com o "Avança Brasil" (PPA 2000-2003).

A utilização de parâmetros históricos de execução orçamentária seria feita apenas como referência estatística, uma vez que o contingenciamento inibe a execução e mascara a demanda das UO por recursos.

A questão de "cortes" orçamentários ou de fixação de um teto para o PLOA tem que, obrigatoriamente, passar pela análise de mérito das metas físicas envolvidas, com uma perspectiva macroeconômica nacional. Ao se reduzir recursos orçamentários de forma linear ou observando-se apenas o aspecto da receita, o Poder Executivo está delegando a um gerente de Programa ou a um Diretor de Orçamento de um Ministério a responsabilidade sobre a Ação que deva ser interrompida ou reduzida. Durante a Revisão dos Planos Básicos, no SPD, o mérito das metas pretendidas é constantemente verificado, podendo resultar em reformulação ou cancelamento de projetos.

Avaliação e controle da execução orçamentária

O maior problema verificado na esfera do acompanhamento da execução do orçamento, no entender deste autor, é a qualidade dos dados disponibilizados por diversas fontes oficiais (SIAFI, Secretaria do Tesouro Nacional, Câmara dos Deputados

etc.), que, conforme exposto anteriormente, não computam a restrição à despesa imposta pelo Decreto de Programação Financeira, o qual embute um contingenciamento de créditos e numerário. Sugere-se que esse enfoque seja alterado na legislação, obrigando os responsáveis pelas informações a considerar essa restrição em seus relatórios, o que seria benéfico inclusive para a interpretação das malfadadas "séries históricas" de execução.

Outro ponto relevante no que se refere

A utilização de parâmetros históricos de execução orçamentária seria feita apenas como referência estatística, uma vez que o contingenciamento inibe a execução e mascara a demanda das UO por recursos

ao controle da execução orçamentária é que esse acompanhamento deve servir de retroalimentação para o planejamento, de modo a aperfeiçoar o processo de elaboração do PLOA. No caso do Sistema do Plano Diretor, os membros do COFAMAR – com exceção do Comandante da Marinha – são também membros do COPLAN, ou seja,

quem acompanha a execução também participa do planejamento.

CONCLUSÃO

O Sistema do Plano Diretor é um conjunto de procedimentos que vem sendo utilizado e aperfeiçoado há mais de 35 anos pela Marinha do Brasil, com o propósito de permitir a manutenção dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais em condições operativas condizentes com as demandas referentes à Defesa Nacional.

A Constituição Federal de 1988 introduziu um novo modelo orçamentário para o País, alicerçado no PPA, na LDO e na LOA, que também vem sendo aperfeiçoado.

do ao longo dos anos, principalmente com a publicação da LRF, e que deverá ser consolidada após a entrada em vigor da nova **Lei de Finanças Públicas**, em substituição à Lei nº 4.320/64.

Pela análise dos tópicos aqui abordados, verificou-se que o modelo orçamentário utilizado pela Marinha do Brasil é compatível com o que foi introduzido em nível federal pela Constituição Federal de 1988, possuindo características que, caso aplicadas ao sistema de orçamento federal, tornariam possível a perfeita integração dos diplomas legais que balizam o Orçamento Geral da União.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Orçamento da União / Plano Diretor da Marinha;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFONSO, J. R. R. e GIOMI, W. Questões para o Debate na Elaboração da Legislação Complementar. In: A LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR SOBRE FINANÇAS PÚBLICAS E ORÇAMENTOS – Subsídios e sugestões para sua elaboração, *Cadernos de Economia* nº 8, Rio de Janeiro: IPEA, p.95-169, 1992.
- BRASIL. Comando da Marinha. *Normas para Execução do Plano Diretor (SGM-101)*. 1ª Revisão. Brasília: Secretaria-Geral da Marinha, 1999.
- BRASIL. Comando da Marinha. Portaria nº 141/MB, de 31 de maio de 2001. *Aprova as Diretrizes para o Sistema do Plano Diretor*. Brasília: Gabinete do Comandante da Marinha, 2001.
- BRASIL. Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000. *Lei de Responsabilidade Fiscal*. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2000. 80p.
- BRASIL. Lei nº 9.989, de 21 de julho de 2000. *Dispõe sobre o Plano Plurianual para o período de 2000 a 2003*. Brasília: Imprensa Nacional, 2000.
- BRASIL. Lei nº 10.266, de 24 de julho de 2001. *Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração da lei orçamentária de 2002 e dá outras providências*. Brasília: Imprensa Nacional, 2001.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Histórico das Atividades Orçamentárias*. (Internet, 1999, <http://www.planejamento.gov.br>).
- BRASIL. Senado Federal. Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle – CONORF. *PLANOS E ORÇAMENTOS PÚBLICOS: Conceitos, Elementos Básicos e Resumo de Leis do Plano Plurianual / 2000-2003 e do Orçamento / 2001*. Brasília: CONORF, 2001.
- CASTRO, R. G. e Gomes, L. S. *Administração e Direito Financeiro e Orçamentário*. 4ª edição. Brasília: VESTCON, 2000.
- FONSECA, J. M. B. PLANO DIRETOR DA MARINHA – SUA IMPLANTAÇÃO: Respingos sobre o Plano Diretor da Marinha. *Revista Marítima Brasileira*, 4º trimestre de 1995, p. 141-156. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995.
- MACHADO Jr., J. T. e REIS, H.C. *A Lei 4.320 comentada*. Rio de Janeiro: IBAM, 1991.
- MELO, F. F., CIPRIANO D. A. e LIMA, P. F. M. *Reflexão sobre o Processo Orçamentário*. (Internet, 1999, <http://www.virtual.vserver.com.br/ciclorcament.htm>).
- ZIMMERMANN, J. Orçamento: noções básicas. In: *O Domínio da Administração*, nº 2, p.7-8. São Paulo: Gazeta Mercantil, 1997.

“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 online 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

Desde o dia 18 de maio, quando foi implantado na Intranet, o Índice Remissivo *online* recebeu 1.196 consultas. Na Internet, foram feitas 996 consultas desde o início de julho. A média diária foi de 15 consultas. Estes dados foram computados em 5 de setembro.

LIDERANÇA E HISTORICISMO

MARCELLO JOSÉ GOMES LOUREIRO

Aspirante da Escola Naval

SUMÁRIO

Introdução

Homem e sociedade: Uma discussão historiográfica

As variações epistemológicas no modelo de líder através dos tempos

A importância das ciências humanas

INTRODUÇÃO

Atualmente, a liderança é um fator preponderante para a manutenção e a produtividade de quaisquer sistemas. O gerenciamento de recursos humanos requer a capacidade de extração da máxima potencialidade dos membros do grupo para sua contribuição à consecução dos objetivos comuns. A problemática está, contudo, nos meios de se transformar a capacidade potencial em capacidade real, em outras palavras, no desenvolvimento da potencialidade do indivíduo.²

Mas é exatamente nesse ponto que se encontram problemas mais profundos. Que tipo de líder deve ser formado? Como esse líder deve atuar? Quais instrumentos teórico-metodológicos devem ser utilizados na formação desse tal líder? E o que é ainda mais complicado: será que uma formação comum resultará em homens que possuam no mínimo uma linha genérica de características análogas?

Não tenho a pretensão de responder a perguntas tão complexas neste curto ensaio. Ao contrário, procuro uma reflexão inicial acerca da liderança pensada por es-

sas vias, acreditando que tal é básica para melhor construção do modelo de líder que se deseja.

Também as informações e observações que se seguem não são direcionadas exclusivamente à liderança militar. Dessa forma, as considerações foram expandidas, até para que as conclusões fossem amplas e genéricas.

HOMEM E SOCIEDADE: UMA DISCUSSÃO HISTORIOGRÁFICA

Tradicionalmente, pensava-se que os grandes homens, por iniciativa própria e livre, construíam sua sociedade e, por conseguinte, a história de sua civilização. Essa percepção e valorização do poder da ação humana sobre o mundo tem uma raiz forte na gênese da modernidade, período rotulado sob o termo Renascimento. Entretanto, na historiografia, após recuos e avanços, o homem foi admirado como agente motor do mundo somente no século XIX. Foi **Ranke**, um alemão reacionário da história marxista e positivista, que encontrou no homem a explicação da realidade. Conforme o seu método, não havia a necessidade de se investigar causas para os fatos – eles somente precisavam ser descritos; afinal, eram resultado do simples desejo de sábios homens. No dizer do próprio **Ranke**: *“Atribui-se à história a missão de julgar o passado, de ensinar o mundo contemporâneo para servir aos anos futuros: nossa tentativa não se inscreve nessas missões tão altas; ela busca somente mostrar as coisas realmente como se passaram”*.¹²

Do lado oposto, **Hegel**⁶ afirmava que *“o grande homem de uma época é aquele que sabe pôr em palavras a vontade de sua época e a realiza”*⁵. Hegel acreditava que o mundo tem leis e mecanismos e que a história é teleológica, ou seja, tem um sentido predeterminado. Assim, cabe ao líder

simplesmente perceber seu mundo circundante e agir conforme uma vontade que não é sua. **Marx**⁶ parece radicalizar a proposição racionalista hegeliana, acreditando que as sociedades têm uma lógica interna e que os líderes são meros produtos de uma estrutura econômica: *“não é a consciência humana que determina o seu ser, mas o seu ser social que, inversamente, determina sua consciência”*. Além disso, como a luta de classes é o motor da história, os líderes ficam escondidos por trás do conceito marxista de classe. Sobre **Luiz Bonaparte**, sobrinho de Napoleão, assim ele se expressa: *“a luta de classes na França criou circunstâncias e relações que possibilitam uma mediocridade vulgar a pavonear-se com garbo de herói”*.⁵

E sob o enfoque da ação humana, **Comte**⁶ se aproximava de **Marx**. Seu mecanicismo e cientificismo retiraram do indivíduo a responsabilidade pela história, transferindo-a a uma entidade abstrata chamada humanidade.

Tudo isso pode parecer extremamente teórico e desnecessário, mas é fundamental que se perceba definitivamente o pragmatismo atual dessa concepção – quantas vezes deslocamos a responsabilidade de um assassino para a sociedade porque, em última análise, pensamos que foi ela que o criou? **Durkheim**⁶ é que a perpetua na sociologia quando enfoca o coletivo, a sociedade, e não o indivíduo.

O problema é que, ao se reduzir o papel do homem perante as estruturas na análise sócio-histórica, se enfraquece, erroneamente, a importância das lideranças.

Por isso, é interessante a observação dos estudos do sociólogo **Robert Elias**⁷. Ele propôs uma tentativa mais consistente de compreensão do relacionamento entre o homem e o meio circundante. O meio não é o determinante da ação humana. Todavia, a sociedade cria uma norma cultural e civilizadora⁸ que limita o espaço de atua-

ção e decisão do indivíduo. Assim, a sociedade permite ao líder ter um conjunto de atitudes autônomas, sendo a sua contribuição na história regulada de acordo com o papel de seu *status* social.

Para se chegar à conclusão dessas abordagens iniciais, é preciso ainda se ater ao conceito de **historicismo**. Embora tal conceito tenha vários significados, interessamos aquele dado por **Meinecke**¹⁶.

Historicismo é a noção de que cada época, cada sociedade, tem suas especificidades próprias. E são esses mecanismos sociais particulares – espacial e temporalmente – que atribuem significado e valor a determinadas características ou objetos.

Ocorre assim um certo relativismo: até a verdade fica circunscrita ao instrumental social.

As épocas não podem então ser deliberadamente comparadas (não seria correto afirmar que uma cultura é melhor que outra; cada uma mantém seu significado conforme seu próprio contexto). E se cada época é específica, em decorrência, há uma crise do mecanicismo histórico: sem leis pre-determinadas, a história pode ser influenciada por líderes de maneira mais concreta.

Meinecke assim se expressa: “a medula do historicismo está na substituição de uma consideração generalizadora das forças humanas por uma consideração individualizadora”.¹⁶

Já construímos, portanto, um pressuposto teórico acerca da participação do líder na sociedade. Resta-nos indicar melhor uma resposta à questão: **qual a origem dos valores individuais?** Não

podemos simplificar nossa análise ao marxismo, até porque ele subestima nosso objeto de estudo. Também não seria correto acreditarmos que a mentalidade e o comportamento humano são um resultado genético, uma vez que tal pressuposto faria da liderança um processo inato (o que empiricamente se sabe que não é) e faria da história a simples vontade individual – como propôs Ranke.

É sensato que se estabeleça, portanto, uma interação entre indivíduo e estrutura, como propuseram os historiadores franceses **Marc Bloch**⁴ e **Lucien Febvre** e o próprio **Elias Nobert**. O indivíduo tem características próprias, mas ao mesmo tempo fortes determinações externas, como sua língua.

No entanto, a influência do contexto no homem não é algo imposto de forma estanque e rígida no momento de seu nascimento. Opostamente, é essencial percebermos a dinâmica desse relacionamento.

A penetração das características conjunturais no líder depende então do modo como esse relacionamento se estabelece, instantaneamente: o líder “influencia a influência” que sua sociedade realiza, conforme a percebe e, sobretudo, a encara.

AS VARIAÇÕES EPISTEMOLÓGICAS NO MODELO DE LÍDER ATRAVÉS DOS TEMPOS

Por meio da história podemos transpor nossas conclusões de modo a verificarmos os diversos modelos de líderes formados a partir da interação dialética indivíduo/sociedade. A partir de então faço uma abordagem histórica sobre as diversas

O líder “influencia a influência” que sua sociedade realiza, conforme a percebe e, sobretudo, a encara

epistemes que caracterizaram líderes em suas épocas.*

Em linhas genéricas, a Antiguidade¹⁷ foi marcada pela organização de diversas civilizações e também por guerras constantes e adoração a deuses relacionados às práticas e sentimentos humanos (como o Deus da agricultura e do amor) e aos elementos da natureza (como o sol e a tempestade). Assim, esse momento propiciou o surgimento de líderes militares, bem como de líderes teocráticos (o faraó egípcio é maior exemplo), dependendo dos costumes de determinada civilização.

Alexandre Magno foi um dos maiores líderes militares desse período. Ele destacou-se pela sua capacidade organizacional, por suas inovações estratégicas e táticas, incorporando, inclusive, forças navais em suas manobras. Também estabeleceu relações entre o Ocidente e o Oriente, disseminando a civilização grega por vastas regiões devido às conquistas de seus exércitos¹⁴.

Por outro lado, para os gregos atenienses e romanos, o conceito de líder não esteve ligado estritamente a feitos militares. Para os gregos atenienses, o grande homem deveria apreciar a virtude, o conhecimento e o questionamento, a exemplo dos filósofos Sócrates, Platão e Aristóteles. Para os romanos, o grande líder era o que se aproximava dos altos cargos no funcionalismo público e que tinha o reconhecimento do Imperador – por sinal, este era, por vezes, o próprio deus encarnado. Por exemplo, Júlio César, que além de soldado era estadista, descreveu seu próprio estilo de liderança em terceira pessoa: *“A situação era crítica e como nenhuma reserva estava disponível, César tomou o escudo de um soldado da retaguarda e abriu*

*o caminho para a linha de frente. Ele se dirigia a cada centurião pelo nome e gritava palavras de encorajamento para o restante da tropa, ordenando-o a avançar e abrir fileiras, de modo a facilitar o uso das espadas. Sua chegada revigorou o ânimo e a esperança. Cada homem, sob as vistas de seu comandante, procurou dar o melhor de si, apesar do perigo*¹⁴. César foi o maior soldado de Roma, sendo sua imagem tão mistificada que seu nome transformou-se em título para imperadores romanos e para chefes de Estado.

Nesse período, um comerciante dificilmente foi considerado e para um simples agricultor ser um homem notável era algo praticamente inatingível.

Com a decadência e a queda do Império Romano Ocidental (476 d.C.) ocorreram a formação, o apogeu e o declínio do sistema feudal¹⁵, estruturado a partir de três ordens sociais: os camponeses (com a função de trabalhar), a nobreza (dedicada ao combate) e o clero (responsável pela ponte entre o homem e Deus – daí o Papa ser chamado de Pontífice).

É fácil entender que o camponês permaneceu sem a oportunidade de se demonstrar socialmente. Entretanto, a camponesa Joana D'Arc conseguiu se projetar utilizando bases místicas. Ela liderou “como um homem” o Exército francês durante a Guerra dos Cem Anos. Não existe nenhuma evidência de que ela possuísse compreensão de tática, estratégia ou mesmo dos princípios mais elementares das operações militares. Na verdade, ela compreendia e revelava a liderança, impregnada dos valores religiosos medievais, comandando à frente da tropa; reconhecia ter mais

* É importante frisar, porém, que minha análise é superficial devido à inviabilidade de uma abordagem mais aprofundada de cada época. Também ressalto que se faz ainda necessário, para um entendimento mais completo acerca desse tema, o estudo de algumas macroinfluências de longa duração na formação humana, como, por exemplo, a religião.

valor como símbolo no imaginário de seus soldados do que como combatente. Foi queimada viva e, em 1920, canonizada¹⁴.

Mas, para ser consagrado homem de honra, também não bastava pertencer à nobreza ou ao clero. O nobre deveria ser armado cavaleiro, possuir grandes extensões de terras, ater-se à moral católica, ser um homem firme e corajoso para que pudesse eliminar invasores nórdicos e magiares, destruir os infiéis muçulmanos e personificar, então, as funções sociais e o aparelho de Estado, para que, finalmente, diversas lendas fossem criadas em torno de sua pessoa. Por exemplo, consta que o rei franco Meroveu destruiu uma temível serpente marinha e que Carlos Magno venceu os gigantescos exércitos dos muçulmanos e hunos, quando, na verdade, derrotou as fracas tropas dos bascos e ávaros.

Analogamente, para ser um expoente religioso não era suficiente rezar, era preciso fazer peregrinações a lugares inóspitos, aglutinando fiéis a sua volta, como fez o monge inglês São Bonifácio na Alemanha. Ou obtendo sucesso com novas regras em mosteiros, como fez São Bento, que incorporou o trabalho monástico; ou, ainda, como fez São Tomás de Aquino, reinterpretando o materialismo aristotélico.

Na passagem do feudalismo para o capitalismo, estruturou-se a sociogênese do mundo moderno. As três ordens feudais se flexibilizaram com o desenvolvimento das cidades; houve uma ruptura na hegemonia do catolicismo com a "reforma protestante" que também se soma ao processo de secularização e imanência. O homem começou a se auto-enxergar como um agente ativo no próprio destino e, conseqüentemente, na sociedade. Com maior tranquilidade social, as pessoas urbanas passaram a se observar mais, exigindo um aprimoramento dos costumes¹⁵ — essa é a origem do processo civilizador, nos séculos

XV e XVI. Tudo isso gerou um forte relativismo nos valores sociais, o que, por conseqüência, ampliou a essência da definição de liderança. Entretanto, devido à diversidade de valores, esses líderes não têm mais um público imenso e sim atuam a nível nacional ou mesmo de forma mais restrita, dentro da classe a que pertencem, ou, ainda, têm mérito somente na linha de pensamento que defendem.

Além disso, firmaram-se novos grupos sociais: *o burguês*, que se destacava se fizesse fortuna, conquistasse mercados e se transformasse em um togado (a exemplo dos Fuggers na Alemanha); *o navegador*, notável aventureiro que se eternizou por suas descobertas e conquistas, como por exemplo Vasco da Gama; *os artistas*, como Leonardo Da Vinci e Miguel Ângelo; e *os escritores*, como Luís de Camões e Shakespeare. É interessante notar que algumas vezes esses renascentistas não foram reconhecidos instantaneamente ou somente o foram anos após de falecidos, como o cientista Galileu, que quase foi queimado vivo pela Igreja Católica da época. Tal fato é compreensível, pois na consciência dos homens viviam o conflito e a transformação, não estando ainda definidos os parâmetros que o mundo moderno exigiria a respeito do grande homem.

Mais tarde, no século XVIII, terão a "luz do sucesso" os filósofos iluministas e os burgueses revolucionários, como Robespierre¹⁶. Os filósofos das luzes transmitiram seus exemplos de forma teórica, acreditando na **razão**, no progresso (racional) da humanidade e no eurocentrismo. O exemplo não se destinava a seguidores individuais, mas, de certo modo, a toda humanidade: a Europa, considerada centro do mundo e berço da civilização ocidental, deveria espalhar seu desenvolvimento para povos que se encontravam em níveis mais primitivos. Esse pensamento é que

justificou o imperialismo europeu sobre a África e a Ásia nos séculos XIX e XX.

No século XIX, foi a vez dos libertadores das colônias americanas (Simon Bolívar e Pedro I, por exemplo), dos filósofos racionalistas, como Marx, ou positivistas, como Comte, e dos cientistas incompreendidos, Darwin e Freud. Embora os parâmetros sociais tenham passado por mutações, os grandes guias militares mantiveram a oportunidade de demonstrar seu exemplo, como Napoleão e Tamandaré. Napoleão dominou a vida política e militar da Europa por mais de duas décadas. Sua capacidade militar aplicada àquelas circunstâncias instáveis o levou a conquistar a maior parte do continente e a estender o controle da França até a África. Ele não só conquistou um enorme território como também exportou suas idéias, técnicas militares e políticas, influenciando exércitos e governos em todo o mundo. Assim se firmou como um dos grandes líderes militares da história.

Joaquim Marques Lisboa lutou ativamente pela integridade territorial durante o Império do Brasil, tendo estado à frente da pacificação de diversos movimentos contestadores da ordem imperial. Concebeu em amplas dimensões o emprego conjunto da Armada e do Exército, além de orientar a construção de dez navios para a navegação fluvial¹⁴.

Já os ícones do século XX dispuseram de um recurso ímpar para conseguirem sua autopromoção: eles utilizaram os modernos meios de comunicação de massa para liderarem¹⁵. Poderia destacar figuras importantes dessa época, como Getúlio Vargas e Adolph Hitler, que difundiram seu carisma através do inigualável poder da imprensa e

da propaganda. Graças a essa mesma imprensa, que é capaz de glorificar ou derrubar um indivíduo, é que hoje temos ídolos no esporte, artistas de televisão e cinema, músicos que, muitas vezes, ultrapassam seu valor profissional, tornando-se exemplos de vida para o resto da população.

Após a Segunda Guerra Mundial, um homem passou a ter grande destaque na Índia: **Mahatma Gandhi**. Ele lutou contra a discriminação social e o sistema de castas e desenvolveu o princípio do Sathyagraha, que propunha a desobediência civil não violenta como forma de resistência a regimes opressores. Porém, a partir do momento que Gandhi praticou uma política tolerante com os muçulmanos, dando exemplos contrários a sua realidade cultural, foi as-

sassinado por um fanático indiano.

**Assim, o indivíduo mais
consciente da sua própria
situação é também o mais
capaz de transformá-la**

**A IMPORTÂNCIA
DAS CIÊNCIAS
HUMANAS**

Notou-se que a tentativa de abordar de modo sistêmico o modelo de líder é complexa na medida em que é necessária uma análise prévia do contexto que se focaliza. Percebeu-se também que a única forma do indivíduo não ser mero fantoche no jogo social, mas também de nele atuar, é ter consciência de seu papel na figuração em que está inserido. O grande homem é o que representa e cria forças sociais. É produto e agente no processo histórico; ele não está fora da história e nem aparece do nada para interromper sua continuidade natural; é aquele que tem a perspicácia para reconhecer que exemplo deve transmitir. Assim, o indivíduo mais consciente da sua própria situação é também o mais capaz de transformá-la... A capacidade do homem de se erguer acima de sua situação social e

histórica parece estar condicionada pela sensibilidade com que reconhece a extensão de seu envolvimento nela⁵.

E aqui está o ponto nevralgico desse ensaio: o líder deve compreender de fato seu contexto social e, para tal, é fundamental o aprendizado das ciências humanas. Esse conhecimento permitirá mais facilmente ao líder seu posicionamento diante do cenário social, fazendo-lhe perceber seu espaço de atuação e as características impostas pela lógica social que o cerca. O indivíduo que não detém esta percepção será mais decisivamente influenciado pela sociedade e terá sua atuação mais limitada (nesse caso, sendo mero produto, como acreditava Marx).

Percebe-se ainda que líderes podem ser considerados marginais por levarem às pessoas exemplos que não condizem com sua realidade, como aconteceu com os cientistas do período renascentista. Afinal, a sociedade procura limitar os seus homens eleitos de tal maneira que eles permaneçam adequados a sua norma cultural; caso contrário, ela buscará ofuscá-los ou até mesmo eliminá-los, como ocorreu com Gandhi.

Finalmente, um determinado sistema, se desejar o apoio de seus membros, deve procurar orientar cuidadosamente o relacionamento dinâmico líder/sociedade com o propósito de melhor alcançar seus objetivos com eficiência, eficácia, maior produtividade, maior qualidade e maior satisfação.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VALORES> /; Liderança /; Historicismo; Ranke; Hegel; Marx; Comte; Durkheim; Elias; Norbert; Heinecke; Bloch, Mark; Febvre, Lucian;

BIBLIOGRAFIA

1. BARBOSA, Afonso. *Manual de liderança*. Escola Naval, 1996.
2. BERGAMINI, Cecília W. *Liderança: Administração do Sentido*. Ed. Atlas, 1994.
3. BLOCH, Marc. *A Sociedade Feudal*. Lisboa: Edições 70, 1998.
4. _____. *Apologia da história ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.
5. CARR, Edward H. *Que é história?* São Paulo: Paz Terra, 1996.
6. COLLINGWOOD, R. G. *A Idéia de História*. Lisboa: Editorial Presença, s/d.
7. ELIAS, Norbert. *A Sociedade de Corte – Investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.
8. _____. *O Processo Civilizador (2vols)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
9. FALCON, Francisco. *A Formação do Mundo Contemporâneo*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
10. FURET, François. *Dicionário Crítico da Revolução Francesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.
11. HOBSBAWM, Eric. *Era dos extremos*. São Paulo: Cia das Letras, 1995.
12. HOLANDA, Sérgio B. de. *L. Von Ranke*. Rio de Janeiro: Editora Ática, s/d.
13. HOOK, Sidney. *O Herói na História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1962.
14. LANNING, Michael Lee. *Chefes, Líderes e Pensadores Militares*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 1999.
15. MAQUIAVEL, Nicolau. *O Príncipe*. São Paulo: Martin-Claret, 1999.
16. MEINECKE, Friedrich. *El historicismo y su génesis*. México: Fondo de cultura económica, s/d.
17. PETIT, Paul. *História Antiga*. São Paulo: Difel, 1971.



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.

SEÇÃO CAAML

CENTRO DE APOIO A SISTEMAS OPERATIVOS
- O REABASTECIMENTO EM VOO



CENTRO DE APOIO A SISTEMAS OPERATIVOS – CASOP APOIANDO A ESQUADRA DO SÉCULO XXI*

SUMÁRIO

Antecedentes históricos

Alinhamento e apoio à diagnose de sistemas navais

Recursos operacionais

Manutenção de software

Análise de exercícios e análise de campo

Medições acústicas e eletromagnéticas

Os recursos humanos

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A idéia da criação do Centro de Apoio a Sistemas Operativos surgiu durante o funcionamento de um Grupo de Trabalho (GT) instituído no Comando de Operações Navais com o propósito de estudar a implantação de um complexo de aferição de sensores eletromagnéticos, chamado Raia de Sensores.

O debate sobre os diversos aspectos envolvidos no assunto levaram o GT a con-

cluir que, fundamentalmente, antes de iniciar um simples projeto de investimento para aquisição de equipamentos e construção de uma raia de sensores, era mandatário que a Marinha implantasse uma atividade sistemática de aferição e avaliação operacional de sensores e sistemas que contribuísse para, no menor prazo possível, elevar o grau de aprestamento das Forças Navais. Assim, por meio da sistematização dessa atividade, poder-se-ia obter uma determinação mais precisa de necessidades, sob um planejamento centralizado.

* N.R.: Artigo publicado na revista *Passadiço* de 2000, páginas 59 a 63.

Em face desta conclusão, foram analisadas e testadas diversas possíveis soluções para o problema acima referido, dentre as quais teve aprovação a da criação de uma estrutura denominada Centro de Apoio a Sistemas Operativos, com a finalidade de aferir o aprestamento de suas Forças.

Assim, em 1984, o Comando de Operações Navais (ComOpNav) encaminhou proposta de criação do CASOP, que deveria centralizar a gerência da atividade de aferição de desempenho, observando as facilidades já existentes, porém dispersas sob diversos controles. Os elementos orgânicos a serem absorvidos seriam o Grupo de Apoio de Sistemas (GRAS), o qual se constituiria em núcleo-base de implantação da nova OM, em face das atividades já em andamento e da experiência adquirida, desde sua criação em 1980, na aferição e no apoio à manutenção dos sistemas das fragatas; o Grupo de Alvos da Esquadra (GRAL), responsável pela guarda, operação e manutenção dos alvos utilizados pelos navios, bem como pela manutenção e operação das facilidades da Ilha de Alcatrazes para exercícios de tiro real; o Centro de Análise de Acústica Submarina da Esquadra (CAASE) e a Estação de Acústica Submarina (EAS), esta última em Arraial do Cabo subordinada ao IPQM, a qual deveria, no futuro, constituir-se em complexo de aferição de sensores acústicos e eletromagnéticos dos navios da Esquadra.

Desta forma, seriam integradas, em uma única estrutura, as atividades de testes de sensores e sistemas, assessoramento técnico ao pessoal de bordo nas rotinas de manutenção, testes de aceitação de reparos, alinhamentos e novas instalações de sistemas, até então realizadas pela GRAS, e de provisão e operação de meios e facilidades para as atividades acima mencionadas ou outras de interesse operativo dos navios e Forças, até então realizadas em parte pelo GRAL, pelo CAASE e pela EAS.

Tal integração visava à maior solidez da estrutura, adequado aproveitamento de recursos e, sobretudo, à implantação da desejada sistemática de aferição de desempenho. Juntamente com as atividades desempenhadas pelo CAAML, as do CASOP comporiam o binômio pessoal-material, que constituir-se-ia em uma efetiva ferramenta de verificação do aprestamento das Forças Navais.

Em decorrência dos mencionados estudos e da conseqüente proposta do ComOpNav, o então Ministro da Marinha determinou, pela Portaria nº 1.019 de 26/11/86, a criação do CASOP, o qual incorporou, de imediato, o pessoal e as instalações do GRAS, GRAL e CAASE. Estes, extintos, passaram a constituir departamentos e divisões da nova OM. Com a finalidade de permitir a elaboração do anteprojeto de Regulamento e a implantação gradual da nova OM, foi determinado que o CASOP funcionasse, inicialmente, como núcleo incorporado à estrutura orgânica do Comando-em-Chefe da Esquadra.

Em 1988, após estudos efetuados e proposta do Almirantado, o Ministro da Marinha determinou, por meio do Estado-Maior da Armada, que o CASOP assumisse parte das tarefas da Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha, tarefas estas executadas pelo Centro de Apoio à Programação (CAP). A transferência do acervo do pessoal, material e de instalações físicas teve início em março de 1989 e foi concluída em abril.

Ao longo dos anos, o CASOP foi absorvendo outras atividades devido à necessidade imposta pela constante evolução e aprimoramento de nossa Esquadra e de modificações administrativas na estrutura da Marinha que se fizeram necessárias. Dentre elas destaca-se o recebimento do Núcleo do Centro de Análise de Campo (Nucae) do Centro de Adestramento Almi-

rante Marques de Leão (CAAML), responsável pela atividade de coleta de informações de inteligência eletrônica.

O CASOP tem o propósito de contribuir para o aprestamento dos meios operativos incorporados à Marinha. Para consecução de seu propósito, cabem ao Centro as seguintes tarefas:

I – apoiar e assessorar as atividades de alinhamento e diagnose de avarias de Sistemas Operativos;

II – executar a manutenção de segundo escalão (correções) e, quando determinado, a de terceiro escalão (modificações) do *software* de Sistemas Digitais Operativos (SDO) dos meios navais e dos simuladores de Centros de Instruções e Adestramento subordinados ao Comando-em-Chefe da Esquadra (Comench) e, quando determinado, de outros meios;

III – coordenar o processo de validação e executar a impressão e análise dos Exercícios Operativos (Exop);

IV – apoiar e assessorar os Comandos de Forças para planejamento, execução e análise de exercícios;

V – executar as atividades de análise de campo concernentes à guerra eletrônica acústica;

VI – apoiar e assessorar as atividades de aceitação, integração, modernização e avaliação operacional de meios; e

VII – manter e operar os recursos operacionais destinados à aferição do desempenho e ao adestramento de meios.

Alinhamento e apoio à diagnose de sistemas navais

O apoio direto provido aos meios de superfície e submarinos é representado pelas atividades de alinhamento dos sensores e sistemas de armas, bem como pela diagnose de avarias e testes e reparos dos sensores, armamento, sistemas digi-

tais e máquinas destes meios, que transcendam à manutenção de primeiro escalão.

A atividade de alinhamento de armas consiste, inicialmente, em verificar se as bases das instalações do sistema estão paralelas entre si, fazendo-se as correções necessárias. Este procedimento é conhecido por *tilt-test*. Isto somente é possível quando o navio está docado. Após o *tilt-test*, ocorrem o alinhamento mecânico, que trata da busca e da ajustagem dos zeros dos indicadores de posição da instalação, e o alinhamento elétrico, que garantirá que os elementos transmissores de sua posição estejam corretamente referenciados ao zero mecânico da instalação. Posteriormente, é realizado o teste de transmissão, que visa a garantir que a instalação obedeça corretamente às ordens a ela enviadas. Por último, é conduzido o alinhamento dinâmico, onde todas as partes do sistema são verificadas, o que, normalmente, é feito no mar.

O apoio à diagnose de avarias consiste em uma visita técnica a bordo, quando será feita, juntamente com o pessoal do navio, uma pesquisa de avarias nos equipamentos e/ou sistemas afetados a fim de permitir seu reparo pelo próprio pessoal do CASOP, quando possível. Quando a extensão da avaria demanda recursos não disponíveis por este Centro, solicita-se o reparo pela OMPS competente.

Ocorre que a evolução tecnológica do novo século impõe desafios a serem superados. Um exemplo claro disso é o projeto de Modernização das Fragatas classe *Niterói* (Modfrag). A Modfrag exigiu que fosse iniciado todo um processo de capacitação de pessoal do CASOP com o propósito de acompanhar e apoiar as diversas atividades afins, entre elas instalação de sensores e sistemas digitais e testes de aceitação no porto e no mar de todos os equipamentos. Paralelamente, torna-se essencial a obtenção do conhecimento técnico-

co necessário de seu pessoal com o intuito de prestar apoio a esta classe de navio que, em breve, será incorporada à Esquadra.

Recursos operacionais

Para atender à demanda de exercícios operativos, à execução de ciclos de alinhamentos e à manutenção dos sistemas de armas e detecção aferidos, emprega-se recursos operacionais compostos hoje de uma raia de tiro no Arquipélago de Alcatrazes, raia acústica próxima a Cabo Frio e de alvos aéreos, de superfície e submarinos.

A Raia de Tiro da Ilha de Alcatrazes permite a realização de exercícios de Apoio de Fogo Naval, além de tiro de alinhamento e calibragem para os meios navais. Cabe ao CASOP a manutenção das instalações da ilha, utilizadas na esportagem dos tiros realizados, como o Posto de Observação, conhecido como PO de Alcatrazes. Além disso, cabe ao Centro zelar para que a realização dos tiros seja em conformidade com os padrões de preservação ambiental estabelecidos pelo Comando da Marinha.

Os alvos aéreos, chamados *drones*, são teledirigidos, empregados na aferição de radares aéreos e proporcionam maior realidade aos exercícios de tiro antiaéreo.

O alvo inglês *Banshee-400*, operado pelo CASOP, é um dos mais modernos disponíveis no mercado, possibilitando corridas pré-programadas a distâncias superiores a 40 quilômetros.

Atualmente, estão sendo envidados esforços no sentido de nacionalizar o alvo *Snipe*, descontinuado por seu fabricante e substituído pelo alvo *Banshee*, a fim de atender à demanda por *drones* e permitir uma sensível redução de custos de aquisição e operação. Já foram realizados três vôos com o alvo nacional.

Os alvos de superfície são utilizados para realização de tiro de superfície para

navios escoteiros e em Grupo de Ação de Superfície (Grasup), bem como lançamento real de mísseis superfície-superfície (MSS) e mísseis ar-superfície (MAS). Estes alvos são derivantes. Podemos citar o emprego atual do alvo rebocado sul-africano, com excelentes resultados. Em relação aos alvos derivantes, salienta-se o emprego de cascos de ex-navios e do alvo inflável *Killer Tomato*.

Os alvos submarinos, por sua vez, subdividem-se em estáticos e móveis. Assim, são empregados os *transponders* acoplados às bóias de *Exop* para realização de alinhamento sonar. O alvo móvel utilizado é o *Ematt MK-39*, de origem norte-americana, cuja corrida pode ser pré-programada para simular um submarino em movimento, possibilitando a realização de diversos exercícios anti-submarino, inclusive o lançamento real de torpedos.

Manutenção de software

A atividade de manutenção de *softwares* exercida pela CASOP consiste em realizar as alterações nos Sistemas Digitais Operativos (SDO) no âmbito da Esquadra, isto é, implementar alterações nos *softwares* não administrativos residentes a bordo dos navios ou nos centros de adiestramento. Estas alterações podem ser: de caráter evolutivo, quando visam a adaptar os SDO às novas necessidades de emprego dos meios operativos; adaptativo, para proporcionar a integração ao sistema de um novo *hardware*, em função da obsolescência; e corretivo, quando objetivam remover erros no *software* não detectados durante a aceitação. Durante toda sua existência, e até o presente momento, as atividades inerentes à manutenção de *softwares* foram realizadas à luz de um contexto de baixa quantidade de sistemas e diversidade tecnológica (a maioria

dos sistemas era baseada na tecnologia Ferranti).

Hoje, porém, o desafio em manter o mesmo nível de atendimento, que garanta o aprestamento dos meios operativos, é bem maior. A Marinha do século XXI insere o CASOP em um novo contexto, caracterizado, principalmente, pela diversidade e complexidade das tecnologias empregadas, podendo tomar como exemplo os sistemas que estão em fase de aceitação pela Marinha, como os Sistemas de Controle Tático e de Armas (Siconta MKII) e de Controle Tático e de Armas (Siconta MKIII) e de Controle e Monitoração (SCM) no processo de modernização das Fragatas classe *Niterói* (FCN), o Sistema de Simulação e Treinamento Tático (SSTT2) e o Treinador de Ataque (TA) na modernização do CAAML.

Buscando alinhar-se com a Marinha do futuro no tocante à manutenção dos atuais e futuros SDO, o CASOP tem buscado renovar e aumentar a base de conhecimento dos seus recursos humanos (militares e servidores civis), apoiar de forma intensa as Diretorias Especializadas nos processos de seleção e aceitação dos SDO, alterar os processos internos de trabalho de forma a torná-los mais flexíveis para aquisição de novos conhecimentos e trabalhar mais próximo aos meios operativos, para maior percepção de suas necessidades.

Análise de exercícios e análise de campo

A metodologia de análise de exercícios foi criada pela necessidade de prover à Esquadra e às unidades subordinadas uma quantificação de resultados de desempenho nos diversos exercícios operativos em que os meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais são empregados durante as respectivas fases de preparo. Este trabalho represen-

tou um avanço significativo neste processo de avaliação, fruto de uma metodologia científica aplicada à análise e traduzido por uma apresentação de resultados maduros que permitiam expressar a real condição de aprestamento de nossas unidades.

A análise de exercícios compreende, primordialmente, todo o processo de formulação e validação, bem como a análise propriamente dita dos exercícios operativos e exercícios táticos. A realização destes exercícios e suas respectivas análises possibilitam a verificação do alinhamento dos diversos sistemas, através dos Exop de verificação; a avaliação do adestramento, através dos Exop de emprego simulado; a verificação do desempenho do armamento, através dos Exop de emprego real; e a quantificação dos dados e a reconstrução dos exercícios táticos.

Com o propósito de abreviar o tempo dedicado aos processos de análise, o CASOP faz uso de diversos sistemas de apoio à análise, entre os quais destacamos:

SAAEXOP — utilizado para as Fragatas classe *Niterói*, o Sistema Automático de Análise de Exop (SAAEXOP) utiliza uma ferramenta de inteligência artificial, gerando um sistema especialista de análise, como complemento ao emprego prático de resultados obtidos através de técnicas de pesquisa operacional;

SAETE — o Sistema de Análise dos Exercícios Táticos da Esquadra (SAETE) encontra-se em desenvolvimento pelo CASOP e visa a apoiar as divisões da Esquadra na coleta e análise dos dados obtidos nos diversos exercícios táticos. Os módulos de defesa antiaérea contra aeronaves de asas fixas e asas rotativas já estão em funcionamento e o módulo de ação de superfície encontra-se em fase de conclusão;

SISTEMA NETUNO — desenvolvido pelo Casnav, o Netuno é empregado na análise dos Exop dos submarinos classe *Tupi*; e

SISTEMA URANO – em desenvolvimento pelo Casnav, o Urano será empregado na análise dos Exop das corvetas classe *Inhaúma*. Para que os dados gravados pelos sistemas digitais dos meios operativos possam ser reproduzidos em ambiente de microinformática e posteriormente utilizados nos diversos sistemas de análise supracitados, é necessário um intenso e constante esforço de especificação e desenvolvimento de *software* de apoio. Este trabalho também é realizado pelo CASOP e, apesar de pouco conhecido, tem permitido à Marinha economizar grandes somas de recursos financeiros, dispensando aquisições de sistemas auxiliares, fornecidos por fabricantes internacionais, para realizarem as mesmas tarefas hoje realizadas pelos sistemas desenvolvidos no Centro. A análise de campo é uma atividade de inteligência operacional que compreende as etapas da coleta, análise, disseminação e do controle de dados relativos à Guerra Eletrônica (GE) e Guerra Acústica (GA). Inicialmente, fruto da então ORIM-95, o CASOP passou a concentrar as atividades de gerenciamento das informações de GE e GA. Posteriormente, após a incorporação das atividades de desenvolvimento e atualização do Sistema de Informações de GE e GA, pôde-se dotar as unidades da Esquadra, detentoras ou não de sistemas automatizados de detecção passiva de GE e GA, de melhor capacidade de identificação de ameaças em intervalos de tempo menores, requisito cada vez mais decisivo na guerra naval moderna, utilizando-se bibliotecas de missão.

Dentro do contexto de prover as unidades da Esquadra de informações precisas sobre potenciais emissões-ameaças e suas plataformas associadas, iniciou-se, no ano de 2000, um completo e detalhado processo de qualidade da informação, que culminará, em uma primeira fase, com a implanta-

ção do Módulo Estatístico no Sistema de Informações de Guerra Eletrônica (SIGE) Fênix ainda no segundo semestre de 2002.

O Prêmio Inteligência Eletrônica (Prêmio IntEI), estabelecido no ano de 2000 e entregue anualmente pelo Comemch à unidade que mais se destacar na coleta dos conhecimentos operacionais relevantes ao banco de dados do Sistema Fênix, visa à ampliação da participação das unidades da Esquadra na coleta de dados de GE e, conseqüentemente, da quantidade e da qualidade dos dados, que permitirá o aperfeiçoamento das informações providas pelo SIGE-Fênix.

O gerenciamento das informações acústicas é realizado pelo Sistema de Informações de Guerra Acústica (SIGA) ORCAS. Este gerenciamento abrange as fases de coleta, análise e disseminação, para uso a bordo das unidades submarinas e anti-submarino de nossa Esquadra.

Com a finalidade de aumentar a capacidade de guerra acústica e consciente do papel que a inteligência representa como significativo fator de força nos conflitos neste ambiente, foi iniciado em 1997 um ambicioso projeto, visando à classificação automática de contatos sonar operando no modo passivo. Este sistema, fruto de um termo de compromisso do CASOP com o IPQM/COPPE-UFRJ, é capaz de, em tempo real, receber um sinal acústico, analisá-lo e, por intermédio de inteligência artificial, compará-lo com uma base de dados. Atualmente, encontra-se em fase de testes a bordo dos submarinos e sendo implementada a sua integração completa com o SIGA-ORCAS.

Medições acústicas e eletromagnéticas

Cabe ao CASOP, também o levantamento das assinaturas acústicas dos navios, nas velocidades e situações compatíveis com as quais cada classe de navio da Ma-

rinha opera, como, por exemplo, navios-varredores com o martelo em funcionamento e navios-escolta em condição ultra-silenciosa. Estes levantamentos são o produto das medições de ruído irradiado pelos navios e submarinos da Marinha, que se apresentam na raia acústica, sempre após uma reunião realizada a bordo, que esclarece procedimentos específicos a serem cumpridos antes e durante estas medições em Arraial do Cabo. Nesse local, o CASOP possui uma infra-estrutura em terra, que é complementada pela montagem, no mar, de um dispositivo de gravação de sinais sonoros submarinos todas as vezes que um navio apresenta-se para realizar as medições de ruído irradiado. Este dispositivo, quando montado, em Arraial do Cabo, recebe a denominação de Raia Acústica.

A propagação de sinais acústicos submarinos, sua aquisição e análise são temas que envolvem áreas de estudo específicas e complexas, nas quais a raia acústica do CASOP está recebendo o apoio do IPqM na implementação de novos sistemas de aquisição e gravação daqueles sinais.

Em resumo, a importância em se determinar as assinaturas acústicas dos meios da Marinha está em que, desta forma, podemos identificar limitações que, uma vez conhecidas, podem ser eliminadas ou minimizadas, melhorando a discrição acústica do navio – ou seja, tornando-o capaz de ser mais silencioso – e reduzindo as chances deste ser detectado por um sonar passivo (por exemplo, de um submarino inimigo).

No mesmo local da raia acústica, em Arraial do Cabo, o CASOP também apoia os navios da Marinha na realização da aferição

do odômetro, no levantamento de dados obtidos das curvas de giro dos navios (por exemplo, diâmetro tático e afastamento) e também na verificação de parâmetros relevantes dos equipamentos MAGE, tais como alinhamento e sensibilidade destes equipamentos – existentes nos meios de superfície e submarinos da Marinha –, utilizando radares instalados na Ilha de Cabo Frio e no continente (todos próximos da raia acústica). Atualmente é de quatro o número de radares existentes, estando, porém, em estudo a instalação de um quinto sensor (Radar RTN-10X), proveniente de uma fragata classe *Niterói* em processo de modernização já iniciado. A utilização de sensores fixos pertencentes à raia do CASOP para a verificação dos equipamentos de guerra eletrônica elimina a necessidade de participação de um navio existente para servir como fonte emissora, reduzindo, desta forma, gastos com combustível.

Os recursos humanos

Pela diversidade e complexidade das atividades realizadas, o CASOP conta com uma massa de recursos humanos constituída de profissionais altamente especializados e treinados cuja plena capacitação foi alcançada por intermédio de sistemáticos investimentos em cursos ministrados no âmbito da Marinha, bem como em cursos de graduação e pós-graduação em instituições de ensino de excelência no País e no exterior. A tripulação do Centro é composta em sua maioria de oficiais e praças com considerável tempo de embarque, preferencialmente em navios com sistemas digitais operativos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO> / CASOP /; Ciência e Tecnologia na Marinha; Instituto de Pesquisas da Marinha; Sensores; Raia acústica;

O REABASTECIMENTO EM VÔO

ARTHUR MENDES DE OLIVEIRA
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

Histórico

Evolução das técnicas

Emprego

Meios para a realização do REVO

Conclusão

Entre 15 e 19 de outubro de 2001, as aeronaves AF-1/1A realizaram os primeiros adestramentos de Reabastecimento de Vôo (REVO) com a aeronave KC-130 DO 1º/1º Grupo de Transporte da Força Aérea Brasileira (FAB), cumprindo, assim, uma etapa vital do processo de operacionalização da asa fixa na Marinha do Brasil.

Como o assunto REVO, até um passado recente, não fazia parte de nossas discussões cotidianas, algumas considerações tornam-se relevantes com o intuito de ampliar o conhecimento sobre essa atividade.

Assim sendo, segue-se um breve histórico sucedido de comentários de ordem doutrinária e possibilidades de emprego.

HISTÓRICO

O primeiro REVO registrado ocorreu em 1921, quando Wesley May, um piloto itinerante, amarrou uma lata de gasolina de cinco litros às costas e atravessou da asa de seu *Lincoln Standart* para a asa de um *Curtis JN-4*. Ali, a desamarrou e transferiu seu conteúdo para o tanque daquela aeronave.

Em 1923, precisamente no dia 27 de junho, no Congresso Aéreo Internacional em Rockwell Field, na Califórnia, americanos realizaram pela primeira vez um Reabastecimento de Vôo, entre dois *DH-4B*, permitindo, com isso, que a aeronave recebedora alcançasse, àquela época, a expressiva marca de 6h39min de vôo, após dois contatos com transferências de 25 e 50 galões, respectivamente.

Seis anos mais tarde, ainda nos Estados Unidos, um *Focke C-2* com cinco tripulantes foi reabastecido sobre Los Angeles por dois Douglas biplanos, atingindo a invejável marca de 150 horas de vôo.

Até então pesava-se muito mais a prova de resistência no ar do que aviões, técnicas e equipamentos sofisticados envolvendo o REVO, mesmo porque nesses vôos também eram transferidos comida, água etc.

Apesar de todas as façanhas, o desenvolvimento do REVO esmoreceu.

Após a Segunda Guerra Mundial, as necessidades de equipamentos de longo alcance do Strategic Air Command, norte-americano, fizeram renovar o interesse pelo REVO. O desenvolvimento progrediu e atingiu seu cume em 28 de março de 1949, quando um *B-50A* completou uma volta ao redor do mundo (aproximadamente 24.000 milhas) após 92 horas de vôo, tendo sido reabastecido por aeronaves *KB-29*.

Foi, entretanto, entre 1950 e 1954 que essa tarefa começou a ser utilizada em larga escala, especialmente pelos Estados Unidos, na Guerra da Coreia, onde, utilizando o *KB-29* e o *KB-27*, alcançou-se, em 1954, a média de um REVO a cada três minutos.

A Guerra do Vietnã otimizou a utilização e o engajamento com maior duração no combate das aeronaves recebedoras, fazendo com que os *KC-135* do Strategic Air Command dos Estados Unidos, realizassem em nove anos (junho de 64 a agosto de 73) um total de 813.878.000 contatos e transfe-

rissem 1,4 bilhão de galões de combustível. Nessa mesma época, surgia o sistema *buddy*, onde um *pod* é instalado em aeronaves do mesmo tipo e o reabastecimento é realizado em pequenas quantidades para os demais componentes da ala embarcada (empregado em navio-aeródromo). O termo *buddy* originou-se do emprego nesse período dos *KA-6* para abastecimento dos *A-6 Intruder*.

Na Guerra das Malvinas, a aeronave *Victor* foi empregada como reabastecedor de outras aeronaves inglesas, tais como *Nimrod*, *Sea Harrier*, *Hércules* e *Vulcan*. Já pelo lado dos argentinos, foi empregado o *KC-B/C* e o *Super Etendard*.

Finalmente, durante a Operação Desert Storm, na Guerra do Golfo, foram realizados mais de 85.000 REVO, transferindo 1,2 bilhão de libras de combustíveis.

Na FAB, o REVO foi iniciado nos idos de 1976, após a chegada dos primeiros *KC-130*. Em 1987, entraram em operação quatro *KC-137*, *Boeing 707* modificados, permitindo um grande aumento na capacidade de Reabastecimento em Vôo da FAB. Atualmente, o 1º/1º Grupo de Transporte (*KC-137*) são as Unidades Aéreas Operacionais responsáveis pelo cumprimento da Tarefa de Reabastecimento em Vôo.

Evolução das técnicas

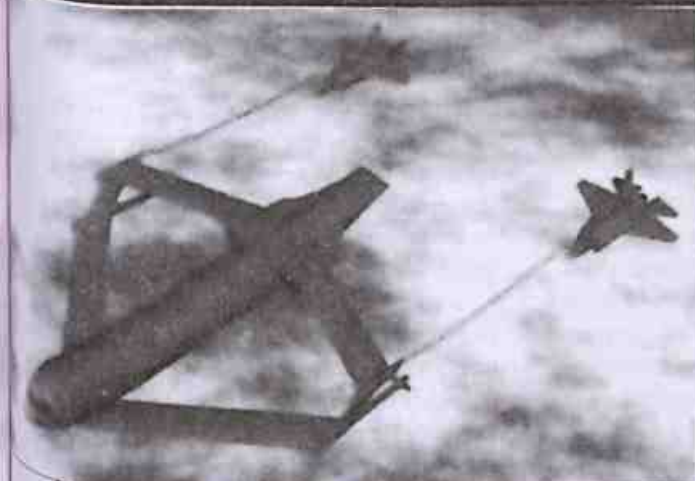
A evolução das técnicas de transferência de combustível passou pelas seguintes fases: inicialmente, foi rotulado como "Livre" (liberação lenta, mas completamente livre, da mangueira por parte do reabastecedor, recolhida pelo recebedor); depois evoluiu para utilização do "Balão" (acréscimo de um balão na extremidade da mangueira para melhor estabilização); em seguida para o *Looped Nose Technique* (liberação de uma mangueira com âncora, por parte do recebedor, que era apanhada por uma linha atirada do reabastecedor) e, fi-



HOJE E AMANHÃ

1 – Um Lockheed KC-130T dos Fuzileiros Navais americanos

2 – Imagem computadorizada do Lockheed-Martin

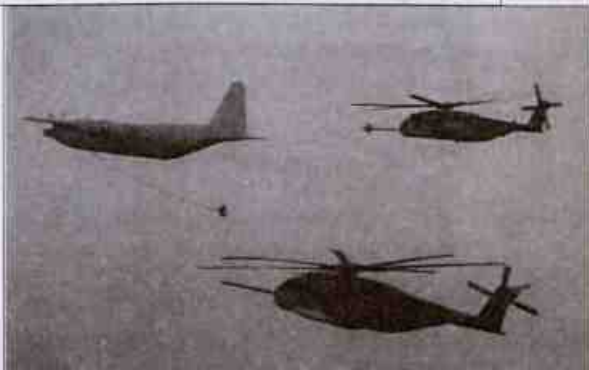


REVO NA MB

3 e 4 – Aeronaves AF-1/1A da MB realizam REVO com KC-130 do 1º/1º da FAB, em 15 a 19/10/2001

5 – Helicópteros CH-53 e KC-130

Fotos: 1 e 2: JAWA 2000
3 a 5 – Passadiço 2002



nalmente, nos nossos dias, para o "*Flying Boom*", o *Probe/Drogue* e o *Boom Drogue Adaptor*.

No *Flying Boom*, todo acoplamento reabastecedor/recebedor é comandado pela aeronave reabastecedora, após a estabilização, na posição ideal, da aeronave recebedora. Existe apenas um ponto de transferência. É utilizado por diversas Forças Aéreas e Marinhas, tais como a americana e a francesa. Permite maior razão de transferência.

O *Probe/Drogue* consiste de mangueiras flexíveis que são distendidas pela aeronave reabastecedora (duas ou três), estabilizadas por pára-quadras circular (preso ao local de acoplamento: *drogue*) e controladas por pressão hidráulica. Essas mangueiras, estabilizadas, permitem que a aeronave recebedora se aproxime, faça a conexão do seu *Probe* no *Drogue* do KC (ANV tanque), receba combustível e efetue a desconexão. Esse sistema permite, também, que helicópteros possam ser reabastecidos em vôo, exigindo apenas que o *probe* tenha um comprimento maior do que o rotor principal, de maneira que não haja o perigo de danos na mangueira do reabastecedor. É utilizado pela Real Força Aérea britânica e Marinha americana e foi a opção da FAB. É indicado principalmente para recebedores de pequeno porte com grande manobrabilidade, tendo na capacidade de múltiplos contatos sua melhor característica.

O *Boom Drogue Adaptor* é um sistema derivado das técnicas *Probe/Drogue* e *Flying Boom*. A estrutura rígida continua sendo comandada pelo operador do *Boom*. Porém, o encaixe na aeronave recebedora é semelhante ao *Probe/Drogue*, cabendo ao recebedor o trabalho final da conexão.

Emprego

Atualmente, mais de 40 países no mundo utilizam o Reabastecimento em Vôo para

permitir que suas aeronaves fiquem mais tempo no ar e possam ter mais flexibilidade no cumprimento das missões.

Esta capacidade aplicada a uma Força Naval possibilitará:

- uma surpresa tática ou estratégica, tendo em vista que as aeronaves de ataque apresentariam um raio de ação maior do que o inimigo poderia supor;

- o reabastecimento da aeronave de combate logo após a decolagem, permitindo que a mesma seja lançada com maior quantidade de armamento e menor quantidade de combustível, mantendo-se o requisito de peso máximo de decolagem;

- quando do regresso de missão, o reabastecimento no topo do navio-mãe nas situações em que se fizer necessário aguardar o melhor momento para o pouso, seja pela presença de condições adversas de tempo, ou situações operativas indesejáveis;

- o incremento da autonomia, na hipótese de ocorrer algum problema técnico com a aeronave que a obrigue a seguir para uma alternativa de pouso em terra.

Vale ressaltar que toda missão de reabastecimento deve, preferencialmente, ser realizada sob cobertura AEW (Airborne Early Warning), tendo em vista a indiscrição radar representada pelo conjunto de aeronaves em operação de reabastecimento. Assim sendo, para que este requisito seja atendido, teríamos a aeronave AEW como a primeira a decolar e a última a pousar, enquanto a aeronave reabastecedora seria a segunda a decolar e a penúltima a pousar.

O emprego das aeronaves AEW durante o REVO possibilitou a mudança no conceito de posicionamento do reabastecedor. Anteriormente, o reabastecedor permanecia orbitando em um ponto fora do alcance da aviação inimiga, aguardando a chegada dos recebedores. Agora, o reabastecedor

também se infiltra em território inimigo para permitir maior alcance ou maior tempo sobre o objetivo para as aeronaves de ataque, ou ainda para socorrer aeronaves avariadas que não teriam condições de regressar às suas bases sem o reabastecimento em vôo.

Meios para a realização do REVO

As aeronaves capazes de desempenharem o papel de reabastecedoras, podemos dividir basicamente entre dois tipos: aquelas de maior porte e capacidade de reabastecimento, que por suas características somente podem operar baseadas em terra; e aquelas de emprego essencialmente naval, que operam baseadas em NAe.

Vale frisar que a operação de aeronaves reabastecedoras a partir de NAe pressupõe a existência de catapulta, o que exclui os navios-aeródromos de Inglaterra, Rússia, Itália, Espanha, Tailândia e Índia. Por outro lado, os navios dos Estados Unidos, o NAe francês e o nosso NAe São Paulo possuem a citada capacidade.

Fixando-se apenas nas aeronaves operando a partir de NAe com capacidade de lançamento por catapulta, poderíamos ainda efetuar nova subdivisão:

– aquelas primordialmente utilizadas para o combate, como é o caso do *AF-1*, do *Super-Etendard* e *F/A-18* (os *KA-6 INTRUDER* também foram empregados, mas já se encontram desativados), e com a instalação de um equipamento *Buddy-Store* ventral (tanque externo central configurado para reabastecimento) podem realizar o REVO (normalmente no topo do

navio-aeródromo). Vale observar que o emprego dessas aeronaves para o REVO significa, obviamente, redução nos meios efetivos de combate; e

– aquelas que apresentam características multitarefa que podem ser adaptadas para o REVO seja pelo emprego de tanques internos, seja pelo emprego de tanques externos ventrais e/ou subalares (embaixo das asas). Pode-se citar, como exemplo, o *S-3 A/B Viking*, que também é empregado em operações *A/S*, esclarecimento e ataque a alvos de superfície. Evidentemente, para emprego desses tipos de aeronaves REVO, considerações quanto ao “binômio” navio-aeronave deverão ser apreciadas e avaliadas, como por exemplo a capacidade da catapulta em função do peso máximo de decolagem e as dimensões dos elevadores e hangares.

CONCLUSÃO

Com o reconhecimento da importância do reabastecimento em vôo ao longo do tempo, o seu conceito foi sofrendo modificações. O desenvolvimento da guerra eletrônica contribuiu significativamente para a evolução desse conceito, especialmente em relação à utilização conjunta das aeronaves AEW.

A capacitação para a realização de REVO em muito aumentou a mobilidade e autonomia do componente aéreo da Força Naval. Entretanto, vale ressaltar que a eficácia dessa operação depende, fundamentalmente, de equipamentos especializados e de equipagens altamente adestradas e qualificadas.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS> / Abastecimento em vôo /; Aviação; Seção CAAML;

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 Agaches/nº, na Praça XV.



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!

Informações:
(0xx-21)
2233-9165

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'-armas e convês. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, 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 CURIOSA MOVIMENTAÇÃO DE "PESSOAL"

Lá pelos anos 80, um contratorpedeiro incorporou em sua tripulação um viralata chinês muito simpático que, por vontade própria, apresentou-se ao navio e de lá não quis mais sair, sendo por final nomeado seu mascote.

Viajava, ia até ao estrangeiro, atendia aos postos de combate da aurora, não enjoava e era a alegria da marujada.

Numa olimpíada da Esquadra, o pessoal do tal contratorpedeiro resolveu incorporar o seu mascote no desfile de cerimônia da abertura das competições.

A "representação do mascote", após o desfile, formou ao lado da Força de Submarinos, a qual orgulhosamente mostrava os seus MEC – mergulhadores de combate –, verdadeiros hercules de avantajado físico. Provavelmente seriam do grupo de lançamento de peso ou, no mínimo, de disco.

O nosso mascote, no entanto, não ficou impressionado com aquelas montanhas de músculos; muito pelo contrário, ficou cismentado com aquela antipatia, a ponto de, não mais podendo se conter, sair da testa da formatura dos atletas do contratorpedeiro, que era o seu lugar de honra, e correr direto para as canelas do primeiro MEC que foi enquadrado no seu campo visual.

Foi um alvoroço tremendo, mas logo superado, pois o mascote era disciplinado e obedeceu prontamente às ordens de "calma" e "volte para o seu posto" dos marinheiros mais chegados a ele.

Mas o incidente não parou aí.

Dois dias depois, o comandante do contratorpedeiro recebeu uma mensagem muito circunstanciada, descrevendo a ocorrência e mostrando o perigo que aquele animal apresentava, terminando por

dar parte do cachorro atrevido e exigindo o seu imediato desembarque para assim serem evitados novos incidentes como o ocorrido.

O "comandante do mascote" pensou, pensou e resolveu atender. Mandou que um voluntário o levasse para sua casa, lá em qualquer subúrbio dis-

tante, e que fosse passada a seguinte mensagem:

"Vossa msg número tal, cumprida".

Somente isso, mais nada.

Colaboração recebida pelo Vice-Almirante (Ref^o) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, no almoço do 22º andar do Edifício Barão de Ladário.

UMA QUESTÃO DE TECNOLOGIA

Quando cursamos a Escola Naval, pelos idos de 1944, as quartas-feiras eram reservadas para realização de exercícios práticos, ordem-unida, esportes etc.

Numa dessas quartas-feiras, vários calouros guarneciam um escaler, para exercícios de marinharia a vela. Na altura da linha das barcas Rio-Niterói, o escaler, por falta de vento (navegava a pano), encontrava-se parado sob um calor senegalesco, de sol quase a pino.

Após cerca de uma hora de imobilidade, um colega muito afoito e brincalhão volta-se para o oficial que se encontrava no paineiro, junto à cana do leme, e indaga: "Tenente, com o advento do motor de popa, a navegação a vela não se tornou obsoleta?".

Colaboração de:

DAVID BERNARD BLOWER

Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

A MISTERIOSA FALTA DE VENTO

Um guanabara (barco a vela) da Escola Naval, com quatro aspirantes a bordo, sendo eu um deles, competia na regata "Volta a Paquetá e Governador".

Como ainda não existia a ponte que hoje liga a Ilha do Governador ao continente, era possível, naquele tempo, contornar toda a ilha. Só estavam erguidos os pilares da ponte, de concreto armado, com a ferragem aparecendo na parte superior para ligação com os demais componentes da construção. O espaçamento entre os pilares permitia a passagem dos barcos.

Nosso barco, cedo, pela alvorada de domingo, vinha de vento em popa, aproveitando o fraco terral que ainda persistia.

Cansados pela noite não dormida, eu e mais dois aspirantes cochilávamos na cabine, enquanto o quarto guarnecia o timão. Notando o silêncio e percebendo a imobilidade do barco, dirigi-me para a popa, quando o colega que patroava me informou que, devido ao terral ser muito fraco, o barco não conseguia vencer a maré que enchia, e por isso estava no mesmo lugar, durante cerca de meia hora, ao que respondi: "Se não desatares o amantilho junto ao lais da retranca, que se encontra enrascado na ferragem do pilar, nós vamos ficar aqui o dia inteiro."

Colaboração de:

DAVID BERNARD BLOWER

Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

ELES NÃO ESTAVAM INFRINGINDO AS REGRAS

A Regata "Volta de Paquetá", patrocinada pelo Iate Clube Brasileiro, situado no Saco de São Francisco, tinha sua largada realizada na tarde de um sábado, com o propósito de permitir que a chegada dos barcos acontecesse na tarde de domingo, cerca de 24 horas após a partida.

Participavam da regata barcos a vela de todas as classes: seis metros internacionais, *hagen sharpies*, *sharpies* 12m, cariocas e guanabaras, inclusive barcos da Escola Naval nesta última classe.

Numa ocasião, dada a partida, os ventos se mostraram muito fracos, tanto que, cerca de 1 hora de domingo, em perfeita calma e numa noite sem lua, os barcos se achavam quase parados, numa área per-

to da bóia da milha, em frente à Ilha do Viana. Reinava uma calma absoluta, pois, sem manobras de pano a realizar, as tripulações encontravam-se repousando e apenas o patrão ficara alerta no timão.

Repentinamente, foi ouvido um ruído de pessoas remando, o que causou forte contestação dos outros concorrentes, que diziam: "É proibido remar; é contra as regras; vamos protestar...".

Em resposta, alguém bradou de um barco: "Calma, pessoal, acabou a bebida a bordo e nós estamos voltando para o bar do clube."

Colaboração de:

DAVID BERNARD BLOWER

Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

OS "PORQUÊS" DO EGOÍSTA NAVAL

Estas historietas são as duas primeiras de 13 que o autor escreveu para retratar os pensamentos de um oficial egoísta em variadas situações.

São sentimentos hipotéticos, mas que às vezes não o são e foram exagerados para ser conseguido o clima de caricatura, embora, na vida de Marinha, a caricatura às vezes represente com fidelidade a verdade.

As historietas, de autoria do Vice-Almirante (Ref^o) Dimas Lopes da Silva Coelho, têm os seguintes títulos:

- Por que eu tenho de ir para "Fora de Sede"?
- Por que eu tenho de ir para a ESG?
- Por que me designaram para uma comissão de pouca expressão?
- Por que vou ter de mudar de comissão?
- Agora, sim, estou feliz!
- Vou empenhar-me para que o meu Corpo (ou Quadro) possa contar com mais um posto na carreira!
- Por que estou completando o tempo limite regulamentar da minha atual comissão, terei que mudar para outra?
- Por que vou cursar a ESG?
- Por que ter de servir na Hidrografia?
- Por que devo ter tudo de bom na Marinha?
- Eu sou é "operativo"!
- Por que sou hidrógrafo?
- "Como é bom servir no Nordeste!"

POR QUE EU TENHO QUE IR PARA "FORA DE SEDE"?

Logo eu, que sempre servi no Rio?

Comissão fora do Rio, só se for em Angra dos Reis ou São Pedro da Aldeia!

Ainda se fosse "fora de sede" no estrangeiro! Mas no Brasil, "pô"!

E minha mulher? Vai perder a praia de fim de semana? Meus filhos não poderão

mais fazer seus programinhas em Copacabana e na Barra?

Esta não vou aceitar! Vou pedir audiência ao diretor do Pessoal Militar, ao diretor-geral do Pessoal, até mesmo ao comandante da Marinha, se for necessário! Isto é perseguição!

POR QUE EU TENHO DE IR PARA A ESG?

Perder a minha mordomia aqui na Marinha? Para a refeição, ter que entrar em fila, de bandeja na mão?

Dever relacionar-me, promiscuamente, com abomináveis civis?

Conviver com "milicos" das outras forças?

Ter que admitir que existem opiniões divergentes das minhas, que são válidas?

Que a Marinha e eu não temos razão em tudo?

Que a vida não é só o que eu sempre fiz?

Que não posso impor, naturalmente, as minhas idéias, por serem minhas, mas, ao contrário, ter que as impor pelo valor das mesmas? Esta não! Esta situação eu não agüento! Assim, prefiro pedir reserva!

Cuidado que isto não é sincero. É só para impressionar! Não acreditem nessa, pois enquanto eu puder me defender por aqui, "não irei me entregar"!

**Sê nobre, que a nobreza
que dormita nos outros há
de acordar ao contato da
tua.**

Lowell

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

RELAÇÃO DOS DOADORES DOS 1^a E 2^a TRIMESTRES DE 2003

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) José Correia de Sá Benevides	774 volumes
Adidância Naval da França	51 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Everton Nassur Sant'Anna	12 volumes
Vice-Almirante (Ref ^o) Hélio Leôncio Martins	11 volumes
Suboficial BA (Ref ^o) Edson C. Dória	5 volumes
Escritório da Library of Congress no Rio de Janeiro	4 volumes
Suboficial AR Roberto Sobral	3 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN-Ref ^o) Newton Lemos Azevedo	2 volumes
Fundação Vitae	2 volumes
Editora Sextante	2 volumes
Departamento Cultural do Clube Naval	2 volumes
Almirante-de-Esquadra (RRm) Sérgio Gitirana Florêncio Chagastelles	1 volume
Contra-Almirante (RRm) Sérgio Roberto Castro Oliveira Queiroz	1 volume
Contra-Almirante (IM-RRm) Paulo Mário Beserra de Araújo	1 volume
Sr. Eulálio de Oliveira Leandro	1 volume
Sr. Mário Haroldo de Jesus	1 volume
Fundação Casa de Rui Barbosa	1 volume
Sr. Janote Pires	1 volume
Sr. Fernando da Cruz Gouvêa	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Naval Forces – n^o 1/03; n^o 2/03
Planet Aerospace – abr./jun. 03; jul./set. 03

ARGENTINA

Boletín Del Centro Naval – dez./02
Revista de Publicaciones Navales – 1^a quad. 03

BRASIL

AAMH Boletim Informativo – abr. 03
Adesguiano – abr. 03
Associação Nacional dos Veteranos da FEB – abr. 03; jun. 03
Banco de Idéias / Think Tank – mar./abr./maio 03
Blumenau em Cadernos – jan./fev. 03; mar./abr. 03
Confluência – jan./jun. 03
Diário de Bordo – nov./02 a jan. 03
Horizonte Geográfico – mar./abr. 03; mai./jun. 03
Informativo CIRM – jan./dez. 03
A Macega – mar./abr. 03
Notícia bibliográfica e histórica – abr./jun. 03
Patesca – 2002
Pesquisa Fapesp – mar./03; abr./03; jun./03
Portos e Navios – mar./03; abr./03; maio/03
Revista da Cultura – jan. à jun./02
Soamar Rio Grande – jan./mar. 03
Solidariedade Ibero-Americana – fev./03; maio/03
Tecnologia Militar – nº 1/03
Veredas – abr./03; maio/03; jun./03

CANADÁ

Canada Maritime Tactical Newsletter – 2002
Maritime Affairs – autumn 2002/winter 2003

CHILE

Política y Estrategia – mar./03
Revista de Marina – jan./fev. 03

EQUADOR

Revista del Instituto de História Marítima – dez./02

ESPANHA

Revista General de Marina – dez./02; mar./03; maio/03

ESTADOS UNIDOS*KTB Magazine* – mar./03*Naval War College Review* – autumn 2002*Politics & Policy* – mar./03**FRANÇA***Cols Bleus* – dez./02 a mar./03*Le Droit Maritime Français* – nov./02 a fev./03**INGLATERRA***Marine News* – nov./02; dez./02; jan./03; mar./03*Seabreezes* – jun./02*Via Inmarsat* – abr./jun. 03*Warships* – mar./03**ITÁLIA***Annali Della Facolta di Scienze Nautiche* – v. 61*Rivista Militare* – jan./fev. 03; mar./abr. 03*Rivista Marittima* – jan./03; fev./03; mar./03; abr./03**JAPÃO***SGI Quaterly* – abr./03**MÉXICO***Boletín Mexicano de Derecho Comparado* – mai./ago. 03**PAÍSES BAIXOS***Holland Horizon* – mar./03; jun./03*Revista Europea* – out./02**PORTUGAL***Revista da Armada* – abr./03; maio/03*Revista de Marinha* – abr./maio/03

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Pertencente ao Espaço Cultural da Marinha, há um setor dedicado à evolução do domínio humano sobre as águas, desde os mais usados meios primitivos até os gigantescos petroleiros modernos.

Há também uma exposição sobre a técnica da ciência náutica, mostrando o progressivo aperfeiçoamento dos métodos utilizados para obter-se a posição das embarcações no mar, dando ênfase especial à ação dos navegadores portugueses. Estimulados e dirigidos pelo Infante Dom Henrique, criaram novos tipos de embarcações, tábuas e instrumentos para o cálculo da latitude no mar e cartas náuticas posicionando, o mais corretamente possível, os acidentes descobertos e o desenho das costas avistadas.

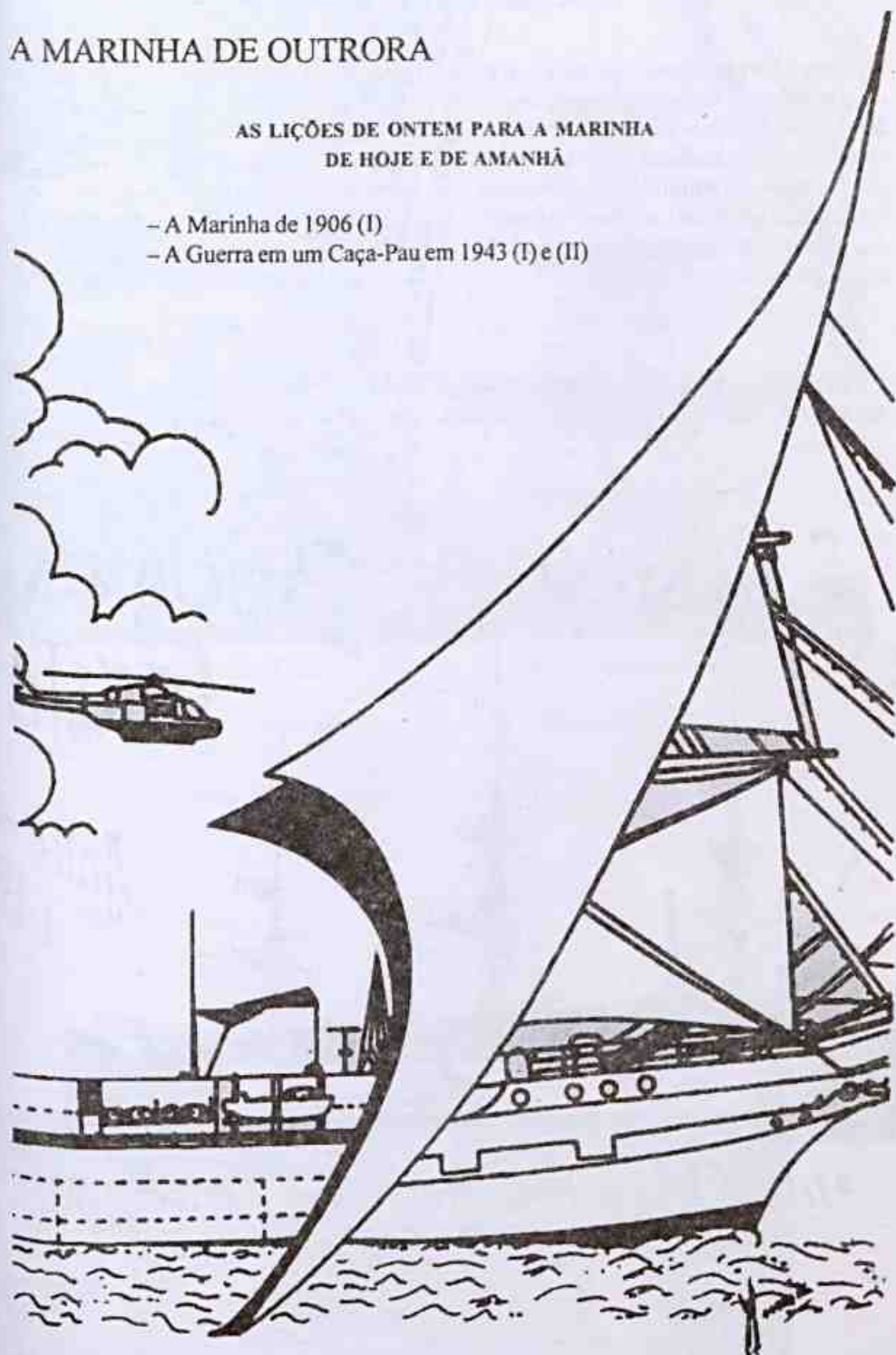
Todo esse conhecimento pode ser obtido visitando o Espaço Cultural da Marinha, aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45, localizado à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV.



A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA
DE HOJE E DE AMANHÃ

- A Marinha de 1906 (I)
- A Guerra em um Caça-Pau em 1943 (I) e (II)



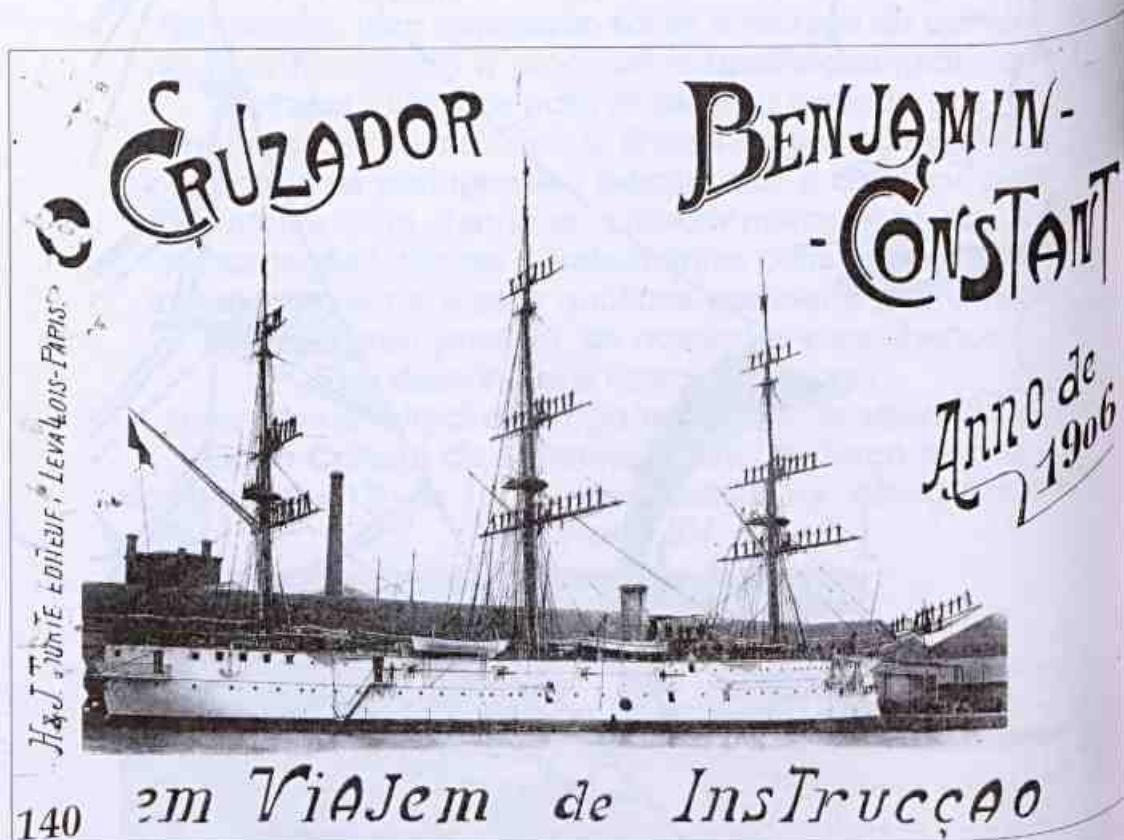
A MARINHA DE 1906 (I)

“Uma figura vale por mil palavras”, afirma o provérbio chinês, com o que concordamos. Daí a decisão da RMB de publicar uma série de fotografias de uma das muitas preciosidades do Arquivo Iconográfico do SDM (Ilha das Cobras), o álbum “O Cruzador Benjamin-Constant em viagem de instrução – Anno de 1906”.

O álbum, retratando com detalhes a vida a bordo, mostra uniformes, a moda dos bigodes, tipos físicos, exercícios, equipamentos, armamento etc, levando o leitor, através de um túnel do tempo, ao início do século passado, quando a vela ainda concorria para a propulsão dos navios de guerra! (Todas as fotos: SDM)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil /; Benjamin-Constant (Cruzador); MO;





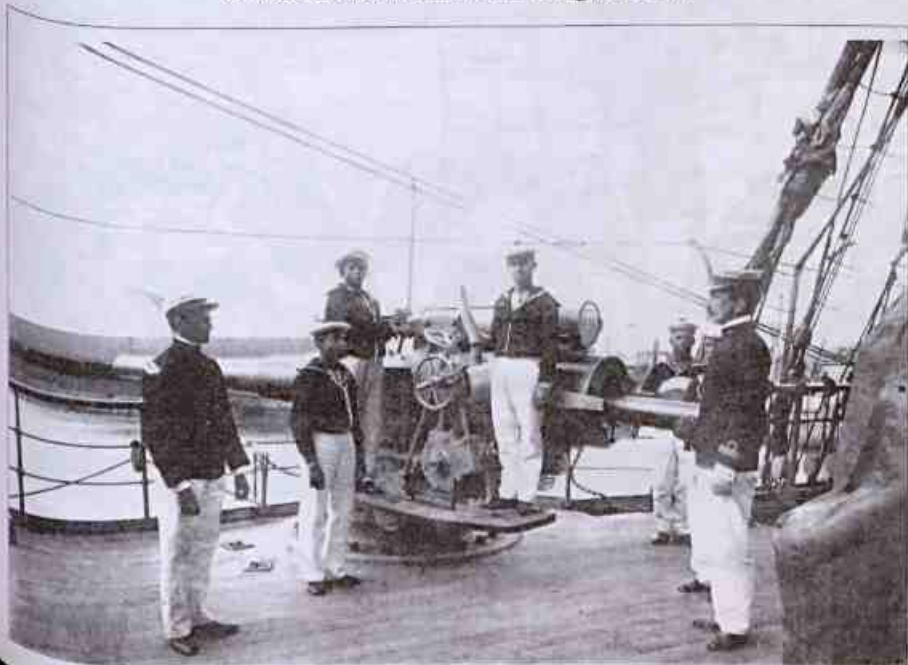
Capitão-de-Fragata Carlos Pereira Lima,
Commandante do Cruzador
Benjamin-Constant, em viagem de instrução
com uma turma de 2^{os} tenentes no ano 1906.

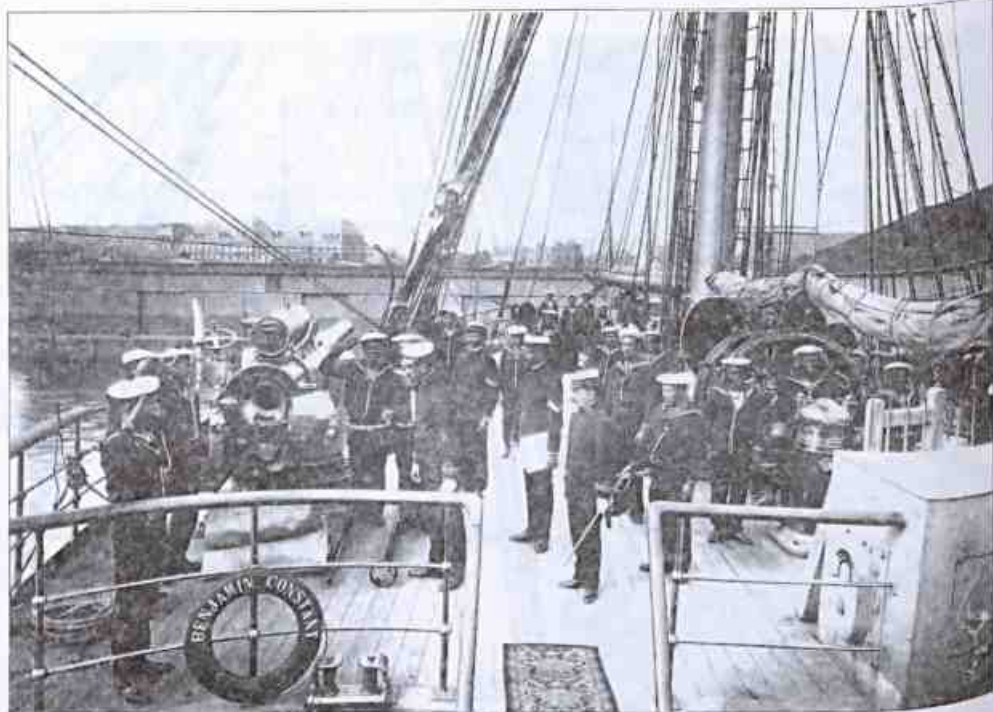


Um exercício de panno

(Grafia da época)

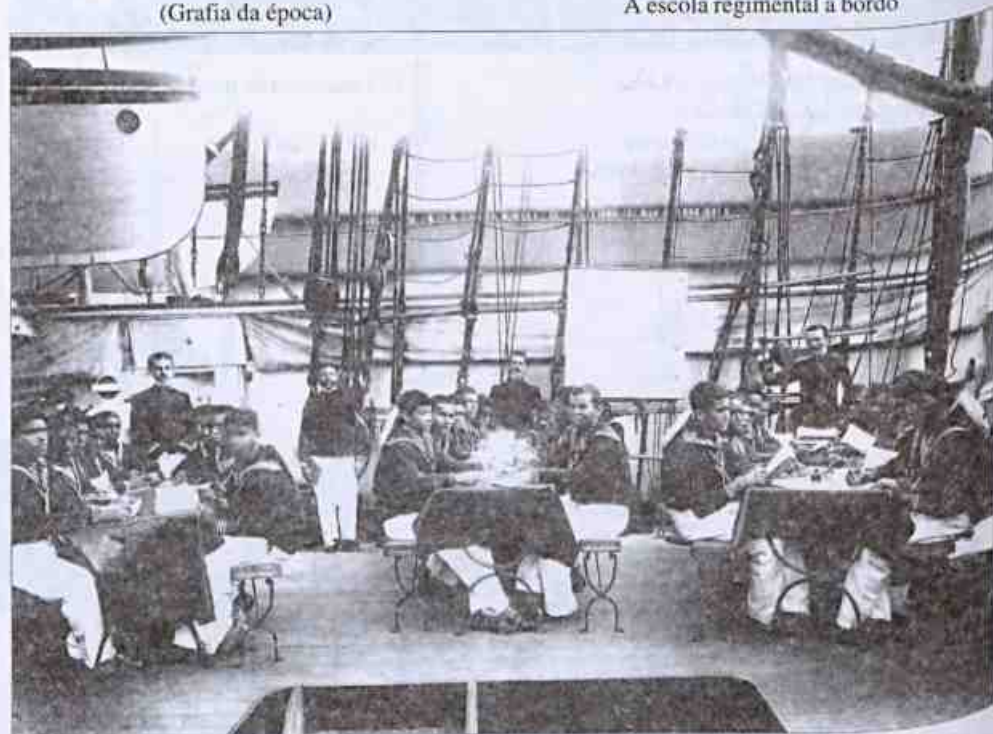
Um exercício com canhão Armstrong de 15 c/m





A inspecção geral do navio
(Grafia da época)

A escola regimental a bordo*



* N.R.: Notar que a Marinha sempre cuidou da educação do pessoal subalterno.

A GUERRA EM UM CAÇA-PAU* EM 1943 (I)

(Da conferência "A Marinha do Brasil na Guerra – 1942/45", proferida pelo então Capitão-de-Mar-e-Guerra Renato de Almeida Guillobel no Clube Militar, em 30 de julho de 1945, publicada em *Subsídios para a História Marítima do Brasil* – Vol. XXIII – 1967)

Do relatório apresentado pelo comandante de um caça-pau (CS *Jaguarão* J-5), Capitão-Tenente Oswaldo Côrtes, extraí as seguintes notas:

"Partimos no dia 3 de julho do porto da Bahia escoltando um grande comboio que se destinava a Trinidad; no setor Salvador-Recife, a escolta seria rendida por outra exclusivamente americana. (segue abaixo)

No dia 6 de julho a escolta foi rendida e entrou no porto de Recife.

Às 4 horas da madrugada do dia 7 foi recebida ordem para seguir com destino a um ponto da costa do Ceará, onde o mesmo comboio fora atacado por submarinos, tendo sido torpedeados dois navios.

Às 4h30min, o navio fez-se ao mar com a velocidade máxima, sendo provável o



Jutaf, o segundo caça-pau a ser recebido, em 1942 (Foto: SDM)

Vários submarinos estavam plotados em nossa rota; os submarinos detectados pelos aparelhos sonoros deveriam ser atacados com bombas de profundidade, e os avistados na superfície por canhão e abalroados, se possível, mesmo com o sacrifício do navio.

contacto com os submarinos inimigos no dia seguinte.

À 1h30min, de 8 de julho foi estabelecido contacto positivo com um submarino em imersão; apesar das condições de mar grosso e grandes vagas, o ataque foi feito com o lançamento de cinco

* N.R.: A Marinha recebeu dos Estados Unidos oito caças-pau: Os classe *Javari* eram: *Javari*, *Jutaf*, *Juruá*, *Juruema*, *Jaguarão*, *Jaguaribe*, *Jacuí* e *Jundiá*.

De casco de madeira, deslocavam 95 toneladas e mediam 107 1/2 x 17 x 6 1/2 pés; seus dois motores diesel somavam 800 BMP, que proporcionavam 15 nós de velocidade máxima. Sua tripulação era de 28 homens. Como armamento dispunham de um canhão de 76mm 23 calibres, apontado no ombro, duas metralhadoras Oerlikon de 20mm AA e calhas e morteiros de bombas de profundidade, além de duas plataformas lança-bomba-granada (estativas). Após darem baixa do serviço ativo, alguns foram transformados para transporte de pessoal na rota Rio-Niterói-Rio.

salvas de bombas, cuja explosão provocou violenta reação no casco do navio, ao mesmo tempo que o embarque de uma grande vaga arrastava a guarnição do canhão de proa.

Foi impossível verificar o resultado positivo do ataque; o contacto foi perdido, sendo portanto duvidoso se houve ou não impacto no inimigo.

Às 3 horas foi atingida a posição onde o comboio fora atacado.

Às 5 horas foram avistados dois caças incumbidos da mesma tarefa.

Às 3 horas um avião *Catalina*, americano, informa a existência de um navio avari-

ado e de duas baleeiras a cerca de 40 milhas de distância.

Às 13 horas foi estabelecido contacto com um navio americano semi-afundado e abandonado pela tripulação; às 13h45min, são recolhidos 13 náufragos de uma baleeira e às 15 horas mais 11 de uma balsa.

Às 17 horas é avistado outro navio semi-submerso; são lançadas várias bombas e feitos disparos de canhão para afundá-lo definitivamente a fim de livrar a navegação do perigo apresentado pelo derelito.

Às 23 horas o navio fundeia em Fortaleza, reabastece-se e parte às 9 horas para continuar as pesquisas..."

A GUERRA EM UM CAÇA-PAU EM 1943 (II)

(Da conferência "A Marinha do Brasil na Guerra - 1942/45", proferida pelo então Capitão-de-Mar-e-Guerra Renato de Almeida Guillobel no Clube Militar, em 30 de julho de 1945, publicada em Subsídios para a História Marítima do Brasil - Vol. XXIII - 1967)

De outro relatório de autoria do Capitão-Tenente Pedro Borges Lynch (CS *Jundiaí* J-8), extraímos os seguintes trechos:

"Às 13 horas do dia 8 de julho de 1943 deixamos Key-West sentindo o orgulho da grande responsabilidade que nos cabia - defender um comboio internacional em águas estrangeiras, através de zonas em que se tinha dado torpedeamento e em que existiam numerosos submarinos inimigos.

Cada setor do comboio foi confiado à guarda de um caça. Coube a um de nós justamente o setor em que se achava o *Cearalóide*.

Por força de nosso serviço, de quando em vez nos aproximávamos desse navio e, nesses momentos, sua tripulação, reconhecendo a bandeira de sua Pátria que altaneira tremulava no mastro do nosso caça, corria pressurosa a borda para nos acenar com entusiasmo, procurando, por meio desses

simples e silenciosos gestos, traduzir tudo o que sentiam os seus corações de bons brasileiros.

Pelo estímulo que nos deram essas espontâneas manifestações, estou certo de que bem os interpretaremos nas seguintes palavras:

'Estamos orgulhosos de ver a nossa bandeira tremulando soberba ao sopro dos mesmos ventos que agitam sua valorosa irmã, a dos Estados Unidos da América do Norte, correndo ambas, com o mesmo destemor, os mesmos perigos e prestando à causa da liberdade os mesmos serviços; neste momento, milhões de brasileiros desconhecem a tua presença aqui, os riscos que a tua vida corre, a tua árdua tarefa, o teu longo afastamento do lar sem a mais leve notícia pelo absoluto sigilo que o teu serviço exige; mas nós, testemunhas vivas do teu penoso e exaus-

tivo trabalho, aqui estamos para te estimular, guardando em nossos corações nosso eterno reconhecimento'.

Nossos corações pulsavam uníssonos com os dos nossos irmãos e nossos acentos traduziam por sua vez não só a admiração que tínhamos pela sua coragem, o orgulho de vê-los enfrentando os perigos da guerra com o mesmo denodo, com a mesma bravura das tripulações dos demais navios das Nações Unidas, como também a profunda e sincera gratidão pelo estímulo que nos haviam dado.

Marinheiros da Marinha Mercante do Brasil: fomos testemunhas dos perigos que afrontastes e do quanto elevastes o nome da nossa Pátria, dignificando-a à custa do sacrifício da própria vida.

No dia 11 de junho, dia em que se comemora o maior feito da nossa história naval — a Batalha do Riachuelo —, viajava o comboio ao largo das costas de Cuba quando, logo ao nascer do sol, fomos chama-

dos, com sinais de holofotes, a atender a uma mensagem do comandante do grupo de caças brasileiros, dirigida aos comandantes, oficiais e guarnições dos navios brasileiros presentes: "Comemora-se hoje a Batalha Naval de Riachuelo. Congratulo-me convosco por termos a honra de comemorar esse glorioso dia em efetivas operações de guerra".

Somente quem sentiu a sensação do isolamento das grandes travessias oceânicas, aumentada pelo silêncio do rádio que a situação de guerra incondicionalmente impunha, pode ter uma idéia do valor daquela simples mensagem.

O comboio continua sem nenhuma ocorrência o seu caminho, até que, às 21 horas do dia 12 de junho, navegando no canal Old Bahamas, ouviu-se pela fonia uma voz que transmitia ao comandante da escolta a seguinte mensagem: "Obtivemos contacto submarino pt Fizemos o ataque lançando cinco bombas

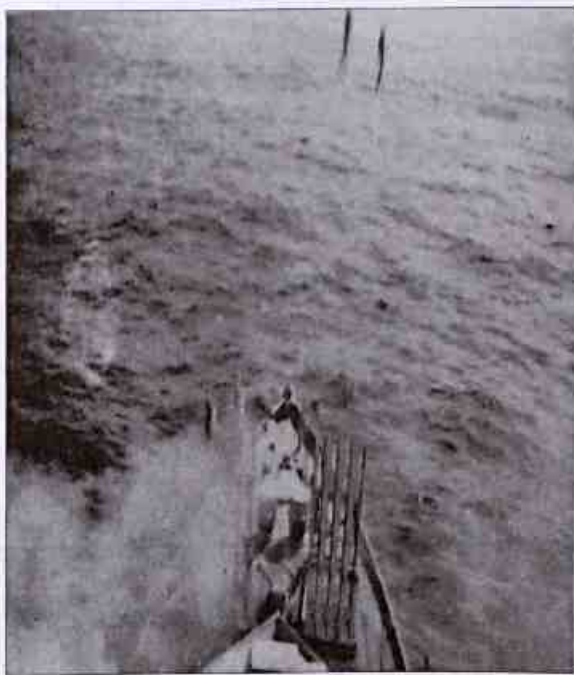
pt Consulto se devemos permanecer neste local ou continuar no nosso posto pt."

Imediatamente a campanha de alarme de todos os escoltas tocava postos de combate e em poucos segundos todos os postos estavam guarnecidos, multiplicando-se os olhares vigilantes na ansiedade sempre crescente de divisar, rompendo a espessa escuridão de uma noite sem lua, a pequena silhueta de um submarino

inimigo que porventura ousasse penetrar na cortina protetora do comboio.

Nesta grande expectativa, o silêncio se fazia absoluto, ressaltando ainda mais os contínuos e intermináveis "pings" do aparelho de procura submarina.

Quinze minutos já se haviam passado quando se ouviu novamente a fonia falar



Bombas-granadas lançadas pela proa, pelas estativas, do C.S. Jaguarão (Foto: SDM)

pela voz do comandante da escolta, dirigida ao caça que obtivera contacto: "Se permanece ainda em contacto deixe o comboio e continue atacando pt Caso contrário ocupe novamente o seu posto."

A resposta foi imediata: "Contacto perdido pt Ocuparei novamente o meu posto".

Pelas mensagens trocadas soube-se logo que o caça em questão era o *Jacuí* da nossa Marinha. Mais uma hora permanecemos nos nossos postos até que foi dada a ordem para se retornar ao regime normal de viagem.

Sem mais ocorrências, continuávamos nossa rota até Guantanamo. Às 10 horas do dia 12 chegávamos àquela Base Naval Americana da Ilha de Cuba.

Na nossa chegada soubemos do desaparecimento do submarino americano *R-12*, no dia 12 desse mês, ao largo do porto de Key-West. Ao recebermos tão triste notícia, longe estávamos de supor que em seu bojo haviam sucumbido dois jovens e esperançosos oficiais da nossa Marinha, os Capitães-Tenentes Alberto Rosauro de Almeida e Júlio Lima de Maura. Esses oficiais ultimavam o Curso de Tática Anti-Submarina na escola dessa especialidade em Key-West, Estados Unidos da América do Norte.

As autoridades locais, pelo gráfico do ataque feito naquela noite pelo Caça-Submarino *Jacuí*, não puseram dúvidas na existência real do submarino atacado, como também na possibilidade de ter sido ele avariado ou afundado.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA> / Segunda Guerra Mundial /; Guerra A/S; Marinha do Brasil; Caça-submarino; Md'O;

**Dentro da vida, dentro de você
tem uma força e uma sabedoria
que está ao seu dispor, se assim
você desejar. Deseje! Almeje e
mãos a obra!**

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*.

A *Revista Marítima Brasileira* de julho de 1903 publicou cinco extensos artigos:

OS INSTRUMENTOS NÁUTICOS DE LORD KELVIN (SIR WILLIAM THOMPSON), em continuação à edição de maio de 1903. A matéria dá ensinamentos sobre os instrumentos náuticos, conforme tradução do Primeiro-Tenente Radler de Aquino do *Manual do Almirantado para Desvio de agulha*, do ano de 1901, Londres, que ocupou 41 páginas da nossa revista.

INSTRUÇÕES GERAES PARA OS HYDROGRAPHOS DO ALMIRANTADO INGLEZ, em continuação à edição de junho de 1903. Na terceira parte, o artigo discorre sobre "Avisos Hydrographicos e Roteiros"; na quarta parte, sobre "Systema de Orthographia"; na quinta, sobre o "Movimento das Águas"; na sexta, sobre "Ob-

servações Astronômicas", com tradução do Capitão-Tenente Henrique Boiteux.

SERVIÇO E DISCIPLINA DOS NOSSOS NAVIOS DE GUERRA, de autoria do Primeiro-Tenente Arthur Thompson, em continuação a edições anteriores – desde setembro de 1902, quando foi publicado o Capítulo I – Disciplina a bordo de um navio.

Em seqüência, foram publicados nas revistas de 1903, com detalhamento:

Capítulo II – Organização de uma Marinha Militar

Capítulo III – O Almirante

Capítulo IV – O Comandante

Capítulo V – O Official-Immediato

Capítulo VI – O Official de Quarto

Capítulo VII – O Guarda-Marinha

Capítulo VIII – Vida Interna a Bordo

Capítulo IX – O Official-Marinheiro

Capítulo X – O Marinheiro

Capítulo XI – Saudação Naval Militar

Capítulo XII – Cerimonias a bordo no serviço ordinário

Capítulo XIII – Revista e aulas à equipagem

Capítulo XIV – As nossas idéias

O trabalho do Primeiro-Tenente Arthur Thompson mostra a organização administrativa da Marinha de forma bastante detalhada, sendo publicado pela RMB para orientação das tripulações.

PHAROLOGIA – em continuação a edições anteriores, especifica normas e instruções sobre o assunto e descreve praticamente todos os faróis da costa brasileira.

ESTUDOS COMPARATIVOS DAS MARINHAS MILITARES, de autoria do Primeiro-Tenente Arthur Thompson, é um pormenorizado estudo de 32 páginas, que prossegue em edições posteriores. Transcrevemos o trecho inicial da parte inaugural do trabalho:

“Interessante quão proveitoso para nós-outros, o estudo que vamos emprender – não offerece aos nossos leitores, ao momento, senão um ensaio de assumpto tão momentoso.

Autoridades na materia nos auxiliarão, e à proporção que formos escrevendo, iremos citando os autores onde são colhidos os elementos que intercalaremos nas nossas considerações.

Para obedecer o nosso trabalho a um certo methodo, nós o dividiremos em cinco partes:

1ª Parte – O canhão e a couraça; o couraçado;

2ª Parte – Architetura naval;

O ariete; evolução navaes e guerras de esquadras. Composição das marinhas.

3ª Parte – Comparação das marinhas modernas; reorganização;

4ª Parte – O torpedo e a torpedeira; o submarino.

5ª Parte – A guerra moderna; ataque e defesa.”

*
* *

A seguir, reproduzimos outras matérias, estas menores, publicadas na RMB de julho de 1903.

ANIMAIS UTILIZADOS NAS EXPERIÊNCIAS COM EXPLOSÕES DE TORPEDOS

Em Cherbourg foram feitas experiencias no Submarino *Naïade* afim de determinar as consequencias de explosão de um torpedo na vizinhança de navio submergido. Foram também empregados os carneiros e os torpedos foram inflammados nas distancias de 30, 40 e 50 metros, nada soffrendo os animaes.

MARINHA DE RECREIO

Da revista sportiva *A Canonagem* extrahimos o seguinte:

Na regata de 21 de junho, em Botafogo, sahiram vencedores no 1º pareo a canôa *Flôr*; no 2º *Cecy*; no 4º o yole *Natação*; no 6º *Celta*; no pareo de honra para juniors venceu a canoa *Sparta*; no 8º *Icaria*.

Estiveram representados os seguintes clubs do Rio de Janeiro e Nictheroy: Internacional; Natação; Boqueirão; Gragoatá; Vasco da Gama; S. Christovam; Guanabara; Flamengo; Icarahy; Nautico; Botafogo.

RECRUTAMENTO NA MARINHA RUSSA

O recrutamento para a marinha russa só se verifica nas comarcas do littoral marítimo ou dos grandes rios e lagos.

O serviço é obrigatório durante sete annos na activa e tres na reserva.

Os individuos pertencentes a esta reserva são chamados a dous exercicios annuaes, que duram, cada um delles, seis semanas.

Possue a Russia uma reserva naval de cruzadores mercantes, a qual forma a *Frota voluntaria*. É esta dirigida por official de marinha e os commandos dos navios também desempenhados por officiaes do mesmo corpo. O pessoal restante, que é civil, pertence á reserva auxiliar.

SUBMARINOS NÃO SÃO ADOTADOS NA MARINHA ALEMÃ

Lemos na *Rivista Marittima*: O almirantando alemão pronunciou-se definitivamente contra a adopção dos subma-

rinós, depois de um atento exame dos resultados obtidos nas nações que teem adoptado este novo typo de navios e muitas provas feitas em Kiel.

A autoridade predita chegou á conclusão de que os submarinos, em seu estado actual, não teem valor apreciavel nem para o ataque nem para a defesa.

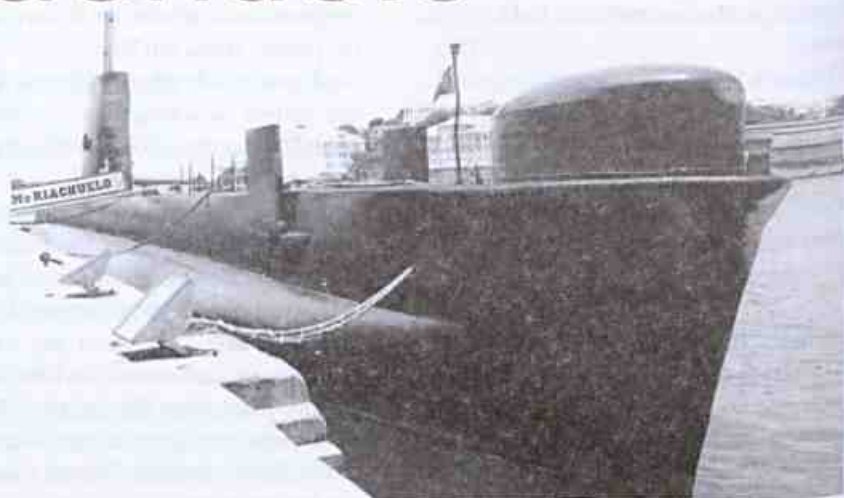
Este juízo de autoridades militares maritimas alemãs não differe do dado em outras occasiões por eminentes personalidades technicas allemãs, o que faz suppor que seja elle inspirado em especiaes criterios, os quaes não nos compete indagar, porquanto uma tão decisiva affirmacão de homens estudiosos e competentes parece em aberta contradicção com a de pessoas não menos technicas de outras marinhas.

**É na educação dos filhos
que se revelam as virtudes dos
pais.**

Coelho Neto

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº - Centro. A visita pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos
podem ser marcadas pelos telefones
(0XX-21) 3870-6025 e 3870-6879.

NECROLÓGIO

† 10/11/2002 – VA

EDUARDO DE OLIVEIRA RODRIGUES



**EDUARDO DE OLIVEIRA
RODRIGUES**

★ 13/3/1929

† 10/11/2002

O Almirante Rodrigues era filho de Eduardo Rodrigues Garcia e Maria de Lourdes de Oliveira Rodrigues. Nasceu no Rio de Janeiro.

Ingressou na Marinha com 17 anos de idade (1º/3/46), diplomando-se guarda-marinha em 29/12/1951. Suas promoções foram todas por merecimento: a segundo-tenente em 7/4/53, a primeiro-tenente em 7/10/54, a capitão-tenente em 7/4/57, a capitão-de-corveta em 7/5/62, a capitão-de-fragata em 30/8/66 e a capitão-de-mar-e-guerra em 26/3/71. Alcançou o almirantado em 31/7/77 e o posto de vice-almirante em 25/11/82. Passou para a reserva remunerada em 12/6/86.

Seus primeiros embarques foram: Contratorpedeiro *Marcílio Dias* (5/53 a 6/56), Contratorpedeiro *Ajuricaba* (6 a 9/56), Contratorpedeiro de Escolta *Baependi* (12/56 a 2/57), Submarino *Tupi* (4 a 7/58), Submarino *Tamoio* (7 a 8/58) e Submarino *Humaitá* (8/58 a 7/60).

Os próximos foram como comandante: Navio-Varredor *Jutai* (8/60 a 6/62), Corveta *Imperial Marinheiro* (3 a 10/66), Submarino *Rio Grande do Sul* (1/70 a 3/71). Como almirante, comandou a Força de Transportes da Marinha (8/77 a 7/78).

Durante a greve de marítimos, comandou o Navio Mercante *Fernão Dias* (19/1 a 8/2/63).

Em terra chefiou a Base Almirante Castro e Silva (10/88 a 12/89) e a Capitania dos Portos do Espírito Santo (1/71 a 6/73) e, como almirante, chefiou a Comissão Naval Brasileira na Europa (8/78 a 9/80), o Comando Naval de Brasília (8/81 a 7/83), a Diretoria de Obras Cíveis da Marinha (7 a 12/83) e a Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (11/83 a 4/86).

Serviu ainda no Centro de Adestramento Almirante Marques Leão (8/62 a 11/64), no Serviço Nacional de Informações (Agência do Rio de Janeiro) (11/66 a 3/68) e na Escola de Submarinistas como imediato (11/64 a 8/65), no Gabinete Militar da Presidência da República, como assistente para a Marinha (3/74 a 8/77) e no Estado-Maior

da Armada, como assistente para Informações (11/80 a 8/81).

Embarcou ainda no Comando da Força de Submarinos, como assistente (8/65 a 2/66) e como chefe de estado-maior (cumulativamente de 10/68 a 12/69 e de 6/73 a 3/74).

Seus serviços foram reconhecidos pelas inúmeras condecorações que recebeu, a saber: Medalha Militar de Ouro, Medalha Mérito Marinheiro com três âncoras, Ordem do Mérito Naval, Militar, Aeronáutico nos graus de grande oficial, comendador e oficial, respectivamente; Ordem do Rio Branco no grau de grande oficial e de Brasília no grau de comendador; Medalhas Tamandaré, Pacificador e Santos Dumont e do Mérito Mauá (Cruz Mauá).

Governos estrangeiros o agradeceram com as medalhas estrela das Forças Armadas do Equador e Ordem da Águia Asteca do México, esta no grau de comendador.

Os governos do estado do Espírito Santo e das cidades de Vitória e Vila Velha outorgaram-lhe os respectivos títulos de cidadão.

À família do Almirante Rodrigues, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

UM ADEUS A RODRIGUES

ARMANDO VIDIGAL

Vice-Almirante (Ref^o)

ODYR BUARQUE DE GUSMÃO

Contra-Almirante (Ref^o)

É sempre doloroso e difícil falar de um amigo que partiu, mas não gostaríamos que estas palavras fossem tristes porque temos a certeza de que o Rodrigues não gostaria que assim fos-

sem. Afinal, uma das suas maiores características, desde os tempos de Villegagnon, era a alegria e, convenhamos, uma vida marcada pelo sucesso não pode ser lembrada com pesar.

A vida do Rodrigues seguiu o curso de todos nós oficiais de Marinha de carreira com duas grandes vertentes: a componente profissional e a familiar.

Ingressou na Marinha em 1º de março de 1946. Graduou-se em 29 de dezembro de 1951, realizando a seguir, a bordo do Navio-Escola *Almirante Saldanha*, a Quarta Viagem de Circunavegação da Marinha. Seu merecido conceito de *muito safo*, conquistado como integrante da equipe que entusiasmava as competições esportivas na Escola Naval, levou-o a ser escalado para encarregado das salvas no *Saldanha*, função que desempenhou com desenvoltura, desde o aquecimento da pólvora na padaria até as improvisações quando ocorriam negas.

Ainda jovem optou por se tornar submarinista. Na Força de Submarinos passou a maior parte de sua vida operativa, quando embarcou, por um breve período, nos antigos Submarinos *Tupi* e *Tamoio* e, posteriormente, por dois anos, no Submarino *Humaitá*. A seguir exerceu as funções de imediato e instrutor da Escola de Submarinos, assistente do comandante da Força e comandante da Corveta *Imperial Marinho*, que na época, como navio-de-apoio, integrava-se à Força de Submarinos. Neste cargo lhe foi concedida, pelo comandante da Força de Submarinos, citação meritória por sua dedicação, operosidade e entusiasmo pela carreira. Promovido a capitão-de-fragata, somente regressou à Força de Submarinos em outubro de 1968, para comandar a Base Almirante Castro e Silva, cumulativamente com as funções de chefe do Estado-Maior da Força. A partir de 2 de janeiro de 1970, passou a exercer o comando do Submarino *Rio Grande do Sul*, havendo participado da Operação Unitas XI. De sua caderneta-registro constam as seguintes palavras no louvor que lhe foi dado pelo comandante da Força: "oficial

inteligente, sempre disposto à colaboração pronta e desinteressada, hábil no trato, entusiasta de sua especialidade, com elevado espírito de classe e dotado de apreciável capacidade de iniciativa". Neste ponto, por injunções de carreira, o Capitão-de-Fragata Rodrigues afastou-se de sua especialidade, deixando entre seus colegas submarinistas a imagem de um profissional zeloso, dedicado, alegre, capaz de criar um sadio clima de cordialidade entre todos que tiveram o privilégio de com ele compartilhar momentos suaves e de tensão profissionais. Continuou, entretanto, sempre presente a todas cerimônias de conagração, que se realizam na Força como uma demonstração de seu apreço aos antigos e novos companheiros e de sua crença no espírito de corpo, que sempre imperou na Força de Submarinos.

Ainda como capitão-de-corveta, em 1963, por ocasião de greve na Marinha Mercante, exerceu o comando do Navio Mercante *Fernão Dias*.

Após o comando da Corveta *Imperial Marinho*, afastou-se das atividades profissionais na Marinha, por ter sido designado para permanecer à disposição do Serviço Nacional de Informações (SNI), considerada como comissão militar de serviço relevante. Durante pouco mais de um ano, "deixou indelevelmente marcada sua passagem neste serviço por suas excelsas virtudes, dedicação integral e eficiente ao serviço que lhe esteve afeto, com dinamismo e honestidade de propósito, como também pela lhanza de trato, o que lhe granjeou a admiração, a amizade e o respeito de seus chefes, companheiros e subordinados ..."

Regressando à Marinha, foi designado capitão-dos-portos do Estado do Espírito Santo, com sede em Vitória, acumulando as funções com as de presidente do Conselho Regional do Trabalho Marítimo. Nos 26 meses em que permaneceu em Vitória,

"exercendo a complexa função, confirmou o conceito de oficial eficiente e dedicado. Perfeitamente integrado à comunidade, encaminhou com habilidade os estudos para a construção da nova sede da capitania. Inteligente e culto, realizou estudos sobre os portos de Tubarão e Vitória, tendo desempenho seguro e atuante em tudo que se relacionou com a segurança da navegação na área, e conduzindo com conhecimento de causa e justiça os dissídios entre empregados e empregadores da orla marítima".

Num justo reconhecimento ao cordial entendimento com as autoridades estaduais e municipais e ao relacionamento com a sociedade local, foram-lhe concedidos os títulos de Cidadão Honorário de Vilha Velha, Cidadão Vitorienense e Espírito-Santense.

Sua passagem pelo SNI, onde conquistou o respeito e a amizade de colegas das outras Forças, consolidou o prestígio que mais adiante, em 1974, conduziram-no a ser convidado a exercer o cargo de subchefe de Marinha do Gabinete Militar da Presidência da República. Seguiu-se um período de cerca de três anos e cinco meses (de 15/3/74 a 11/8/77) de intensa atividade e viagens pelo Brasil afora integrando o Destacamento Precursor ou a própria Comitativa Presidencial. Destacam-se as viagens ao Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte e à República Oriental do Uruguai.

Concluindo um extenso elogio do chefe do Gabinete Militar, destaca-se a seguinte citação: "Ao me despedir do Almirante E. de O. Rodrigues, tenho a honra de elogiá-lo por suas altas qualidades de caráter e inteligência e ressaltar os relevantes serviços prestados à Presidência da República, com excepcional dedicação e alto valor profissional ... e que possa continuar servindo à Mari-

nha brasileira e ao Brasil com o mesmo espírito de grandeza que sempre caracterizou sua extraordinária carreira militar."

Em 31 de julho de 1977, atingiu o Almirantado, sendo nomeado comandante da Força de Transporte da Marinha. Exerceu o cargo pelo período de um ano, havendo participado das Operações Romike Charlie e Delta, Anfibiex I e Dragão XIII.

Em ordem de serviço, o comandante de Operações Navais assim se refere à atuação do Almirante Rodrigues: "Dota-do de invulgar dinamismo e acendrado amor à Marinha, irradiou-os aos seus comandados, coordenando e conduzindo uma equipe coesa, que pôde superar com brilho e inteligência as sérias dificuldades logísticas, inerentes à escassez de combustíveis e sobressalentes, que ora defrontamos..."

Em 30 de agosto de 1978, assumiu o cargo de presidente da Comissão Naval Brasileira na Europa. Esta foi a segunda e a mais longa comissão no exterior. Em meados de 1960, juntamente com seu colega de turma Capitão-Tenente Francisco Paulo Magaldi, integrou a Comissão de Recebimento dos Navios-Varredores *Javari* e *Jutaí*, este sob seu comando, em Charleston, Estados Unidos. Esta comissão foi coroada de pleno êxito, conforme atesta o elogio do chefe do Estado-Maior da Armada, transcrevendo palavras do comandante da Força de Minagem do Atlântico da Marinha americana: não só pelos resultados obtidos na prontificação dos navios e exercícios no mar, como também, "concorrendo pelo alto crédito da Marinha brasileira junto às autoridades americanas".

Na CNBE sua atuação voltou-se para a instalação da nova sede da Comissão, "sem arrefecer a aceleração das atribuições específicas de uma OM de natureza bem diversa das demais. Com sua ação firme, dei-

xou a marca de uma eficaz administração à frente da CNBE”.

Após uma rápida passagem de sete meses como subchefe de Informações do Estado-Maior da Armada, passou a exercer, por um período de cerca de dois anos, o Comando Naval de Brasília, quando suas atividades restringiram-se a representações e administração, no escalão adequado, do complexo imobiliário da área.

Em 25 de novembro de 1982, foi promovido a vice-almirante.

Em 7 de julho de 83, após tantos anos, regressou ao Rio de Janeiro para assumir a Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, o que se deu em 22 de dezembro de 1983, exercendo o cargo até 2 de abril de 1986, quando de sua passagem para a reserva remunerada, tendo completado 45 anos 7 meses e 21 dias de serviços prestados à Marinha. Ingressou na Marinha ainda na adolescência, com 17 anos, deixando-a com 54 anos – todos esses anos de total dedicação à carreira sem nunca haver exercido qualquer atividade remunerada extra-Marinha.

Nós, seus colegas de turma, o conhecíamos muito bem. De nosso tempo de Escola Naval guardamos a imagem de um jovem alegre, com talento musical, gozador elegante, incapaz de ofensas, sempre disposto a colaborar para que a torcida nas quadras de esporte, nos campeonatos internos ou externos, tivesse uma esplêndida animação. Não media esforços e tinha ótima predisposição para trabalho em equipe. Sua presença nesses eventos era imprescindível, compondo músicas, chistes, colaborando na confecção de cartazes e inflamando a torcida. Sentia-se muito à vontade nessas fainas; era um talento nato para este tipo de atividade. Conforme a vida foi passando, com novas preocupações,

sua verve foi-se arrefecendo. Por vezes, em momentos de descontração e muito na intimidade dos amigos, tudo voltava com uma risada pouco expansiva e gestos bruscos muito de seu feitio. Eram, porém, muito raros esses momentos de nossa mocidade.

Muito responsável, ético e escrupuloso nos assuntos de serviço, a permanente luta por mais bem desempenhar suas funções e cargos moldou-lhe o comportamento, tornando-o menos expansivo, mas não sua natureza amigável e sua sempre disposição para auxiliar quem dele viesse precisar e, com especial carinho, seus subordinados.

Há pouco tempo, numa roda de colegas de Marinha, ao comentarmos que escreveríamos umas palavras a respeito do Rodrigues, alguém, que não seu colega de turma nem submarinista, disse-nos com simplicidade: “Diz coisas bonitas dele, que ele merece.” Eloquente e feliz este aparte. Repetir estas palavras despretensiosas e sinceras é de fato uma grande homenagem que lhe podemos prestar, Rodrigues. Se nos falta arte para escrever, sobra-nos sentimento em reconhecer seus atributos pessoais e profissionais.

Ao se transferir para a reserva, não se deixou seduzir pela vida calma e tranqüila que a ociosidade poder-lhe-ia proporcionar. Integrou-se, no período de 1989 a 2002, aos quadros da Associação Comercial do Rio de Janeiro. Iniciou uma nova carreira como sócio-pessoa física e foi galgando, sucessivamente, os cargos de diretor convocado, diretor eleito, benemérito e vice-presidente do Patrimônio. Participou com destaque do Conselho Empresarial de Transportes e do Conselho de Assuntos Estratégicos. Neste teve oportunidade de divulgar e incentivar o trabalho ainda hoje aplicado no Centro de Instrução Almirante Graça

Aranha e intitulado "Jogos de Navegação", de autoria de nosso colega de turma Comandante Wilson Fleury Campello.

Concluindo, pode-se afirmar que o Almirante Rodrigues prestou "relevantes serviços ao sistema empresarial em nome da ACRJ".

Foi eleito presidente do Clube Naval para o biênio 1995/1997. Com a mesma seriedade, prudência e entusiasmo dedicou-se a nossa entidade de classe. Preocupou-se sempre em melhorar seu valioso patrimônio, constituído pelos bens materiais e culturais. Dentre outras iniciativas em sua gestão, poderíamos destacar: implantação de um plano de saúde para os funcionários, início dos estudos para o estabelecimento de um plano de carreira dos funcionários, início da informatização dos serviços do Clube, lançamento da 2ª edição do Dicionário Marítimo Brasileiro, de autoria do saudoso Almirante Herick Marques Caminha, catalogação do acervo das obras de arte e objetos de valor artístico da sede social e reajustes dos contratos de aluguel.

Atribuiu especial atenção ao adequado e elevado entrosamento com o presidente do Clube Militar e com o presidente do Clube da Aeronáutica na preservação dos interesses da classe militar e no relacionamento com as autoridades navais. A sociedade civil, como sempre, mereceu todo seu apreço.

Promoveu a reintegração de Dom Pedro II, na forma de "*Post Mortem, In Memoriam*" como presidente honorário do Clube Naval, resgatando uma dívida de honra com o nosso Imperador.

Foram dois anos de grande dedicação ao Clube, com suas tarefas diárias iniciando-se por volta das 10 horas prolongando-se invariavelmente até as

19 horas. Foi um período de grande e assíduo trabalho, voltado mais para os aspectos de aprimorar a infra-estrutura do Clube, em detrimento dos aspectos promocionais. O trabalho fluía em ambiente de grande harmonia; foi uma época em que se sentia feliz e realizado.

Construiu com sua mulher, Corina, dedicada companheira de sempre, uma família feliz. Têm um filho, também Eduardo de Oliveira Rodrigues, casado com Cissa, que lhe deu o terceiro Eduardo da família. Foi um lar em que imperou a harmonia do casal, que poderá servir de modelo para todos. As vicissitudes da vida que o destino lhes impôs em seus últimos anos em nada arrefeceram seu ânimo forte, seu bom senso e sua tranquilidade nas horas mais ingratas. Não era, em absoluto, de se lamentar; sofria com resignação. Foi um chefe de família exemplar.

Rodrigues será sempre uma prazerosa lembrança para seus colegas da Turma de Aspirantes de 1946 da Escola Naval. Não era dado a discussões; hábil negociador, procurava conciliar o que para os outros era inconciliável. Mesmo nas horas difíceis, soube ser equilibrado, sereno – eis os atributos que emolduraram uma vida feliz o quanto Deus a quis.

Nossos votos de sentido pesar à família.

A você, Rodrigues, nossa saudade!

Em 7 de abril de 2003.

Observação: Os autores muito agradecem as prestimosas e valiosas colaborações de seus colegas da Turma de Aspirantes de 1946 da EN, dos oficiais que integraram a Diretoria do Clube quando o Almirante Rodrigues foi seu presidente e ao Sr. Nestor Rolim, secretário-geral da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

O RODRIGUES QUE CONHECI

HERALDO MESSEDER DE SOUZA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref¹⁹)

Rodrigues, já no Curso Barata, ficou mais conhecido, dentro da turma, pelo apelido carinhoso de Careca (até hoje não se sabe qual o motivo desse apelido, pois sua cabeleira era considerada do tipo normal).

Naquela ocasião, residia na Rua Humaitá, no bairro de Botafogo, tendo cursado o Colégio Acadêmico. Este fato provavelmente influenciou para que se tornasse um botafoguense "doente".

Logo no Curso Prévio da Escola Naval, em 1946, o então aspirante número 046 revelou ser dotado de um espírito crítico e um temperamento alegre e gozador, sempre criando brincadeiras com seus colegas, podendo-se dizer que muitas vezes transformava um limão amargo em uma doce limonada. Era único no emprego dos termos de marinharia. Só ele sabia empregá-los daquela forma: preciso no seu significado viável e calhando como uma luva nas gozações.

No esporte, era um apreciador do Grêmio de Vela, tornando-se logo um grande "paneleiro". Participava com destaque da equipe de vôlei.

Na música, seus dons contribuíram para que fosse integrante de um conjunto musical da turma, dentro da programação do Clube do Violão da Escola, criado nos bons tempos de Tornaghi chefe do Departamento Escolar. Este conjunto era formado pelos talentosos colegas Caldas (violão), Danilo e Neiva (piano), Edelman (contrabaixo), Ovale (violão) e Farias Melo (vocalista), sob a batuta do "ma-

estro" Tibaú. O Careca se encarregava da bateria, ameaçando o prestígio de Gene Krupa.

A sua atuação mais marcante na Escola foi como animador de torcidas, em parceria com outros colegas também notáveis: Aspirante Silva Souza, mais conhecido como Príncipe Submarino (o Sub), e Penido com suas caricaturas e desenhos famosos.

Por ocasião dos jogos esportivos, nos quais a Escola Naval disputava com as demais escolas militares, Colégio Mackenzie de São Paulo (MAC-NAV) e alguns clubes esportivos do Rio de Janeiro, a participação da Torcida Organizada era imprescindível para a conquista dos bons resultados. O entusiasmo era contagiante, graças à animação do Careca, Sub e de alguns poucos mais.

Na literatura, foi um grande colaborador da revista *A Galera*.

Como guarda-marinha, na inesquecível Viagem de Instrução, realizada a bordo do Navio-Escola *Almirante Saldanha*, Quarta Viagem de Circunavegação da Marinha, conhecendo melhor o mundo, coletando novas experiências, foi aumentando o seu espírito alegre e brincalhão, contribuindo para quebrar a monotonia, que é de se esperar nas travessias mais longas, com vários dias de mar.

Podemos dizer que o nosso amigo Careca, para a sua Turma da Escola Naval (Turma EN-46), pode ser considerado uma "estrela" que estará sempre presente nas noites de nossa memória brilhando e irradiando alegria com as suas notáveis tiradas e brincadeiras.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Rodrigues, Eduardo de Oliveira /; Necrológico;

ERRATA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

3º trim/1998, pág. 249

NECROLÓGIO

O texto correto é o a seguir:

ANTÔNIO MOYA GOMES

Contra-Almirante (Intendente de Marinha)

★ 27 de abril de 1928

† 6 de janeiro de 1998

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Francisco Moya **Fortes** e Antônia Gomes Lopes.

Foi declarado guarda-marinha em 9 de abril de 1947 e promovido a primeiro-tenente em 6 de setembro de 1949; a capitão-de-corveta em 16 de dezembro de 1955; a capitão-de-mar-e-guerra em 16 de agosto de 1966. Alcançou o almirantado em 31 de março de 1975. Passou para a reserva remunerada por decreto de 27 de abril de 1981. Na sua carreira recebeu inúmeras referências elogiosas e elogios.

Possuía as seguintes condecorações: Medalha de Serviço Militar (passador de ouro); Ordens do Mérito Naval, do Mérito Militar, do Mérito Aeronáutico e do Mérito Rio Branco, todas no grau de comendador;

Medalhas dos Méritos Tamandaré e de Santos Dumont e Medalha do Pacificador.

Em seus mais de 38 anos de serviço naval, embarcou/serviuiu na Diretoria de Engenharia Naval, no Navio-Transporte *Custódio de Mello*, na Diretoria de Intendência de Marinha (três vezes), no comando do 5º Distrito Naval, no Estado-Maior da Armada, e na Diretoria de Administração da Marinha (vice-diretor).

Exerceu a direção/encargo do Depósito de Subsistência do Rio de Janeiro, da Imprensa Naval, do Centro de Controle e Estoque de Material da Marinha e, como almirante, a direção do Serviço de Auditoria da Marinha e a sub-chefia do Estado-Maior das Forças Armadas.

Além dos cursos normais de carreira foi aprovado nos cursos de Comando e Estado-Maior e no Superior de Guerra, ambos de Escola Superior de Guerra.

À família do Almirante Moya, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

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 GUERRA DE SECESSÃO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

(*RMB* 3º trim/2001 – págs. 79 a 115)

WACHUSETT ou WASSUCHETS

Recebemos do Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN-Ref⁹) DINO WILLY COZZA* correspondência que trata do incidente ocorrido em 7 de outubro de 1864, época da Guerra de Secessão, entre dois navios norte-americanos que estavam no porto de Salvador, Brasil. A seguir, publicamos um resumo da carta:

“Em agosto de 2002, participando do Congresso Internacional de História Militar na cidade de Virgínia, Estados Unidos, apresentei um trabalho de minha autoria

sobre as consequências da Guerra Civil norte-americana para o Brasil. A idéia básica era lembrar o maior êxodo político para o Brasil de cidadãos norte-americanos na história daquele país.

Para referir-me ao incidente entre dois navios americanos ocorrido durante o conflito, consultei diversos documentos, quando pude observar as diferentes formas como estava grafado o nome de um dos navios envolvidos, o *Wachusett*. Reconhecendo não ser um nome comum nem fácil

* N.R.: Dois dias antes de a *RMB* ser enviada para impressão, recebemos a triste notícia do falecimento do CMG Cozza, a 19 de agosto, quando representava o Brasil, pelo Instituto de Geografia e História Militar, em conferência na cidade de Bucareste, Romênia.

de se grafar, pude avaliar o quanto era difícil, antes do advento do computador, a tarefa de produzir trabalhos escritos, especialmente no tocante à revisão. Sendo assim, justifica-se plenamente a diversidade de grafias para o nome do referido navio nas obras por mim consultadas, das quais destaco duas:

– *Efemérides Navais*¹, de José Egydio Garcez Palha (1850-1898), autor a quem recorro há cerca de meio século, onde o episódio está relatado como envolvendo ‘o vapor confederado *Florida* e o vapor *Wassuchets*’ (assim mesmo, com ss e ts);

– *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*², do Almirante João do Prado Maia, de 1975, na qual o autor refere-se ao “Caso do *Massachusetts*”, deixando claro que o caso é o mesmo, pois a data, os detalhes e o nome do *Florida* correspondem.

Cabe observar, ainda, que na sua obra Prado Maia inclusive cita a fonte Garcez Palha e suas *Efemérides Navais*, o que deixa claro também ter sido vítima do velho erro de revisão.

Deixo aqui, então, este registro, para que futuros pesquisadores saibam exatamente como se grafa o nome do navio da Marinha da União que estava no porto de Salvador em 1864.

Vale registrar, ainda, que a Marinha dos Estados Unidos atualmente relembra o episódio no seu Museu Naval de Norfolk. Encontra-se lá um mostruário de grandes proporções com um mapa do Brasil indicando o porto de Salvador e, para esclarecer aos visitantes, um professor e pesquisador de história circula pelo local trajando um uniforme de capitão-de-mar-e-guerra confederado e com uma longa barba grisalha, relatando o caso do USS *Wachusett*.³

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História Naval /; Marinha dos Estados Unidos; Cruzador; Carta dos Leitores;

A NOVA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA NACIONAL DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

(RMB, 1º trim/2003 – págs. 49 a 99)

Recebemos do Sr. Pedro Paulo Silveira Felicíssimo³ a carta a seguir transcrita:

“A respeito do excelente artigo do Vice-Almirante Armando Vidigal intitulado *A Nova Estratégia de Segurança Nacional dos EUA*, gostaria de tecer algumas considerações que permitam compreender que este processo de hegemonia evoluiu naturalmente dos fatos históricos que o precederam.

Na entrada do século XX, a geopolítica de poder que prevalecia no cenário internacional denominava-se macroestrutura eurocêntrica, cujo sustentáculo principal era a “Pax Britânica”, sob a liderança do império colonial da Grã-Bretanha e cujas zonas principais de influência política e domínio econômico situavam-se na África, na Ásia, no Oriente Médio e no Extre-

1 N.A.: PALHA, José Egydio Garcez. *Efemérides Navais – resumo dos fatos mais importantes da História Naval Brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1983, 448p., Coleção Jacaguai, v.5.

2 N.A.: MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império – tentativa de reconstituição histórica*. Rio de Janeiro, Cátedra, Brasília, INL, 1975, 340p.

3 N.R.: O Sr. Felicíssimo é economista e consultor em comércio exterior.

mo Oriente. Segundo alguns historiadores contemporâneos que abandonam a visão interpretativa européia da História em prol de uma visão mais ampla e globalizada que privilegie os países denominados orientais, foram diversos fatores que contribuíram para a desestruturação deste modelo eurocêntrico e o surgimento da estrutura bipolar do pós-Segunda Guerra Mundial.

Entre os principais podemos citar:

1ª – A consolidação do eixo migratório leste-oeste norte-americano e a aquisição dos territórios de Novo México, Texas e Califórnia, que mudaram drasticamente a condução da política externa dos Estados Unidos, direcionando a sua ação para os interesses econômicos e acontecimentos políticos nas colônias européias na Ásia e no Extremo Oriente, apoiando os movimentos nacionalistas e de emancipação nestas regiões, o que ajudou a enfraquecer as bases do império colonial europeu.

2ª – A intensa emigração dos povos destas colônias em direção à Europa e dos europeus em direção à América contribuiu para desestabilizar os valores de uma sociedade até então ultraconservadora em seus princípios morais, culturais, sociais e religiosos. Os movimentos nacionalistas nas colônias e os altos custos das distâncias destas aos centros de poder na Europa inviabilizaram os esforços de reverter as situações de instabilidade política e o seu ônus financeiro ajudou a agravar a crise econômica.

3ª – A economia européia enfrentava sua primeira grande recessão econômica no início do século XX, com queda das ações de transporte ferroviário, principal sustentáculo financeiro na Bolsa de Londres e Amsterdã, ocasionada pela nacionalização das estradas de ferro nos Estados Unidos, pelo aumento da tributação dos produtos da pauta de comércio bilateral Estados Unidos – Europa, principalmen-

te celulose, algodão e chá, e pela inflação de preços causada pelo afluxo de metais preciosos, ouro e prata, oriundos das colônias, às feiras e mercados europeus.

Estes fatores, entre outros, contribuíram para que os Estados Unidos aos poucos substituíssem o império colonial europeu no domínio econômico e político na Ásia e no Extremo Oriente e agravassem a crise econômica e política que levaria a Europa à Primeira Guerra Mundial em 1914 e aos anos de ouro da economia norte-americana, até 1920, quando a crise e a depressão econômica atingem a economia dos Estados Unidos.

O início da hegemonia dos Estados Unidos contribuiu também, segundo alguns historiadores, para o inicial apoio econômico e político da Europa à Alemanha nacional-socialista, como uma tentativa estratégica de retorno a uma estrutura de poder macroeurocêntrica.

Tal análise é controvertida por ter seu ponto focal ainda muito recente, porém o seu mérito é o de abandonar uma visão interpretativa da História do ponto de vista ocidentalizado e vitorioso em prol de uma visão holística dos fatos.

Porém o que contribuiu para que os Estados Unidos, após 1945, não saíssem como única potência hegemônica e a estrutura se tornasse bipolar? A análise nos permite teorizar sobre dois fatos, um de caráter militar e outro político.

O militar refere-se à discussão e ao atraso na decisão de comando entre ingleses e americanos, o que possibilitou a reorganização do exército alemão na frente ocidental (ver batalha do bolsão), atrasando o avanço do exército aliado e permitindo a primazia do exército russo na tomada de Berlim, na frente oriental.

O segundo fator, de origem política, refere-se à Conferência de Yalta ou à vulgarmente denominada “partilha do mundo”,

em que o presidente dos Estados Unidos, Roosevelt, já extremamente adoentado, e seu *staff* permitiram concessões à Rússia de Stálin, em especial a expansão da zona de influência soviética à Polônia e Tchecoslováquia. Estes dois fatores foram cruciais para a consolidação da estrutura bipolar do pós-guerra.

Esta estrutura iria persistir durante quatro décadas: seu ápice foi a crise dos mísseis em Cuba, no auge da Guerra Fria, e, simbolicamente, seu término deu-se com a queda do muro de Berlim.

Convém neste ponto ressaltar um fato intermediário, já no período de distensão política entre as duas potências (*détente*), que representa um marco histórico e é importante para a compreensão da análise a que nos propomos, qual seja a de demonstrar que o processo de hegemonia política dos Estados Unidos é natural ao longo do tempo (o acordo de Camp David e Salt I e II). Por estes acordos, os atores principais na época no xadrez político do Oriente Médio, Estados Unidos, URSS, Egito e Is-

rael comprometem-se a dividir as suas responsabilidades pela estabilidade mundial e conter as possibilidades de conflitos diretos entre as duas potências. Surge o conceito, na denominação de estrategistas militares, de "conflito localizado". Estas passamos ao *débâcle* de forma indireta, através de apoio militar e econômico nos conflitos regionais. Como exemplo podemos citar as guerras entre Irã e Iraque.

Porém o enfraquecimento econômico e o desmantelamento político da URSS permitiram aos dirigentes da política externa dos Estados Unidos visualizar a oportunidade única de tornar a estrutura geopolítica de poder unipolar. Razões estas que encontraram uma justificativa junto à opinião mundial após o 11 de Setembro de 2002. Porém a análise dos fatos acima nos permite identificar ou pelo menos supor que a natureza da hegemonia política atual dos Estados Unidos contida no documento das novas diretrizes da política externa norte-americana é bastante anterior aos fatos alegados para a sua consecução.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Política de Defesa dos Estados Unidos /; Doutrina Bush; Cartas dos Leitores;

A FLOTILHA DE SUBMERSÍVEIS E O LEVANTE DO ENCOURAÇADO SÃO PAULO

(RMB 1º trim/2003 – págs. 101 a 139)

Ao ler o excelente artigo do Almirante Capetti e do Comandante Cascardo, identifiquei inúmeros fatos que me levaram a concluir que a Marinha legalista não teve, em nenhuma ocasião do levante do *São Paulo*, vontade verdadeira de cumprir a ordem ministerial de afundá-lo.

Pareceu-me que havia uma "ordem superior", não escrita, não dada, não se sabe de quem poderia ser, mas que todos cum-

priram: sem macular a disciplina, o valor mais alto é o de salvar a metade de nossa esquadra de encouraçados, pois mais cedo ou mais tarde (foi bem mais cedo do que se poderia supor) os movimentos revolucionários iriam ser derrotados e, poupando o *São Paulo*, a Marinha recuperaria metade de seu poder de fogo.

Vejamos os fatos que me levaram a tal conclusão:



4/11 – pela manhã, o Ministro da Marinha dá ordem para os submarinos atacarem o *São Paulo*.

4/11 – 09h15min – O *São Paulo* suspende e rumo para a barra.

4/11 – 11h – O *São Paulo* cruza a barra.

4/11 – 08h30min – O *F3* desatraca de contrabordo do Tender *Ceará*.

OBS.: O *F3* dispôs do *São Paulo* por 45 minutos fundeado dentro da Baía de Guanabara, um alvo perfeito! E quando principiou a perseguição, o fez mergulhado, o que não poderia dar-lhe nem dois nós de velocidade!

4/11 – 12h40min – O *Minas Gerais* está pronto para suspender.

OBS.: Dispondo de equipe regular capaz de operar as suas máquinas que dariam ao navio uma velocidade bem maior que o pessoal não qualificado do *São Paulo* poderia dar ao seu navio revoltado, seria fácil alcançá-lo.

Eram menos de duas horas a serem descontadas na perseguição do seu irmão! Mais de oito horas perdidas!

8/11 – 07h45min – O *Minas Gerais* procura abrigo na Ilha de Santa Catarina para se proteger do mau tempo.

OBS.: Como um navio de 19 mil toneladas se vê obrigado a fugir de um mau tempo?!

O último dos meus argumentos é ilustrativo: por acaso, caiu em minhas mãos um curioso e excelente livro,* em cujas páginas encontrei a fotografia que acompanha minha carta e que mostra os dois encouraçados fundeados, a talvez 500 jardas um do outro, durante a manhã do dia do 4, do levante do *São Paulo*.

OBS.: Será que o *Minas Gerais* durante três horas não disporia de algum meio, mesmo que fosse de emergência, de fortuna, para contear uma de suas torres e disparar sobre o *São Paulo*?

Ao encerrar a carta, dou graças a Deus que tivesse existido uma “ordem superior” que a Marinha cumpriu e que deixou que o nosso já pequeno poder de fogo não fosse reduzido à metade.

LUIZ EDMUNDO BRÍGIDO BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref⁹)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Revolução de 1924 /; Levante do Encouraçado *São Paulo*; Flotilha de Submersíveis; Revolução de Isidoro; Conspiração Protógenes; Cartas dos Leitores;

* N.A.: O livro é *The Big Battleship or the curious carrier of HMS Agincourt*, de autoria de Richard Hough, Michael Joseph, London, 1966.

ERRATA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (4º trimestre de 2002)

AINDA O ATO TERRORISTA DE 11 DE SETEMBRO

– Pág. 75 – na 2ª N.R.: O correto é 1º trimestre de 2002

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (2º trimestre de 2003)

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

A “ONÇA” DO PRIMEIRO-TENENTE

– Pág. 233, 4º parágrafo; 8ª linha:

Em vez de “de centenas” leia-se “meia centena”

UMA INESQUECÍVEL FAINA SOCIAL

– Pág. 240, 1º parágrafo:

O correto é 10 de junho ... quinta-feira

– Pág. 241, 1º parágrafo:

O correto é “marinheiros civis”

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

VA (Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG (Ref ^o)	Milton Sergio Silva Corrêa
FC	Deolinda Oliveira Monteiro
	Dorita Dias Couto Ribeiro
Estagiária	Luciana Lima Gomes
Estagiária	Tatiane de Araújo Santana

SUMÁRIO

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DA ALEMANHA

Cruzadores corsários do III Reich (258)

MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

O afundamento do Cruzador *Indianapolis* (264)

GUERRA

CONFLITO

Ameaças e conflitos nas águas (265)

POLÍTICA

ARGENTINA

As coisas não passam até que passam (271)

PSICOSSOCIAL

RELIGIÃO

A presença militar no Sacré-Coeur de Paris (276)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

ACORDO

Nafta, Mercosul e Alca: Vantagem e desvantagem (278)

CRUZADORES CORSÁRIOS DO III REICH (1940-1943)*

Rivista Marittima, mai/2003, p.89-100

Giuliano da Frè

Armar e utilizar em combate navios mercantes é um procedimento antigo.

A frota que os ingleses colocaram em condições de confronto no ataque à "Armada Invencível" de Filipe III de Espanha, em 1588, não se constituía unicamente de navios de linha "regular", mas também de mercantes muito bem armados. Por outro lado, ainda não haviam nascido os exércitos regulares, assim como nós os entendemos, dos três últimos séculos aos dias de hoje. Além disso, qualquer Marinha nacional criada durante o tumultuado nascimento de um novo Estado parece resultar sempre pouco "regular".

A recém-criada Marinha das Treze Colônias americanas, em luta pela independência contra a Inglaterra desde 1775, é um exemplo evidente: os navios que foram inicialmente confiados ao Comodoro Esek Hopkins (primeiro comandante naval estadunidense, mas ex-capitão mercante) são os que só eufemisticamente podemos considerar de guerra. E John Paul Jones, primeiro herói da Marinha de Guerra americana, não era nada além de um aventureiro e ex-comerciante de escravos escocês.

Já no século XX, Israel, durante a primeira guerra árabe-israelense (1948-1949), repeliu dois ataques da frota egípcia utilizando uma diversidade de navios cujas origens eram as mais diversas: um expatruelheiro canadense "promovido" à categoria de corveta (e armado com um canhão de montanha!) e mercantes transformados em canhoneiras.

Nos dois conflitos mundiais, mesmo as grande potências armaram e utilizaram, de

várias maneiras, os seus mercantes. Inicialmente, todos recorreram ao embarque de canhões, metralhadoras e até de sonares.

Em 1939 existiam "cruzadores auxiliares", em sua maioria robustos e velozes navios armados com um certo número de canhões de pequeno ou médio calibre (até os de 152 mm), dotados de potentes equipamentos de rádio e tripulados sobretudo por reservistas.

Descendentes dos "Q-Ships" ingleses da Primeira Guerra Mundial, cumpriam, todavia, uma tarefa diversificada. Se os navios "Q" deviam, de fato, dar caça aos submarinos alemães, os cruzadores auxiliares deveriam dar cobertura aos navios regulares nas escoltas aos comboios ou na vigilância das rotas atlânticas.

A ESTRATÉGIA CORSÁRIA ALEMÃ E OS MERCANTES ARMADOS

Já durante a guerra travada entre a Confederação Alemã (nascida em Frankfurt durante a Revolução de 1848) e o Reino da Dinamarca, os estados germânicos haviam criado uma força naval federal – Bundensmarine – composta por dez unidades, quase todas ex-mercantes armados.

Durante o primeiro conflito mundial, se os ingleses recorriam ao expediente de armar os mercantes ou, de alguma maneira, de transformá-los em navios de guerra *sui generis* para defender seu grande e vulnerável tráfego naval, os alemães haviam igualmente armado seus mercantes, porém para atacar o comboio comercial adversário. Nascia assim o "mercante de corso armado" ou "cruzador corsário".

NR.: Tradução livre por Dorita Dias Couto Ribeiro; adaptação pela redação da RMB.

A propósito, vejamos a fundamental diferença, observada entre os séculos XVI e XVII, a despeito de sua enganosa aparência, entre pirataria e guerra de corso. A primeira atividade é desenvolvida de forma privada no intento de roubar indiscriminadamente bens e pessoas, com o uso da força (atividade semelhante ao roubo a mão armada) pura e simples. A guerra de corso, por desenvolver-se de forma similar, deve, porém, ter autorização governamental ("carta de recomendação" ou "patente de corso") e respeitar as regras de conduta bélica – este foi o caminho seguido pela Alemanha em 1914 e 1939.

Durante a Primeira Guerra Mundial, o Almirantado alemão requisitou alguns mercantes, armou-os e enviou-os para atacar as linhas de tráfego inimigo: dois foram imediatamente interceptados e postos a pique pela frota inglesa; outros dois, porém, destruíram, antes de se infiltrarem nos Estados Unidos, 25 mercantes. No prosseguimento da guerra, os navios armados *Mowe* e *Wolf* e os três veleiros *Seeadler* (um destes comandado por Felix von Luckner), no decurso de quatro longos cruzeiros, eliminaram uma centena de mercantes, atacando em todos os mares do mundo.

Às vésperas da Segunda Guerra Mundial, o comandante da Kriegsmarine, Erich Raeder, dando-se conta de que o prematuro estouro do conflito privava a Alemanha da possibilidade de operar com um grande

número de navios de superfície com autonomia e adaptados ao ataque dos mercantes adversários, recordou-se da experiência precedente e adiou seu início.

Foram preparados e armados como cruzadores auxiliares 11 grande mercantes. Destes, dois não foram utilizados como corsários e permaneceram na Alemanha, operando como navios de escolta, de colocação de minas ou unidades de adestramento. As nove unidades restantes entraram para a história dos conflitos navais.

Seus fatores de força eram quatro: **primeiro**, possuíam ótima tripulação, bem adestrada e dirigida por oficiais selecionados, muitos dos quais alcançaram os galões de almirante¹; **segundo**, eram navios robustos, geralmente de construção recente (exceto dois deles), com motores diesel ou mistos, velocidade adequada e autonomia de 20 ou 30 mil milhas; **terceiro**, possuíam armamento potente, com cerca de seis canhões de 150 mm, um ou dois de 75 mm, algumas metralhadoras, ao menos quatro lança-torpedos e um ou dois hidroaviões de reconhecimento; **quarto** (considerado como o ponto mais forte), cada navio embarcava toneladas de madeira compensada, falsas estruturas pré-fabricadas, tinta e bandeiras de diversas nacionalidades – sob a direção de hábeis membros do serviço secreto, tinham sido elaborados falsos documentos e estudadas as características de uma centena de mercantes estrangeiros

¹ NR.: Bernard Rogge foi provavelmente o mais famoso entre os comandantes corsários, e o cinema também se ocupou dos feitos do *Atlantis* (o "navio do diabo"). Nascido em 1899, em 1938 foi a figura central de um pequeno caso: sendo de origem israelita, procurou, pelo menos, não dimensionar o fato, suscitando, porém, verdadeiros protestos por parte de muitos notórios almirantes, de Reader a Lutjens e Donitz. Após o seu desempenho com o *Atlantis*, foi promovido a contra-almirante (aos 42 anos). Vice-almirante em 1944, constituiu e comandou a "Task Force Rogge", com a qual combateu os russos no Báltico Oriental. Reengajado ao serviço na Bundensmarine (1955), alcança o posto de almirante-de-esquadra, com encargos de alto nível exercidos também no comando da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Morreu em 1982.

Já Kurt Weyher, do *Orion*, alcança a patente de contra-almirante. Combateu no Mediterrâneo e no Mar Negro e morreu ao fim da guerra, quando era comandante naval em Frisia.

Robert Eyssen (1892-1960), após o comando do *Komet*, é promovido a contra-almirante.

nos quais pudessem se transformar em poucas horas, para iludir o inimigo.

A Marinha alemã se especializara de tal forma neste setor (já desfrutado no conflito precedente, onde o próprio Luckner foi um mestre) que conseguia, seguidamente, iludir a Royal Navy. Por exemplo, o "raider" *Orion* enganou diversos reconhecimentos aéreos ingleses durante suas incursões, enquanto o *Thor* afrontava imperturbável as inspeções de dois cruzadores britânicos ao largo da costa sul-africana, passando-se por mercante inglês.

Pode-se falar numa **quinta** vantagem encontrada no *modus operandi* destes navios. Habitualmente, aproximavam-se do comboio fazendo-se passar por mercante neutro ou amigo. Seu aspecto, dada a habilidade da mimetização, era inócuo, mas, no momento oportuno, enquanto o rádio do corsário começava a emitir interferências para confundir os equipamentos adversários, as portinholas de compensado eram removidas, descobrindo os canhões de 150 mm.

O corsário assinalava para que não fossem lançadas mensagens "QQQ" ("atacado por mercante inimigo") e não se opusesse resistência, o que era normalmente acatado (um cargueiro americano, porém, reagira, afundando o corsário).

Mas em nove dentre dez vezes, a surpresa era tal que o mercante era abordado e capturado. Em determinadas circunstâncias, podia ser transformado em "navio de apoio" do corsário e servia também ao atacante como fonte de reabastecimento.

Algumas vezes, caso a carga fosse preciosa (liga metálica, minerais raros, borracha), o cargueiro capturado era enviado para a Alemanha ou França, com uma "equipagem de presa" — eis porque os cruzadores corsários possuíam uma tripulação numerosa.

Estas nove unidades corsárias, de aparência um tanto inócua e com "custos de

operação" inferiores àqueles praticados pelas grandes unidades de superfície regulares, obtiveram, em cerca de três anos, resultados brilhantes.

O ATAQUE DOS "RAIDERS" (1940-1943)

O *Atlantis*

A primeira unidade corsária a deixar a Alemanha (em 31 de março de 1940) é o *Atlantis*, comandado por Bernhard Rogge. Construído em 1937, com 155 metros de comprimento e 17.600 toneladas de deslocamento, armado com seis canhões de 150 mm, metralhadoras, hidroaviões e lança-torpedos, e com 16 nós de velocidade, percorreria, do Atlântico ao Índico, 112.500 milhas em um cruzeiro de 622 dias, afundando 22 mercantes, num total de 146.000 t.

Conhecido como "navio do diabo", a fama ingrata que o acompanhou deveu-se mais a um equívoco e à habilidade de Rogge do que a outra razão. Combatente leal e afortunado, podemos citar como um de seus feitos a apreensão de importantes documentos secretos a respeito das defesas britânicas na Malásia, encontrados no mercante inglês *Automedonte* (esse material foi posteriormente repassado aos japoneses).

A sorte de Rogge acaba, porém, cerca de um ano e meio depois: em 22 de novembro de 1941, no Atlântico Sul, o cruzador inglês *Devonshire* surpreende o *Atlantis* quando este abastecia o *U-126* e o afunda. Rogge escapa da morte, sendo resgatado pelo *U-126* e volta à Alemanha após uma verdadeira odisséia.

O *Orion*

O Cruzador *Orion* sai em missão em 6 de abril de 1940. Comandado por Kurt Weyher, percorreu 112.000 milhas em 511 dias. Foi construído em 1930, com 15.700 toneladas e

14 nós de velocidade. Mesmo com o motor deteriorado, afundou 12 unidades (duas em conjunto com o *Komet*), num total de 85.000 t.

Entre seus maiores feitos estão: o afundamento em combate dos mercantes armados *Haxby* e *Turakina*, a captura do transatlântico *Rengitore* (de 17.000 t, com 300 passageiros) e a incursão contra a estação naval de Nauru, onde afundou três mercantes e capturou 166 marinheiros.

Em 23 de agosto de 1941, após ter passado por uma revisão, é transformado em lança-minas e navio-escola.

O *Komet*

O Cruzador *Komet*, que navegou em conjunto com o *Orion* por algumas semanas, foi construído em 1937, sendo o menor corsário, com 7.500 t de deslocamento. Realizou dois cruzeiros. No primeiro, de 3 de julho de 1940 a 30 de novembro de 1941, sob o comando de Robert Eyssen, afundou oito navios, num total de 35.000 t; a rota seguida ao deixar a Alemanha não foi a do Atlântico, mas a do Pacífico, atravessando o Estreito de Bering, escoltado por um quebra-gelo da "aliada" Marinha soviética². Após uma longa revisão, o *Komet* saiu para um novo cruzeiro em 7 de outubro de 1942, mas em 14 do mesmo mês foi ao fundo, ao largo de La Hague, abatido por um torpedeiro inglês. Entre as vítimas, o novo comandante, Ulrich Brocksien.

O *Thor*

Um outro pequeno, mas excepcionalmente bem-sucedido, cruzador corsário foi o *Thor*, construído em 1938, de 9.200 t e com 19 nós de velocidade.

Seu primeiro cruzeiro começou em 6 de junho de 1940, sob o comando de Otto

Kahler: além de afundar 12 navios (quase 100.000 t), o *Thor* foi protagonista de três brilhantes desempenhos militares, antes de retornar a Hamburgo em 30 de abril de 1941.

Em 28 de julho de 1940, defronta-se com o cruzador auxiliar inglês *Alcantara* (22.000 t, oito canhões de 152 mm), integrante da South American Division, do Contra-Almirante Harwood (vencedor do Couraçado *Graf Spee*). Após violento combate, mesmo tendo sofrido danos, o *Thor* deixou em chamas o cruzador inglês, que, afortunadamente, conseguiu alcançar as Falklands. O *Alcantara* teve de ser desarmado.

Quatro meses depois, o *Thor*, sempre no Atlântico Sul, casualmente encontrou o Cruzador Auxiliar *Carnarvon Castle*, que havia substituído o *Alcantara*. Após tê-lo atingido seriamente, e estando com pouca munição, Kahler retirou-se, mais uma vez, vitorioso. "Pleno de ironia, ... em Montevidéu, onde se refugiou, o danificado *Carnarvon Castle* foi reparado da melhor maneira, com material retirado do *Graf Spee*!"³

A lista dos sucessos do *Thor* ainda não havia sido encerrada. Em 4 de abril de 1941, enfrentou e afundou o Cruzador Auxiliar *Voltaire*, capturando seu comandante, Comodoro Blackburn, e 197 homens da tripulação. No entanto, os danos sofridos pelo *Thor* obrigaram Kahler a retornar à Alemanha.

Após longa e cuidadosa revisão, o *Thor* volta aos mares em 17 de janeiro de 1942, dirigindo-se ao Pacífico, sob o comando de Gunther Gumprich. Antes de chegar ao Japão, afundou dez navios (56.000 t), mas, próximo ao porto de Yokohama, sua sorte acabou. Flanqueado por um petroleiro alemão, que explodiu acidentalmente, o *Thor* foi devastado em 30 de novembro de 1942.

² N.R.: Cf. "A passagem do nordeste", do Almirante Sergio Majoli, suplemento nº 7/1999 da *Rivista Marittima*.

³ N.R.: E. Von Der Porten, *O fim da Marinha alemã*. Editora Longanesi, Milão, 1972, pág. 187.

A carreira do corsário terminava, assim, de modo um tanto banal, após haver destruído, ou posto fora de combate, três cruzadores auxiliares ingleses, além de 22 mercantes (153.000 t).

O Comandante Gumprich não permaneceu inativo em Yokohama por muito tempo.

O Michel

Com 11.000 t e 16 nós de velocidade, construído em 1939, cumpria seu primeiro cruzeiro sob o comando de Helmuth von Ruckteschnell (ex-capitão do *Widder*) entre 20 de março de 1942 e 2 de março de 1943, afundando 14 navios (95.000 t). Chegando a Kobe, Von Ruckteschnell, nomeado adido naval alemão no Japão, foi substituído por Gumprich. Após revisão, o *Michel* saía mais uma vez em missão em 4 de junho de 1943, afundando três navios (28.000 t). Mas as águas de Yokohama não traziam sorte ao Comandante Gumprich, pois foi atingido pelo submarino americano *Tarpoon* (17 de outubro de 1943). O *Michel* foi o último cruzador corsário em atividade e o único a colher sucessos em 1943.

O Widder

Como já foi mencionado, Helmuth von Ruckteschnell foi, antes do *Michel*, comandante do *Widder*, o mais antigo (construído em 1929) dos cruzadores corsários alemães. De 16.800 t, desenvolvia somente 13,5 nós de velocidade, porém conseguiu afundar, durante um cruzeiro acontecido no Atlântico de 5 de maio a 31

de outubro de 1940, dez navios (59.000 t). Com as máquinas em condições precárias, assim que retornou o *Widder* foi transformado em mercante.

O Stier

O mais desafortunado dos cruzadores corsários foi, no entanto, o *Stier*, um lança-minas construído em 1936, de 11.000 t e 14 nós de velocidade. Sob o comando de Horst Gerlach, em missão a 20 de maio de 1942, afundou quatro navios (29.000 t). A última presa, porém, lhe foi fatal: o mercante americano *Stephen Hopkins*, atacado pelo *Stier* em 27 de setembro de 1942, reagiu com seu canhão de 101 mm, atingindo com 14 golpes o corsário, que incendiou-se e afundou junto com sua última vítima, levando ainda uma centena de marinheiros de ambas as partes.

O Kormoran

O *Kormoran*, construído em 1938, por outro lado, era o maior dos corsários alemães, com 19.900 t de deslocamento, 164 m de comprimento, quase 20 nós de velocidade e uma grande autonomia: a bordo, sete canhões de médio calibre e dois hidroaviões, além de um pequeno torpedeiro.

Sob o comando de Theodor Detmers, saiu em missão em 31 de dezembro de 1940, percorrendo primeiramente o Atlântico para só então deslocar-se para o Oceano Índico. Após afundar 11 navios (68.000 t), foi interceptado, em 19 de novembro de 1941, pelo cruzador ligeiro australiano *Sidney*⁴.

4 N.R.: Pertencente à classe *Perth*, composta por três cruzadores (tipo *Leander*, melhorados), construídos na Grã-Bretanha em 1933-1937, deslocamento de 9.275 t, velocidade de mais de 32 nós, autonomia de 7.000 milhas (a 14 nós), com oito canhões de 152 mm e oito de 102, armamento antiaéreo, dois lança-torpedos e um hidroavião. Os navios eram bem protegidos (coulças de 25-76 mm igualmente distribuídas) e dotados de radar.

Aproximando-se do mercante suspeito, confundido pela hábil camuflagem adotada pelo *Komoran* e por Detmers, que, falando em holandês, procurava se fazer passar por tal, o comandante do *Sidney* chegou perto demais. Repentinamente içada a bandeira alemã, o *Kormoran* abriu fogo a curta distância, matando, logo na primeira salva, o comandante australiano e colocando fora de uso metade das torres de 152 adversários. Além disso, conseguiu torpedear o *Sidney*. Este, todavia, com poucos tiros sobre o corsário alemão, assinalou seu fim.

E assim, enquanto Detmers abandonava seu navio irremediavelmente atingido (perdendo grande parte dos homens, Detmers foi capturado pelos australianos com 75 sobreviventes, após uma penosa odisséia), o *Sidney* se afastava sem controle, devastado pelo fogo. Não se sabe seu fim, pois não houve sobreviventes. Provavelmente o incêndio atingiu o depósito de munições, cuja explosão desintegrou o navio, com seus 550 homens.

O *Pinguin*

Detém o recorde de afundamentos, superando por pouco o *Thor*, o corsário *Pinguin*, que, durante um só cruzeiro de 357 dias, afundou 32 navios, no total de 155.000 toneladas.

Construído em 1936, irmão gêmeo do *Atlantis*, sai para o mar em 15 de junho de 1940, sob o comando de Ernest Kruder, navegando do Atlântico ao Pacífico (onde minou as águas de Melbourne, Sidney e Adelaide) e alcançando a Antártida. Ali, desferiu seu golpe mais clamoroso: atirando, em meados de janeiro de 1941, em uma flotilha baleeira anglo-norueguesa, capturou três navios-fábrica (de beneficiamento) e nove baleeiras. Dois dos navios-fábrica não foram afundados, sendo carregados

com prisioneiros, 10.000 toneladas de nafta e 20.000 t de óleo de baleia e levados para a Alemanha.

Em 8 de maio de 1941, enquanto as Seychelles se encontravam à vista, o *Pinguin* foi atacado pelo cruzador inglês *Cornwall*, afundando com Kruder e grande parte da tripulação.

A ATIVIDADE DOS MERCANTES CORSÁRIOS ALEMÃES: UM BALANÇO

A atividade dos "raiders" alemães pode ser dividida, grosso modo, em três períodos.

O primeiro deles, a partir do afundamento, entre abril de 1940 e setembro de 1941, de 98 mercantes, quase 600.000 t, além de um cruzador ligeiro e dois cruzadores auxiliares, contra a perda de três unidades corsárias.

O segundo momento (primavera-outono de 1942) custou aos aliados 30 mercantes (200.000 t), mas foi interrompido quando, no espaço de poucas semanas, foram afundados três corsários.

Por fim, em 1943, algumas breves incursões levaram ao afundamento de cinco mercantes. O percentual das vitórias dos mercantes corsários sobre os afundamentos globais causados pela Kriegsmarine ao tráfego mercante aliado (5.150 unidades, 21 milhões de toneladas) não é tão elevado: 4% (133 navios, 830.000 t), o dobro das perdas causadas pelos grandes couraçados e cruzadores, mas, em realidade, somente 1/15 dos afundamentos obtidos pelos "U-boat".

As incursões destas simples unidades, todavia, possuem um valor que vai além das cifras registradas. A habilidade de camuflagem, a relativa potência de seus armamentos (com capacidade de afundar ou pôr fora de combate três cru-

zadores auxiliares, além de um cruzador ligeiro), o fato de atuar em todos os oceanos, do Atlântico Norte ao Oceano Índico e Pacífico, tornaram vulneráveis todas as rotas mercantes e, contribuindo para a famosa estratégia de dispersão elaborada pelas autoridades navais alemãs,

representaram o verdadeiro dano infligido ao tráfego aliado. Um dano modesto pelo preço das perdas somadas, e com o custo-benefício muito favorável, sobretudo se comparado aos custos das grandes unidades de linha alemãs, como o *Graf Spee* e o *Bismarck*.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> /; Marinha da Alemanha /; Segunda Guerra Mundial /; Guerra de Corso /; Cruzador corsário /; Rev & Rev

O AFUNDAMENTO DO CRUZADOR *INDIANAPOLIS*

Proceedings (EUA), outubro de 1999, p. 34-38

Capitão-de-Fragata William J. Toti (USN)

O afundamento do Cruzador Pesado *Indianapolis* (CA-35) pelo Submarino japonês *I-58*, no mar das Filipinas, em 30 de julho de 1945,¹ foi considerado a última grande tragédia da Marinha dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial.²

É relatado que o "*Indy*" (como era carinhosamente chamado), logo após ter desembarcado bombas atômicas em Tinian,³ foi torpedeado e afundou em 12 minutos. Oitocentos homens sobreviveram ao afundamento, enquanto que somente 320 estavam vivos quando do seu resgate, cinco dias depois. O acontecimento já inspirou três livros, um filme e talvez inspire ainda outro filme.

Os sobreviventes do "*Indy*" se empenham, agora, em resgatar a honorabilidade do comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Charles Butler Mc Vay III, único oficial submetido à Corte Marcial, por ter seu navio

afundado durante um estado efetivo de guerra.

O autor desta matéria – Capitão-de-Fragata Toti – foi o comandante do Submarino *Indianapolis* (SSN-697) quando do seu descomissionamento, em fevereiro de 1998, e prestou homenagem aos sobreviventes do cruzador, fazendo-os formar junto à tripulação do submarino. Nas palavras do autor: "a minha guarnição com eles, pela última vez, uma 'combinada' tripulação do *Indianapolis*, numa comovente cerimônia de despedida (que eles não puderam ter)".

O articulista comenta fatos ocorridos durante a corte marcial e o mais chocante episódio em julgamentos desta natureza: o testemunho do comandante do submarino japonês que torpedeou o *Indianapolis*.

É comentado o procedimento do Comandante Mc Vay por ocasião do afundamento e a injustiça sofrida por ele, julga-

1 N.R.: O afundamento ocorreu seis dias antes do lançamento da primeira bomba atômica em Hiroshima. A 9 de agosto foi lançada a bomba sobre Nagasaki.

2 N.R.: A 30 de março de 1945, o "*Indy*" foi avariado por avião suicida, ao largo de Okinawa. Dias depois, o cruzador estava em operação.

3 N.R.: Ilha das Marianas do Norte, a leste das Filipinas.

do culpado por "irresponsabilidade no comando".

O apoio recebido dos sobreviventes, desde o julgamento, não foi suficiente para confortar Mc Vay. A mágoa e a injustiça ficaram presentes até que, em 1966, o Comandante Mc Vay suicidou-se.

A redação da *Proceedings*, ao final deste artigo, inseriu a seguinte nota do editor: "Ao tempo em que a revista estava sendo impressa, o vice-chefe de Operações Navais estava convocado para testemunhar perante o Senado norte-americano sobre esta matéria."⁴

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> /; Afundamento /; Segunda Guerra Mundial /; Marinha dos Estados Unidos /; Cruzador /; Rev & Rev;

AMEAÇAS E CONFLITOS NAS ÁGUAS

Revista Naval (Uruguai), nº 44, abr.2003, p.21-35

Luis Fernando Furlan

Em extenso artigo, intitulado "Amenazas y conflictos en la hidrografía mundial", o autor, guarda-marinha da Armada argentina, professor e especialista em História Naval, relata uma série de acontecimentos ocorridos na história recente de alguns países com o objetivo de analisar o fato de os espaços oceânicos, marítimos e fluviais continuarem sendo, na atualidade, cenários de choques e conflitos como: enfrentamentos entre Estados, narcotráfico, insurgência, nacionalismos, pirataria, tráfico ilícito e desastres ecológicos. Estas questões, frisa, "podem alterar e colocar em perigo a estabilidade e segurança internacionais". Para sua análise, o professor também recorreu a bibliografia específica sobre esses assuntos, inclusive ao artigo "**Pirataria no mar nos dias de hoje**", de autoria de **José Geraldo da Costa Cardoso de Melo**, saudoso consultor especial da *Revista Marítima Brasileira*.⁵

COLÔMBIA

Luis Fernando Furlan situa o ano de 1948 como o de início dos conflitos internos que se espalham pelo país, com o enfrentamento entre o governo legal e diferentes grupos de guerrilheiros. Uma violência que cresce a partir de 1964 e se estende até a atualidade, com a atuação, de um lado, das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC, de ideologia marxista) e, em menor escala, do Exército de Libertação Nacional (ELN, guevarista) e, de outro, do grupo paramilitar de direita Autodefesas Unidas da Colômbia.

"A extensa e intrincada rede fluvial do país confere ao conflito colombiano um importante componente naval, pois os rios são chaves para as operações militares em regiões selvagens, inóspitas, longínquas e de difícil acesso por terra... E não se deve

4 N.R.: A *RMB* desconhece, até esta data, o resultado decorrente do testemunho do Senado. Enquanto realiza sua pesquisa, agradece qualquer colaboração dos leitores.

5 N.R.: O referido artigo foi publicado na *RMB* vol. 115, 3º trim. 1995.

esquecer que a Colômbia possui importantes fronteiras fluviais com seus países limítrofes (Panamá, Venezuela, Brasil, Peru e Equador), que podem ser úteis como rotas de fuga e de contrabando de armas e provisões para os grupos guerrilheiros. Isso faz com que as autoridades colombianas e dos governos vizinhos procurem ocupar os espaços ao redor desses rios”, avalia o autor. Nesse sentido, com o apoio dos Estados Unidos, as Forças Armadas da República têm priorizado a Base de Três Esquinas, situada na confluência dos rios Caquetá e Orteguaza, ao sul da zona desmilitarizada, transformando-a em principal estabelecimento militar do país. Além disso, contam com o porto Leguizamo para fechar às FARC o acesso ao Peru e ao Equador (países que as FARC usam como locais de descanso e abastecimento) através do Rio Putumayo.⁶ “Para a luta nos rios colombianos, sobretudo ao sul do país, foi criada uma Brigada Fluvial com 3 mil fuzileiros especialmente treinados pelos EUA e que conta com uma flotilha de lanchas rápidas.”

Furlan chama a atenção para a necessidade de reforçar tais estratégias a fim de evitar que a insurgência, “cada vez mais poderosa militarmente”, possa fortalecer-se também ali. Para demonstrar seu raciocínio, relata a descoberta e apreensão, por parte das autoridades centrais, de uma embarcação blindada construída para o ELN e que seria utilizada no Rio Magdalena. “Se a embarcação tivesse entrado em ação, o ELN teria a possibilidade de disputar os rios com as forças governamentais e talvez modificar em seu proveito a situação estratégica no cenário fluvial.”

Sobre o narcotráfico, ressalta o aumento crescente de seus recursos e de sua ca-

pacidade tecnológica, também no que toca ao fator naval, utilizando-se de submarinos para o transporte de drogas – uma prática dos cartéis de Cali e Medellín que remonta à década de 80, quando submarinos foram apresados no Mar do Caribe. No anos 90, os submarinos voltaram a ser usados pelo narcotráfico, mas os projetos novamente fracassaram. Mais uma vez o Mar do Caribe era o cenário, com as cidades de Cartagena e Barranquilla como apoios logísticos e centros de coordenação. Em 2000, a polícia descobriu, em um armazém usado como estaleiro, um submarino que estava sendo construído (40% da obra já concluída) pelos traficantes para transporte de drogas, muito maior e com maior capacidade que os anteriores (podia armazenar 200 toneladas de cocaína) e sofisticada tecnologia russa.

BACIA DO PRATA

A abordagem das questões sobre a Baía do Prata concentra-se especificamente na situação na Tríplice Fronteira e no Rio Paraná. A primeira, onde confluem-se as cidades de Porto Iguaçu (Argentina), Foz do Iguaçu (Brasil) e Cidade do Leste (Paraguai), é considerada há anos como “paraíso” das atividades ilícitas: contrabando, tráfico de armas e drogas, lavagem de dinheiro, entrada de automóveis roubados, falsificação de documentos etc. Supostamente, também seria refúgio para grupos terroristas do Oriente Médio, o que levou o governo argentino a concentrar ali sua atenção, por achar que a Tríplice Fronteira deu apoio para a realização de atentados que destruíram a Embaixada de Israel em Buenos Aires (1992) e a Associação Mútua Israelita Argentina (1994). “A porosidade e a permeabilidade

6 N.R.: O Rio Putumayo deságua no Rio Solimões, com o nome de Rio Içá, banhando a cidade amazonense de Santo Antônio do Içá.

da Tríplice Fronteira e o insuficiente controle existente são as causas que têm permitido a propagação das operações ilegais ali efetuadas e a suposta transformação da zona em um santuário do terrorismo internacional", analisa o autor, ressaltando que, por ser aquela área de nítida configuração fluvial (banhada pelos rios Paraná e Iguçu), as atividades das Marinhas e das forças de segurança fluvial dos três países são de fundamental importância, "já que as áreas a serem patrulhadas nem sempre são bem protegidas e que deve-se evitar que criminosos utilizem os rios para suas operações".

Nesse sentido, a Marinha argentina empreendeu as seguintes ações: inaugurou, em setembro de 2001, o Porto Militar Naval Posadas, na distante província de Missões, como núcleo operativo e logístico; transferiu de La Plata para Zárate o 3º Batalhão de Infantaria; incorporou lanchas rápidas e os navios multifuncionais *Ciudad de Zárate* e *Ciudad de Rosario* e considerou meios-chave para atuar em tal cenário fluvial os Navios-Patrolha *Mature* e *King* e alguns helicópteros.

Quanto ao Rio Paraná, "suas águas, caso não se tomem medidas de segurança adequadas, ficarão cada vez mais perigosas e inseguras devido à prática da pirataria". Furlan lembra que, em 23 de março de 2002, um bando de cerca de 25 piratas paraguaios, dotados de lanchas rápidas e sofisticado armamento, realizava operações audaciosas no Alto Paraná. "O objetivo desses piratas era atacar e abordar os grandes barcos para roubar carregamentos de soja destinados à exportação, que logo vendiam no Paraguai." Os tripulantes dos barcos pediram auxílio à Guarda Costeira Nacional, que mobilizou os integrantes do esquadrão da localidade próxima de Porto Rico. No confronto, um pirata foi preso, mas o restante do bando conseguiu escapar. No Alto Paraná, existem vários portos

privados onde multinacionais se dedicam ao comércio da soja e a atividades de transporte fluvial, sendo que a área de São Gotardo é a que registra o maior número de ataques, devido à estreitura da costa e à existência de remansos.

"Se as ameaças presentes na Bacia do Prata não forem enfrentadas corretamente, com cooperação regional em matéria de controle e vigilância, a segurança e o desenvolvimento econômico do Mercosul ficarão em grave perigo", enfatiza.

ÁFRICA

Este continente é definido no artigo como "o mais desamparado e esquecido" de todos, sendo as áreas analisadas pelo autor o Golfo da Guiné e a Ponta da África. A primeira, banhada por águas do Atlântico Sul e com litoral compartilhado por vários países, vê-se constantemente ameaçada por pirataria, conflitos bélicos regionais e tráfico ilegal de pessoas (especialmente crianças) para a escravidão, este facilitado pela ignorância e pobreza de muitas populações (como em Benin e Togo), onde os pais são incitados ou obrigados a vender seus filhos entre 4 e 18 anos, que acabam tornando-se escravos em plantações de cacau, café e cana-de-açúcar na Costa do Marfim, Nigéria, em Camarões e no Gabão. Devido às extensas, solitárias e muito pouco protegidas costas do Golfo da Guiné, onde existem inúmeros pequenos portos de difícil localização, o tráfico de crianças é feito frequentemente pelo Atlântico Sul.

O Golfo também é apontado como palco de atos de pirataria, com ataque a navios fundeados ou navegando a baixa velocidade, preferencialmente à noite e com os piratas portando armas simples, como facas e canivetes. "Se medidas de segurança não forem tomadas, a pirataria poderá debilitar o comércio e a economia da região e da África em geral."

As muitas guerras que assolam o continente, segundo a análise, podem acabar transformando o Golfo da Guiné em um cenário de conflito. "Tais guerras têm fortes componentes culturais, étnicos, tribais e religiosos, que transbordam fronteiras. Se elas iniciam-se em um determinado país, a tendência é que os conflitos se ampliem, fazendo-se regionais e envolvendo países vizinhos."

A chamada Ponta da África, situada no nordeste do continente e integrada pela Etiópia, Eritreia, Somália e pelo Djibuti, é uma das mais pobres e agitadas regiões africanas, ocupando uma posição geográfica chave nas linhas oceânicas de abastecimento de petróleo do Golfo Pérsico para os Estados Unidos e o Ocidente. A Somália é apontada como o mais caótico desses países, pois se encontra em plena desordem desde 1991, dividida em uma multiplicidade de milícias, clãs e senhores da guerra que lutam entre si, sem que o poder central possa controlar a nação. Segundo informação da Organização Marítima Internacional, suas águas são as mais perigosas e anárquicas do mundo devido à proliferação da pirataria, "o que pode dificultar seriamente o abastecimento de petróleo para o Ocidente, convertendo o país num novo campo de enfrentamento entre os Estados Unidos e o terrorismo, como aconteceu no Afeganistão".

ORIENTE MÉDIO

A região, onde se desenvolve o conflito entre os palestinos e o Estado de Israel, é vista há décadas como uma das mais violentas e instáveis do mundo. Para fazer frente à supremacia bélica israelense, os palestinos desenvolvem uma estratégia de luta eminentemente terrestre e urbana, embora, em duas oportunidades bem concretas, tenham conseguido projetar seus ataques para as águas do Mar Mediterrâneo.

Num desses intentos, em 1985, seqüestraram um navio de passageiros italiano, o

Achille Lauro, com a finalidade de obter a libertação de 50 palestinos presos em Israel e outros companheiros detidos na Itália. O seqüestro foi imediatamente repudiado pelo líder da Organização para a Libertação da Palestina (OLP), Yasser Arafat, que acabou intervindo no caso e conseguindo contribuir para a rendição dos seqüestradores e a libertação do navio, com seus 511 passageiros. "Este acontecimento gerou uma importante mobilização aérea e naval no Mediterrâneo, especialmente por parte do Egito e da VI Frota dos Estados Unidos, que contava com 25 unidades, entre elas o Porta-Aviões *Saratoga*."

Outro episódio destacado no Oriente Médio é o ocorrido em novembro de 2002 com uma lancha-patrolha israelense que navegava à noite em águas próximas à Faixa de Gaza, onde foi atacada por dois palestinos que, num bote pesqueiro, tentaram colidir-se com a lancha, ferindo quatro soldados israelenses. O grupo Jihad Islâmica assumiu a autoria do atentado, em que morreram os dois ocupantes do bote.

"Os dois incidentes relatados mostram que o conflito do Oriente Médio abandonou seu caráter exclusivamente terrestre, demonstrando os novos recursos usados pelos palestinos contra o Estado de Israel e seus aliados ocidentais."

GOLFO DE ÁDEN

Situado ao sul da Península Arábica e ao extremo sul do Mar Vermelho, é passagem obrigatória para todo navio vindo do Canal de Suez ou que para lá se dirija e o lugar onde se abastecem a Europa Ocidental e os Estados Unidos do petróleo vindo dos países do Golfo Pérsico. Ali passaram a ser usados, recentemente, botes tripulados e carregados de explosivos para investirem contra alvos navais do Ocidente, "um recurso que será, sem dúvida, cada vez mais

aplicado no futuro, devido à dificuldade para prevenir ataques e os incalculáveis efeitos que são capazes de produzir”.

A primeira investida deste tipo ocorreu em outubro de 2000, no porto de Áden (Iêmen), um dos mais importantes da região e muito utilizado pela V Frota dos Estados Unidos para atividades logísticas. Após atravessar o Canal de Suez, o destróier norte-americano *Cole*, que se dirigia ao Golfo Pérsico para realizar tarefas de vigilância sobre o Iraque a fim de assegurar as sanções impostas contra este país, fez escala naquele porto para reabastecimento de combustível, quando então sofreu o choque de um bote de borracha cheio de explosivos, que causou enorme buraco no seu casco e sérios danos em suas máquinas. Dezessete pessoas morreram, 39 ficaram feridas e mais de dez desapareceram. Os EUA e o governo do Iêmen atribuíram o ato suicida ao grupo terrorista de origem árabe Al Qaeda, de Osama Bin Laden.

Devido ao ataque, os Estados Unidos extremaram suas medidas de segurança, “colocando em alerta máximo todos seus efetivos terrestres, navais e aéreos existentes em Barhein, no Qatar e na Turquia e determinando proteção mais estrita aos meios navais que pudessem se constituir em vítimas potenciais de uma agressão”. Mesmo assim, em outubro de 2002, um petroleiro francês fundeado no Iêmen foi atacado por uma pequena embarcação carregada de explosivos, mas não sofreu danos consideráveis, num ato também atribuído a um grupo terrorista árabe. Frisa o autor: “Os acontecimentos mencionados introduziram uma forma de voltar para o mar as preocupações do Ocidente e do Estado de Israel. Este tipo de ataque demonstra que nenhum alvo está isento de se tornar a próxima vítima e que a surpresa e a comoção que provocam são absolutas. Se a tudo isso acrescentamos que não poderiam ter sido

evitados, é claro que possivelmente seguirão repetindo-se no futuro.”

MAR DA CHINA MERIDIONAL E SUDESTE ASIÁTICO

Furlan aponta estas águas como as mais perigosas do mundo, já que nelas registra-se o maior número de atos de pirataria ocorridos, e diz que isto se deve, entre outros fatores, à existência de rotas marítimas, portos, cidades e centros financeiros de grande importância, que determinam um enorme movimento de navios, comércio, produtos diversos, dinheiro e capitais, além de ser esta a região por onde o Japão se abastece de grande parte do petróleo de que necessita.

Os números ilustram a gravidade da pirataria na região: em 1991, 107 barcos foram assaltados, muitos deles no Sudeste Asiático; no Estreito de Málaca, atravessado diariamente por mais de 200 embarcações, mais de 60 navios sofreram assaltos naquele mesmo ano; em 2000, 75 casos foram registrados ali; em 1996, foram 89 assaltos.

“Para seus deslocamentos, os piratas usam embarcações como torpedeiras, de pesca e, fundamentalmente, lanchas rápidas, empregando, em suas ações, tanto canivetes e facas quanto pistolas e rifles automáticos modernos. A modernidade chega aos meios de comunicações, como telefones celulares, radares e o sistema GPS (Global Positioning System), que lhes permitem manter contato entre si e conhecer a localização exata dos navios e das patrulhas que vigiam as águas”, relata. Dos assaltos, podem resultar inclusive assassinatos: em 1996 foram contabilizados 27, sendo que em fevereiro morreram nove dos dez tripulantes de um pescador filipino; em 1998, morreram 67.

Com o crescimento da pirataria, a Organização Marítima Internacional criou um

Centro Regional de Pirataria na Malásia, a fim de coletar dados e informações para identificação e repressão aos grupos que praticam o delito. "Mas para combater esta ameaça é fundamental a cooperação regional para acordar medidas e unificar critérios que permitam que os países da área atuem em conjunto para resolver um problema comum a todos."

O artigo cita ainda outros problemas sofridos pelos "Tigres Asiáticos": os separatismos e o terrorismo, ameaças propagadas pela instabilidade política, a deterioração econômica de alguns países, os problemas sociais, a fragmentação territorial, a configuração insular de uma parte da área, as diferenças culturais, étnicas e religiosas etc. E conclui: "As características geográficas da zona em questão, marcadas por uma grande influência marítima e fluvial, asseguram que, para a repressão à pirataria, aos separatismos e ao terrorismo, seja vital o emprego intenso de meios e efetivos anfíbios, navais e aeronavais, o que indubitavelmente transformará o Mar da China Meridional e o Sudeste Asiático em um cenário de conflito difícil, disputado, obscuro e de desenrolar e desenlace incertos."

PENÍNSULA DA CORÉIA

É considerada a última fronteira da Guerra Fria e uma zona que, tecnicamente, continua em guerra, já que em 1953 a República Popular Democrática da Coreia (o Norte) e a República da Coreia (o Sul) assinaram em Panmunjon um armistício e não um tratado de paz definitivo. "Desde a Guerra da Coreia (1950-1953), a possibilidade de que se instale um novo conflito na península é uma preocupação permanente para seus habitantes."

O grau de tensão que subsiste na região aumentou em junho de 2002, quando barcos pesqueiros da Coreia do Nor-

te, escoltados por dois patrulheiros de guerra deste país, realizavam operações no Mar Amarelo e aparentemente cruzaram o limite marítimo internacional, penetrando na jurisdição da Coreia do Sul. Esta, diante da violação de sua soberania, mobilizou navios de guerra, ali colocados para a defesa de suas águas patrimoniais. A situação evoluiu para um enfrentamento naval de cerca de 20 minutos, terminando com um navio de guerra sul-coreano rendido, um número impreciso de mortos, feridos e desaparecidos e alguns danos sofridos pelos dois patrulheiros da Coreia do Norte. Os governos dos dois países acusaram-se mutuamente, dando versões diferenciadas sobre o ocorrido, mas sem conseqüências de maior gravidade.

A tensão na península da Coreia aumentou no final de 2002, quando a Coreia do Norte anunciou sua decisão de reativar seu programa nuclear e retirar-se do Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares, o que alarmou não só a Coreia do Sul, como também os Estados Unidos e toda a comunidade internacional.

Neste contexto, avalia Furlan, "um conflito no Mar Amarelo envolveria não somente as Coreias, mas também o Japão, a China, Taiwan e, obviamente, os Estados Unidos, situação tão crítica que poderia ocasionar um conflito de abrangência regional e até continental".

MEIO AMBIENTE, PREOCUPAÇÃO GLOBAL

O autor conclui seu artigo analisando os derramamentos de petróleo nos espaços oceânicos e marítimos, que classifica como "exemplos mais comuns de agressão contra o meio ambiente, cuja proteção é fundamental para a sobrevivência da humanidade".

Entre os derramamentos acidentais, menciona o ocorrido há poucos anos no Arquipélago de Galápagos, por falha técnica em um petroleiro que ali navegava, e o trágico afundamento do petroleiro *Prestige* na costa da Galícia, em novembro de 2002.

Quanto aos deliberados, cita os provocados pelo então presidente do Iraque, Saddam Hussein, em 1991, antes de retirar-se do Kuwait, quando incendiou poços, instalações e refinarias de petróleo deste país, o que causou um grande alarme ecológico no Golfo Pérsico.

Ainda em relação ao petróleo, Furlan lembra do eventual e indiscriminado uso

de produtos químicos e biológicos para contaminar os recursos alimentícios e pesqueiros e também a água potável de determinados setores do planeta como perigosa arma alternativa para submeter ou eliminar o adversário.

"A vasta hidrografia mundial constitui um enorme e complicado cenário repleto de disputas, rivalidades, conflitos e ameaças de diversos tipos e magnitudes, que se tem transformado em um alarmante foco de instabilidade, desordem e desequilíbrio que pode colocar em perigo a segurança e a paz internacionais", conclui.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; / Conflito /; Crise /; Colômbia; Bacia do Prata; África; Oriente Médio; Golfo de Adên; Mar da China; Sudeste da Ásia; Coreia; Meio Ambiente; Ecologia; Pirataria; Violência; Direito de intervir /; Rev & Rev;

AS COISAS NÃO PASSAM ATÉ QUE PASSAM¹

Revista de la Escuela de Guerra Naval (Argentina), nº 52, dezembro 2002, p.145-151
Juan Luiz Gallardo²

JUSTIFICAÇÃO DO PRESENTE ARTIGO

Desde o momento em que se manifestaram brutalmente os efeitos de tantas mazelas que, até então, haviam permanecido mais ou menos ocultas sob uma aparente normalidade cotidiana, são inúmeras as tentativas feitas para descrever e explicar a crise por que passa a Argentina. E, como é natural, o resultado de tais intentos tem sido em geral dramático.

As decisões estratégicas devem basear-se na realidade. E, visto que em situações complexas é difícil estabelecê-la, convém analisar diferentes hipóteses para aproximar-se dela. É por isso que, afastando-me deliberadamente do dramatismo que distingue as descrições e prognósticos referentes ao momento atual, me proponho a apresentar aqui uma hipótese menos sombria, que poderá servir, ao menos, para equilibrar aquelas, contribuindo assim para a adoção de decisões acertadas.

¹ N.R.: Título original: *Las cosas no pasan hasta que pasan*.

² N.R.: O autor é advogado, tendo atuado nas esferas pública e privada. Foi diretor da editora da Universidade Católica Argentina (UCA) e da *Revista Nacional de Cultura*. Autor de 20 livros (alguns premiados), que incluem novelas, contos, poesias, fábulas e de história, foi colunista de jornais e revistas argentinas. Atualmente é professor da Escola de Ciências Políticas da UCA, diretor executivo da *Revista de la Escuela Naval* e membro da Academia do Prata.

Como justificativa adicional, assinalo que uma análise demasiado ácida e um diagnóstico pavoroso da situação levam, necessariamente, a atitudes derrotistas, a cruzar os braços à espera do colapso final. Isso não parece o mais adequado para sair da crise.

Se as atitudes ingenuamente otimistas são equivocadas e nocivas, também convém levar em conta que aquelas irreduzivelmente pessimistas podem ser igualmente equivocadas e muito mais nocivas. E foi essa consideração que me impulsionou a escrever o presente artigo.

FRONDIZI, FIDEL CASTRO E DERROÑADAS

Como presidente da República, Arturo Frondizi fez uma viagem pelo Oriente, que ficou marcada por uma fotografia que dele fizeram na Índia, montado em um elefante.

Ao longo da referida viagem, encontrou-se com o então imperador do Japão, Hiroito. Dizem que, durante a entrevista, este perguntou a Frondizi se a Argentina tinha problemas, ao que nosso presidente respondeu que sim, relatando que o país não estava suficientemente industrializado, que sua balança de pagamentos apresentava desequilíbrios, que seu aparato produtivo não contava com o equipamento necessário e coisas assim. Concluída a lista, o imperador balançou a cabeça e disse: "Não, não. Eu lhe perguntei se seu país tinha problemas".

Arturo Frondizi começou novamente a descrever os males nacionais, mencionando questões cambiais, energéticas e estruturais. Até que Hiroito o interrompeu novamente:

"Desculpe, senhor presidente. O senhor não me entendeu. Perguntei-lhe se seu país tem problemas. Quero dizer, se está amea-

çado por grandes catástrofes naturais, por erupções, furacões ou maremotos; se seus habitantes passam fome ou morrem de frio; se há grupos raciais inconciliáveis; se tem países vizinhos que o odeiam, dispostos a aniquilá-lo... Esses são problemas. Os que você citou sempre têm solução."

Ignoro se a passagem é verdadeira. E ignoro, portanto, os termos exatos do presumido diálogo. Mas suas linhas gerais são verossímeis e de acordo com as personalidades de seus protagonistas, especialmente com a sabedoria asiática do imperador.

Trarei à tona agora uma crítica de Fidel Castro dirigida contra nosso país e que convida, ainda assim, à reflexão, tenhamos ou não simpatia por Fidel. Depois de censurar a política econômica adotada aqui, o ditador cubano disse que a Argentina "poderia alimentar 100 milhões de habitantes". E acrescentou: "Se Cuba tivesse 50 milhões de cabeças de gado – duas *per capita* –, terras que nem necessitam de fertilizantes, 60 milhões de toneladas de milho, trigo, cereais, eletricidade dos rios, das grandes represas, auto-abastecimento de combustível... Imaginem se nossa revolução dispusesse de tudo isso".

E vamos ao último exemplo. O lado paterno da família de minha mulher, espanhol, provém da província de Soria. Para ser mais preciso, de um povoado pequeno chamado Derroñadas, que visitamos durante o verão do hemisfério norte.

Costumo escrever crônicas de viagens, que me servem para recordá-las e para relatá-las a parentes e amigos. Eis um trecho de uma delas, sobre a nossa visita mencionada acima:

"É muito notável nestas terras a relação com a Argentina. O caminho de uma rota que une Derroñadas e o vizinho povoado de El Royo chama-se Avenida Buenos Aires. Duas boas casas que estão a sua beira são de pessoas que fizeram fortuna

em nosso país. Uma se auto-intitula 'estância', conforme um letreiro no portãozinho de entrada. Quase ninguém tem parentes na Argentina. Um artigo dos estatutos do colégio local diz que o propósito da instituição é formar crianças para que possam ir à Argentina devidamente preparadas. Outro colégio, que funciona na localidade vizinha de Sotillo del Rincón, tem o mesmo objetivo, segundo me disseram.

Estes detalhes me impressionam, pois me entristece considerar a diferença entre o ontem e o hoje. Ontem, meu país visto como uma espécie de Terra Prometida, pródiga em riquezas postas à disposição de quem resolvesse obtê-las trabalhando firme; hoje, as filas de descendentes de imigrantes espanhóis esperando em frente ao Consulado, com a ilusão de voltar à terra de seus antepassados, em busca de um futuro que minha pátria parece negar a seus filhos. Teremos cometido tantos erros para negar-lhes esse futuro? É possível que tenhamos lapidado nossa herança de forma irreversível, esgotando aquele repositório de esperanças para ficarmos com uma república em ruínas, sem presente e sem futuro? Contra toda evidência, me nego a crer nisso, como se negam a crer muitos camponeses castelhanos com quem tenho conversado, que consideram transitória a crise que aflige uma nação abençoada pela mão de Deus."

Parece-me oportuno e sugestivo o que descrevi acima. Somado ao episódio do imperador Hiroito e à crítica de Fidel Castro, serve para ilustrar o que desejo aqui expor.

AS MUDANÇAS DO TEMPO

Já disse que tanto se pode pecar por otimismo como por pessimismo, com o agravante de que os efeitos do pessimismo são muito piores que os do otimismo, dado o

seu caráter desalentador e paralizante. É por isso que, deixando de lado atitudes deprimentes que é fácil adotar hoje em dia, pergunto-me se realmente, vendo as coisas com profundidade, nosso presente e nosso futuro são tão desoladores como se afirma.

Quando tinha minha coluna semanal em *La Prensa*, escrevi um texto que entusiasmou o grande jornalista que foi Manfred Schönfeld. O que eu disse na ocasião, baseado nas experiências de minha infância, foi o seguinte: no campo, quando o tempo está chuvoso, parece que nunca irá melhorar; a um temporal segue-se outro temporal e a um aguaceiro outro aguaceiro. Até que, por fim, num belo dia, quando menos se espera, começa a clarear e o sol sai. O mesmo ocorre no tempo de seca: parece que jamais voltará a cair uma gota d'água. O sol racha a terra, os pastos secam e a poeirada persiste no horizonte. Até que, por fim, num belo dia, quando menos se espera, um temporal começa a formar-se no poente, os trovões ecoam pela planície e um aguaceiro encharca os campos. O mesmo que acontece com a seca e os temporais — dizia em minha coluna — acontece com a política: parece que as coisas não mudarão nunca, que as calamidades são intermináveis. Até que, por fim, num belo dia, quando menos se espera, o ambiente começa a transformar-se e registra-se uma melhoria, que inclusive pode chegar a ser rápida.

E se recordo agora aquele velho texto é para sugerir ao leitor que, embora em um dado momento isto pareça impensável, o certo é que as situações podem mudar, e de fato mudam. Inclusive com muito maior velocidade do que se supõe. Esta é a primeira opinião que quero colocar, embora possa ser considerada óbvia e um tanto pueril. Porque é preciso convencer-se de que normalmente mudam. Claro que, às vezes, muda-se para o mal. Mas, outras vezes, muda-se para o bem.

POBREZA VIRTUAL

Não quero me deter na descrição das coisas boas que apresenta a Argentina e em todas as vantagens que tem a seu favor. Não quero me deter nelas, pois saltam à vista. Para observá-las basta remeter-se às descritas por Castro. E somar outras, por ele omitidas: um povo sem fraturas sociais profundas, engenhoso e – ao contrário do que alguns crêem – trabalhador; uma riqueza cultural com perfis próprios; um nível de educação que, apesar de sua constatada deterioração, ainda aparece como estimável; uma infra-estrutura de planejamento e sanitária da qual carece a maioria dos países sul-americanos; certa tolerância, que permitiu cicatrizar graves antagonismos históricos (separatistas x federais, portenhos x provincianos, peronistas x antiperonistas).

Não me deterei em tais pontos positivos, mas é impossível deixar de mencioná-los. Pois, do contrário, é fácil esquecer que os possuímos. E conhecê-los contribui para que se procure não deixá-los de lado, e sim deles tirar partido.

São coisas boas, concretas e mensuráveis. A Argentina possui riquezas que provocam inveja. Riquezas por cuja posse os povos migravam e lutavam entre si antes que, por circunstâncias nada fáceis de explicar, passassem a segundo plano, tendo desprezada sua importância pela valorização crescente de riquezas abstratas, virtuais.

Este é um assunto a cujo respeito não se tem insistido o bastante: o grau de abstração alcançado hoje em dia pelas riquezas. No passado remoto, um homem opulento possuía bens perfeitamente tangíveis e eles constituíam sua riqueza: jóias de ouro e pedrarias, armas finamente esculpidas, cavalos magníficos e arreios luxuosos, escravos robustos, barcos com velas tingi-

das de púrpura, celeiros cheios e rebanhos numerosos. Hoje, as riquezas consistem em representações de bens hipotéticos. Embora acessoriamente possam revelar-se na posse de algum automóvel alemão, de um amplo apartamento ou de um haras, especificamente consistem em papéis, bônus e ações cuja titularidade não significa nenhum gozo sensível a quem nelas investe.

E ocorre que a Argentina atual segue possuindo estupendas riquezas reais, mas carece de riquezas virtuais, das que hoje são tidas por bens que, entretanto, nenhuma satisfação proporcionam aos seus possuidores. Ao que assinalaria que a Argentina é pobre. Mas só virtualmente pobre. (Falo aqui da Argentina como país e não da triste condição a que chegaram muitos de seus habitantes.)

A possibilidade de que a pobreza da Argentina seja somente virtual, quer dizer, artificial abre inúmeras interrogações a respeito de quem são os realmente ricos e os realmente pobres no planeta. Leva a interrogar-nos sobre a idoneidade dos ajustes e parâmetros usados para estabelecer o grau de pobreza e de riqueza das nações (sobre isso cabe lembrar a surpresa – e humilhação – que causou interar-nos do lugar ocupado pela nossa dentre as demais nações do globo, segundo o determinado pelas cifras empregadas para medir o chamado “risco país”).

O mero senso comum permite suspeitar de algo sobre essa questão. Pois, com efeito, custa admitir a realidade substantiva de um sistema que determina prosperidades ou bancarrotas com total esquecimento dos fatores que, tradicionalmente, evidenciavam a riqueza ou a ela conduziam. Refiro-me ao trabalho, à produção, à economia, à capacidade de sacrifício, à vontade, à moderação. Porque ocorre que agora os países entram em crises por razões que nada têm a ver com ditos fatores, sob o peso de dívidas impos-

síveis de serem pagas e que ninguém espera cobrar ou por consequência de que investimentos feitos em lugares distantes optem por levantar vôo, abandonando o ninho transitório dos mercados locais.

Faz tempo tinha eu as suspeitas que aqui exponho. Sem atrever-me a sistematizá-las e colocá-las por escrito, pois não sou economista. Mas, semanas atrás, Joris Steverlynck Gonnet, meu colega na Academia do Prata e especialista em questões de finanças, forneceu-me um trabalho seu, publicado no número 34 do *Boletín de Lecturas Sociales y Económicas de la Universidad Católica Argentina*, onde se refere ao que chama "Síndrome Leaden Ball", a qual consiste em uma imensa massa financeira de natureza virtual – uma verdadeira bola de chumbo – que roda pelo planeta esmagando tudo por onde passa. Embora em alguns aspectos eu não pense exatamente como Steverlynck (ele não crê que o Estado deve ser incumbido de maiores responsabilidades sociais), o certo é que seu artigo me parece muito lúcido, sustentando algumas de minhas intuições sobre o tema.

Aonde quero chegar com tudo o que estou dizendo? Simplesmente a colocar a possibilidade de que a tragédia econômica da qual padece a Argentina seja, em alguma medida, somente virtual, artificial. E que, por fim, sua gravidade diminua a partir do momento em que nós, argentinos, percebamos sua verdadeira natureza.

Isso quer dizer que estamos estupidamente bem? De modo algum. Mas quer dizer que superar a crise talvez seja menos difícil do que parece. Contanto que haja decisão, coragem e talento no empenho.

OS VERDADEIROS MALES

Até aqui acentuei o aspecto econômico da crise argentina, aquele no qual se pensa, quase exclusivamente, quando se fala

de crise. Mas que, no meu entender, é o menos grave de todos os fatores que a configuram, já que parte da crise consiste, precisamente, em supervalorizar a importância da economia, esquecendo que seu papel é secundário, subordinado.

E esclarecido este ponto, que é fundamental e que se deve ter muito presente, admito que as contingências econômicas são de importância. De grande importância. Mas há outras calamidades mais graves. Por exemplo, a ausência de uma classe dirigente cujos interesses particulares coincidam com os do país; um mecanismo de representação política que tem dificultado a ascensão dos melhores; a deterioração da administração da justiça e da segurança pública; um crescente esquecimento das normas morais que devem reger a conduta dos homens; a errônea transformação de nossa cultura; o abandono a sua sorte da investigação científica e do equipamento tecnológico; o retrocesso educativo e a desvalorização de certas virtudes exemplares, como a honradez, a sobriedade e o apreço pela honra pessoal e coletiva.

Estes são, sim, males verdadeiramente muito mais graves que os derivados do infortúnio econômico. E que estão ao nosso alcance solucionar. Assim como, ligada a eles, também poderia melhorar nossa situação de falência.

Um grande amigo meu, Francisco Seeber, falecido anos atrás, citava um provérbio, ou uma máxima, aparentemente estúpido, mas pleno de significados. Dizia Seeber: "as coisas não passam, até que passam". Esse axioma bem pode ser aplicado em dois sentidos diametralmente opostos. Vale dizer que aquilo que sobrevinha pode ser desejável ou desastroso. Porque ambas as contingências são possíveis em nosso caso. Desde a perda do território e a dissolução nacional até uma rápida e completa recuperação. Mas, in-

clusivo por uma questão de temperamento, me inclino pela segunda (sem descartar a primeira, já aqui abordada), tendente, como disse, a enfeitar o quadro de situação para facilitar que se adotem decisões estratégicas acertadas.

Recapitulando, então, reitero que a Argentina é um país realmente rico e que sua pobreza seria somente virtual. Que, em uma escala de valores corretamente ordenada, os problemas econômicos estão subordinados aos morais, culturais, políticos e sociais. Que é possível solucionar estes, sempre que se aja com decisão, coragem e talento. Que as situa-

ções mudam, como muda o tempo. E que as coisas não passam até que passam, como ocorre com certas calamidades, mas também com as contingências favoráveis.

Somente acrescentarei uma observação, destinada a recordar que, seja qual for o caminho adequado para alcançar uma solução, a mesma não chegará como um regalo oferecido de fora. Pelo contrário, dependerá, sem dúvida, de nossas capacidades próprias. Esquecer disso seria conceber esperanças infundadas, poupar esforços e alimentar ressentimentos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> /; Argentina /; Geopolítica /; Decisão /; Rev & Rev;

A PRESENÇA MILITAR NO SACRÉ-COEUR DE PARIS

Revista Naval (Uruguai), nº 44, abril/2003, p.36/42

Capitán de Navío Walter A. Franco

Cada pessoa que já teve a oportunidade de visitar Paris leva consigo o itinerário clássico dos grandes monumentos e jóias arquitetônicas que povoam aquela capital, tão particular em cada canto de seu desenvolvimento urbano, ao mesmo tempo que tanto motiva a lembrança de sua história.

Em minha própria experiência, cada chance de visitar a Colina de Montmartre me conduzia instintivamente a ingressar na grande Basílica do Sacré-Coeur, que domina daquela altura "toda Paris".

Peregrinação feita por convencimento alheio ou por interesse próprio que cada caminhante compartilha com dezenas de outros seres de diferentes nacionalidades e religiões, que com fim ilustrativo e turístico satisfazem seu próprio afã.

Chegando ao último degrau da escada que conduz à entrada principal, duas estátuas de santos com espada montados a cavalo parecem acolher os visitantes como nós: Santa Joana do Arco (uma rua de mesmo nome também honra a santa na cidade de Montevideu) e São Luís.

Logo ao ingressar na Basílica, o olhar transfere-se instintivamente para o grande mosaico bizantino de Cristo, que, com seus braços estendidos, parece abraçar quem ali chega. Dentro da mesma composição e ao aproximar-se mais o olhar, destacam-se nitidamente no conjunto de figuras dois militares oficiais, um saudando com a espada e o outro apresentando-a, dirigindo seu olhar para o Altíssimo como um ato de reverência ao espírito de Deus ali presente.

Ao iniciar o percurso em forma de ferradura, vê-se a primeira coluna à esquerda, que abriga sobre uma placa de mármore a representação da queda de 13 bombas ao pé da Basílica durante a Segunda Guerra Mundial, nenhuma sem lhe causar impacto – em seu interior, se cumpria a vigília de oração de numerosos fiéis. Imediatamente após, surge o primeiro altar, escondido na penumbra, que impõe a acolhida dedicada à mãe de Deus como protetora dos marinheiros, em sua exaltação como Estrela de Mar. (Nosso país também a possui na igreja de mesmo nome, muito próxima ao atual terreno onde se situa a Escola Naval.)

Mas vejamos como fala da Basílica a publicação *Cols Bleus*, da Marinha de Guerra da França, nas palavras do C/F Perchoc Mot Rineau:

“Voltemos mais de um século, à época do início da construção da Basílica, em 1870, quando a França, derrotada militarmente pela Prússia, foi invadida, num processo que provocou a carestia e a peste, e os Estados Pontifícios foram anexados, uma dura experiência para os católicos franceses. Dois leigos, Alexandre Legentil e Hubert Rohault de Fleury, conceberam então, ao final de 1870, o projeto de impulsionar a construção de uma “promessa de pedra”, em expiação pelas faltas que estavam na origem dos males da época.

Para facilitar a coleta de recursos, propuseram que alguns materiais de construção, como as pedras, fossem adquiridos por contribuições. Muitas associações e grupos de profissionais manifestaram, com suas contribuições, o desejo de ter na futura Basílica um local que lhes fosse reservado. Entre os comitês que se manifestaram estava um do Exército, que escreve em 1873 ao arcebispo de Paris para pedir-lhe que lhes conceda uma ermida. O prelado faz o acordo e decide colocá-la sob o patronato de São Miguel. Em 1880, o comi-

tê de Marinha, presidido pelo Vice-Almirante Gicquel des Touches, obteve seu próprio lugar de culto, sob o nome de Nossa Senhora do Mar ou Stella Maris – Estrela do Mar.

As doações fluem então, dos oficiais gerais, assim como dos simples marinheiros ou ainda dos principiantes, em dinheiro ou em espécies: doam-se espadas, condecorações e trajes de gala, hoje em dia conservados nos nichos de vitral encaixados nas paredes da capela. A irmã do Almirante Courbet doou a espada do militar, depositada sob altar, e que lamentavelmente foi roubada em 1980.

A ornamentação precisava combinar com as peças: um oficial de Marinha oferece uma bela estátua de Nossa Senhora do Mar, os mosaicos representam a Pesca Milagrosa e a Calma da Tempestade, gravam-se os nomes das cidades marítimas sobre todas as pedras dos pilares. No conjunto, são temas que recordam o mar e os marinheiros.

O resultado das doações revelou-se de inegável êxito, marcado por essa característica particular, que tem sido uma atração. Pode-se dar um sentido a esta construção? Aos militares que solicitam-lhe um oratório, o arcebispo de Paris responde afirmativamente e assim justifica seus acórdos: “Há tanta afinidade entre o espírito cristão que reivindica o sacrifício e o espírito de abnegação imposto ao guerreiro, que é totalmente natural que estes se unam voluntariamente àquilo que eleva a alma e nutre a devoção”. A Capela Stella Maris é bem o símbolo deste espírito. Nela, os muros estão ornamentados com os nomes dos vivos que a mantêm, assim como dos mortos que serviram a França e deram suas vidas.

De modo que não podemos lamentar o esquecimento em que tem caído, pois já foi beneficiada pelo patrocínio de almirantes

prestigiosos como Courbet e Gicquel del Touches.

Porém pode-se questionar: ela vai continuar?

Esta bela poesia a glorifica:

“Salut, étolie de la mer,
Sainte Mere de Dieu,

Toujours vierge,
Bienhereuse porte du ciel.

Délivre les coupables de leur liens,
Apporte la lumière aux aveugles,
Ecarte tous nos maux,
Obtiens – nous tous les biens”.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> /; Religião /; Tradição /; Rev & Rev;

NAFTA, MERCOSUL E ALCA: VANTAGEM E DESVANTAGEM

Cadernos de Estudos Estratégicos – CEBRES (Brasil), maio/2003, p.3-28

Professora Lydia Magalhães Garner

“A economia mundial atual se materializa na criação de Blocos Econômicos que envolvem dois processos aparentemente contraditórios: o da globalização e o da regionalização.” Para explicar sua constatação, a autora divide sua análise em cinco partes:

a) Blocos Econômicos e suas diferenças – ASEAN (Associação das Nações do Sudeste Asiático), UE (União Européia), NAFTA (Canadá, Estados Unidos e México) e Mercosul;

b) Os Estados Unidos, o Canadá e o México no NAFTA;

c) Mercosul e o Brasil;

d) Brasil, Mercosul, Alca;

e) Tópicos para consideração em relação à Alca.

Este último item corresponde, praticamente, à conclusão da autora, elaborada

com lucidez e pragmatismo, em que discorre sobre o que deve ser considerado; qual, então, deve ser a posição do Brasil; a questão da soberania e, finalmente, a posição do Brasil. Sobre esta última, transcrevemos o parágrafo final:

“Finalmente, nós devemos nos recordar dos altos e baixos da nossa história econômica e que se o Brasil está no momento na posição em que se encontra entre as nações do globo, é devido exclusivamente aos brasileiros e das medidas e decisões de vários líderes e classes na trajetória de nossa história nacional. Assim, o modo como o Brasil negocia este possível acordo indicará se o país ou volta aos modelos do passado, como o México, ou se projeta num novo nível que por tão longo tempo tem sido adiado na nossa história.”

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS. / Acordo /; Alca; Mercosul; Nafta; 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 DPHCM (283)
- Comemorações relativas a Riachuelo (284)
- Dia Internacional dos Servidores da Paz (284)
- Primeiro-Tenente Maximiano completa 110 anos (286)

CONTROLE DE QUALIDADE

- Centro de Armas recebe Certificado ISO-9001-2000 (286)
- Laboratório de Química do IEAPM é credenciado pelo Inmetro (286)

HOMENAGEM

- Em memória dos marinheiros mortos em guerra (287)

MOSTRA DE DESARMAMENTO

- Corveta *Solimões* (288)
- Navio Oceanográfico *Almirante Câmara* (291)

MUDANÇA DE ENDEREÇO

- Transferência das instalações da Capitania de São Paulo (294)

POSSE

- Assunção de cargos por Almirantes (294)
- Novo representante do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (294)

PRÊMIO

Oficial recebe prêmio escolar na Universidade de São Paulo (295)

PROGRAMA

Programa de Reaparelhamento da Marinha (298)

Programa Nuclear da Marinha (296)

PROMOÇÃO

Promoção de Almirantes (295)

PUBLICAÇÃO

Recomendações para o futuro comandante (299)

SOLEINIDADE

Marinha participa da Festa das Nações (300)

APOIO

CONSTRUÇÃO NAVAL

Construção de Submarinos – Transporte da popa (300)

DOCAGEM

Docagem do Navio-Aeródromo *São Paulo* (301)

INDÚSTRIA BÉLICA

Exército compra munição fabricada pela Marinha (301)

MANUTENÇÃO

Estágio de militares na Força Aérea da Argentina (301)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

ABASTECIMENTO NO MAR

Navio-Transporte *Almirante Gastão Motta* fornece óleo pela popa (302)

OCEANOGRRAFIA

Navio-Oceanográfico *Antares* realiza comissões Oceano Sul-II e Pirata (302)

PÁRA-QUEDISMO

Mergulhadores de combate batem recorde de salto a grande altitude (303)

REGATA

Regata Internacional a Vela Around Alone (303)

CONGRESSOS

CONFERÊNCIA

Controle Naval do Tráfego Marítimo (303)

EXPOSIÇÃO

Marinha realiza exposição no Congresso Nacional (304)

EDUCAÇÃO

ESPORTE

CEFAN no Programa "Forças no Esporte" (304)

Resultados esportivos (305)

FORMAÇÃO DE OFICIAIS

Formação de aviadores navais (307)

PREPARO DO HOMEM

Marinha prepara marinheiros-recrutas para o mercado de trabalho (308)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DA INGLATERRA

Novo contratorpedeiro da Marinha britânica (308)

OPERAÇÃO

Sarsub-1/2003 (309)

Timbó (309)

Tropicallex-03 (311)

HISTÓRIA

HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NAVAL

O vôo do Falcão Cinza, livro do Comandante Lynch (311)

HISTÓRIA DO BRASIL

A imagem do Brasil nas cartas de Bolívar (312)

Prisioneiros alemães nos campos de concentração brasileiros (313)

HISTÓRIA NAVAL

Livro sobre o Encouraçado *Rio de Janeiro* (313)

MUSEU

Museu da Aviação Naval incorpora avião histórico (314)

Visitas ao Museu Naval (314)

PODER MARÍTIMO

NAVIO MERCANTE

Novo porta-contêineres com 25 nós (314)

TRANSPORTE DE CARGA

Locomotivas embarcadas no Texas para São Petersburgo (315)

PSICOSSOCIAL

MÚSICA

Banda do Corpo de Fuzileiros Navais encanta Santa Catarina (315)

PINTURA

Balliester em cartões-postais (316)

Painel São Paulo (317)

SEGURIDADE

Seguridade Social (317)

SAÚDE

ASSISTÊNCIA MÉDICA

Atendimento médico no Complexo Cultural (298)

Hospital Naval de Ladário e o programa "Vida Melhor" (320)

EVACUAÇÃO

Contra-Torpedeiro *Pernambuco* realiza evacuação aeromédica em Trindade (319)

VIAGENS

VISITA DO MINISTRO

Visita do Ministro do Esporte à Escola de Aprendizes de Santa Catarina (320)

ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DA DPHCM

A Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM), com sede no Rio de Janeiro, completou, em 10 de julho último, seis anos de existência. Pela passagem da data, o diretor da DPHCM, Contra-Almirante Max Justo Guedes, assinou a seguinte ordem do dia:

“A Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM), criada pela Portaria Ministerial nº 199, de 10 de julho de 1997, tem o propósito de contribuir para o desenvolvimento das atividades relacionadas com a história e cultura marítima brasileiras. Atua no nível de supervisão e controle do acervo cultural e histórico da MB, bem como das diversas atividades culturais desenvolvidas pelas OM, que repercutem favoravelmente nos mais diferentes segmentos da sociedade e da imprensa.

Ressaltam-se as principais ações desenvolvidas nas áreas de conhecimento desta Diretoria Especializada, para consecução das metas estabelecidas nas Diretrizes Básicas da Marinha, quais sejam, dentre as últimas realizações:

- na área de **Arquivologia**: participação efetiva da Comissão Permanente de Avaliação de Documentos (CPAD) (ação no nível governamental) e trabalho conjunto com a Marinha de Portugal (Comissão Luso-brasileira) visando ao levantamento de arquivo documental de ambos os países;

- na área de **Biblioteconomia**, a disponibilização do acervo da Biblioteca da Marinha na Internet/Intranet;

- na área de **História Marítima e Naval**, a participação no Simpósio Ibero-americano de História Marítima e Naval – sendo que o último realizado (no ano 2000) foi totalmente conduzido pela DPHCM – e ela-

boração dos volumes da História Naval Brasileira;

- na área de **Arqueologia**, o assessoramento direto a grupos de pesquisa, bem como levantamento, catalogação e pesquisas de bens submersos de valor artístico, cultural e histórico-náutico;

- na área de **Comunicação Social**, o contacto permanente com empresas públicas e privadas e órgãos congêneres e intercâmbio com países, com vistas à manutenção da troca de informações culturais e à preservação da imagem da MB, além do desenvolvimento de projetos de cunho sociocultural, tais como o “Projeto-Escola” e o “Brincando no Espaço Cultural da Marinha”;

- na área de **Museologia**, a realização de exposições temporárias, que se juntam às permanentes, para manter o fluxo de visitantes à Área Cultural da MB, permitindo, assim, ampla divulgação da História Naval Brasileira e de seus muitos feitos do presente e do passado; e

- a **condução de cursos, conferências e seminários**, envolvendo relacionamento de alto nível com personalidades e autoridades no país e no exterior.

Neste dia em que a Diretoria comemora seis anos de serviços prestados à MB, não posso deixar de agradecer àqueles que muito nos estimulam, nos apóiam e, principalmente, nos orientam no cumprimento do dever, a partir do Comandante da Marinha, do Almirantado e, notadamente, do nosso Órgão de Direção Superior, sem esquecer as Diretorias Técnicas e as subordinadas à Secretaria-Geral da Marinha.

Ao Serviço de Documentação da Marinha, OM subordinada, cabe menção particular, pelo incansável e eficiente empenho no cumprimento das numerosas tarefas que

lhe competem, facilitando em muito o trabalho de supervisão da DPHCM. À Marinha, renovo o propósito de perseguir, com meus subordinados e total afin-

co, as diretrizes superiores recebidas, de modo a manter junto ao povo brasileiro a magnífica imagem projetada pelos homens do mar do passado e no presente.

COMEMORAÇÕES RELATIVAS A RIACHUELO

O III Salão de Artes Imperial Marinheiro Marcellio Dias, realizado em 11 de junho último, na Casa do Marinheiro de Rio Grande – Camarig, teve o seguinte resultado:

Categoria Pintura – 1º lugar – “Pescados”, de Jusseli Maria de Barros Rocha; 2º lugar – “Mensageiros do Mar”, de Arlinda Nunes; 3º lugar – “Movimento” de Bira Lopes; e Menção Honrosa – “Vida no Mar”, de Sandra Hadler Kuhn. **Categoria Fotografia** – Vencedor – “sem título”, de José Cleides Arruda Celmer.

Após o resultado, as obras permaneceram em exposição no Museu Na-

val no período de 13 a 22 de junho. O evento fez parte das comemorações do 138º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo.

A cerimônia de abertura e premiação foi realizada pelo Comando do 5º Distrito Naval (RS) com o patrocínio da Pouplex, Agência Marítima Orion Ltda. Tergrasa/Termasa, dos Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos Ltda, da Tecon Rio Grande S/A, PampaSul Turismo. Ética Sul Assessoria de Seguros, RBS TV e Gráfica SalisGraf. (BONO nº 385, de 12/6/03).

DIA INTERNACIONAL DOS SERVIDORES DA PAZ

No dia 29 de maio de 1948, nasceu a primeira Missão de Paz das Nações Unidas. Somente 54 anos depois esta data recebeu uma comemoração especial: Dia Internacional dos Servidores da Paz. Este ano, o Centro de Informação das Nações Unidas no Brasil (UNIC-Rio) decidiu aproveitar a ocasião inédita para homenagear as Forças de Manutenção da Paz brasileiras, também chamadas de “capacetes azuis”, “boinas azuis” ou “*peacekeepers*”.

Estiveram presentes à solenidade, no Palácio do Itamaraty do Rio de Janeiro, aproximadamente 150 convidados. Apresentações da Banda Sinfônica do Comando Militar do Leste intercalaram os discursos do diretor do UNIC-Rio, Carlos dos Santos; do Tenente-Coronel Ivo de Albuquerque; do chefe do Escritório do

Ministério das Relações Exteriores no Rio de Janeiro, Embaixador Paulo Pires do Rio; e do cônsul-geral da Noruega, Torbjørn Holthe.

Ao final da cerimônia, medalhas foram apostas a sete capacetes azuis, como reconhecimento pelo trabalho desses militares que, em algum momento, serviram à ONU. Os homenageados foram voluntários em missões realizadas até 1988, quando as Forças de Manutenção de Paz das Nações Unidas conquistaram o Prêmio Nobel da Paz.

COMEMORAÇÃO NA MARINHA

A Marinha também se integrou às comemorações, realizando, no dia 29 de maio, cerimônia no Comando da Força de Fuzilei-

ros da Esquadra (FFE), em Duque de Caxias (RJ), presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira. A solenidade contou com a presença de 280 militares, da ativa e da reserva, que integraram os contingentes brasileiros nas diferentes operações de paz, além de representantes do Comando-em-Chefe da Esquadra, do Comando do 1º Distrito Naval e do Comando da FFE.

O Comandante de Operações Navais entregou a medalha Dag Hammarskjöld, da ONU, à Sra. Adriana Reis da Silva dos Santos, viúva do Cabo (FN) Aladarque Cândido dos Santos, morto em uma emboscada em 19 de maio de 1997, quando realizava uma missão em prol das atividades do 4º Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, em Angola.

Encerrando as comemorações, foi feita uma visita a um mostruário dos meios do Corpo de Fuzileiros Navais e a uma exposição de fotografias sobre as Forças de Paz.

O TRABALHO DA ONU

A ONU tem contribuído, sob condições extremamente difíceis, para reduzir ou evitar tensões entre povos e países. Embora não possuam a função de pôr um fim às guerras, os *peacekeepers* monitoram os acontecimentos entre as partes em conflito, tentando promover o entendimento. Há, hoje, aproximadamente 37 mil guardiões da paz da ONU, de 89 países, distribuídos em 14 missões por três continentes. O Brasil já participou de operações na Grécia, Egito, Congo, Chipre, Repú-

blica Dominicana e Timor Leste, entre muitas outras.

HISTÓRIA VIVA

John Munro é o único brasileiro sobrevivente da Comissão Especial das Nações Unidas nos Bálcãs, de 1948. Essa iniciativa, que se reportava à Assembléia Geral da ONU, foi a precursora das Missões de Paz, hoje submetidas ao Conselho de Segurança.

"Eram 40 observadores, em grupos de seis em cada uma das sete divisões do Exército grego. Tínhamos que provar que a Bulgária, a Albânia e a Iugoslávia haviam ocupado uma região da Grécia chamada Gramos. Ficávamos atentos às informações do oficial de ligação junto à divisão grega para que pudéssemos ver o que acontecia na fronteira. Vimos a Bulgária abrir fogo contra o Exército grego. A reclamação feita pela Grécia procedia", recorda John Munro.

(Do informativo *UNews Brasil*, maio/junho 2003 e do *Nomar* nº 735, de julho de 2003)



John Munro, o mais antigo servidor da paz da ONU brasileira, acompanhado do participante mais jovem

PRIMEIRO-TENENTE MAXIMIANO COMPLETA 110 ANOS

O Primeiro-Tenente (Ref.) Maximiano José dos Santos completou, em 22 de fevereiro último, 110 anos de idade. A data foi comemorada com uma festa organizada por seus familiares e amigos em sua residência, onde recebeu homenagem especial da Marinha, com a presença do então comandante do 6º Distrito Naval (Ladário - MS), Contra-Almirante Artur Francisco Hoffmann Tozzini.

Nascido em 1893 no município de Bom Conselho, em Pernambuco, o Tenente Maximiano ingressou na Marinha como voluntário em 1913. Já nos primeiros anos

de sua carreira, participou da Primeira Guerra Mundial a bordo do Encouraçado *São Paulo*. Esteve presente também na Revolução Constitucionalista de 1932 e na repressão à Intentona Comunista, em 1937. Durante a Segunda Guerra Mundial, como tripulante do Monitor *Parnaíba*, participou de missões de escolta a comboios aliados na costa brasileira.

Foi transferido para a Reserva em 1946 e teve sua dedicação reconhecida por diversas condecorações, inclusive de países estrangeiros. (Do *Nomar* nº 733, de 31 de maio de 2003)

CENTRO DE ARMAS RECEBE CERTIFICADO ISO-9001-2000

O Centro de Armas da Marinha (CAM) tornou-se a OM pioneira na certificação integral de sua atividade-fim recebendo, em 24 de abril último, o certificado ISO-9001:2000. A entrega foi feita em cerimônia presidida pelo diretor de Sistemas de Armas da Marinha, Vice-Almirante Ronaldo Fiúza de Castro, e contou com a presença do diretor de Certificação do Lloyd's Register Quality Assurance para a América do Sul, Luis Carlos Bueno da Silva, que passou o certificado às mãos do diretor do CAM, Capitão-de-Mar-e-Guerra Júlio César Pimentel de Oliveira.

O ISO 9001:2000 aprova o Sistema de Gestão de Qualidade (SGQ) aplicável à "prestação de serviços de instalação e manutenção de sistemas de armas e de navegação dos meios navais, aeronavais, de fuzileiros navais e de estabelecimentos navais". Ter o SGQ certificado em conformidade com aquele ISO significa novas responsabilidades e reforça o compromisso do CAM em melhor atender às organizações navais, razão de sua existência. O recebimento desse certificado é considerado um marco na história do CAM. (Do *Nomar* nº 733, de 31/5/2003)

LABORATÓRIO DE QUÍMICA DO IEAPM É CREDENCIADO PELO INMETRO

O laboratório da Divisão de Química do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM) está habilitado, desde 8 de abril último, a integrar a Rede Brasileira de Laboratórios de Ensaio (RBLE). A habi-

litação foi dada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro), através da concessão do Certificado de Credenciamento com base na Norma NBR ISO/IEC 17025 (Requisitos Ge-

rais para Competência de Laboratórios de Ensaio e Calibração).

Com isso, o laboratório de Química do IEAPM adquire a expressão formal de sua competência para realização de ensaios previstos em seu escopo de credenciamento, no qual constam coleta e transporte de amostras e análise de hidrocarbonetos totais e frações por cromatografia gasosa e de hidrocarbonetos policíclicos aromáticos totais por espectrofluorimetria.

Cabe ressaltar que esta Norma engloba todos os requisitos da NBR ISO 9001 e NBR ISO 9002 que são pertinentes aos serviços de ensaio e calibração, sendo o Inmetro a única entidade no Brasil que está autorizada a fornecer o certificado de credenciamento. O Inmetro é membro efetivo da International Laboratory Accreditation Cooperation – ILAC, que reúne organismos de credenciamento de laboratórios de todo o mundo.

Os preparativos para a adequação à referida Norma começaram em dezembro de 2001. A Divisão de Química, apoiada pelos seus chefes imediatos, pela direção do IEAPM e pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), obteve, em julho de 2002, êxito em implantar um Sistema da Qualidade admi-

nistrativo e técnico, que se compõe de um Manual da Qualidade e mais de 35 procedimentos técnicos e administrativos, que satisfizeram os rigorosos critérios da Norma. Durante a implantação do Sistema de Qualidade, teve-se o cuidado de aproveitar a sistemática administrativa da Marinha, não a sobrepassando ou contrariando. Durante todo o processo de credenciamento, a DPC contribuiu sobremaneira para a capacitação do laboratório da Divisão de Química, financiando equipamentos e a contratação de firma especializada em sistemas de qualidade.

Ainda em 2002, o IEAPM encaminhou ao Inmetro a solicitação de credenciamento e em dezembro recebeu os auditores designados, os quais relataram apenas nove não-conformidades. A equipe da Divisão de Química se empenhou, então, para que estas fossem sanadas ainda naquele ano e obteve êxito ao enviar ao Inmetro, em 30 de dezembro, as ações corretivas tomadas.

Com este esforço conjunto, a Marinha do Brasil, por meio do IEAPM, deu um grande passo para a sua autonomia no que se refere a análises de contaminação por hidrocarbonetos, área da qual o Instituto vislumbra a conquista de novos mercados.

HOMENAGEM EM MEMÓRIA DOS MARINHEIROS MORTOS EM GUERRA

Foi realizada em 21 de julho último, no Monumento Nacional dos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Rio de Janeiro, a Cerimônia em Memória dos Marinheiros Mortos em Guerra, presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira.

Também no Rio de Janeiro, o Comando do 1º Distrito Naval, o Clube Naval e a Sociedade dos Amigos da Marinha no Rio de

Janeiro (Soamar-RJ) reuniram-se na celebração de missa solene em memória dos integrantes da Marinha do Brasil que perderam suas vidas em operações de guerra no mar durante a Segunda Guerra Mundial. A Celebração Eucarística foi realizada em 23 de julho, na Igreja da Candelária, presidida pelo capelão-chefe da Marinha, Capitão-de-Mar-e-Guerra Levi Alves de Senna. Naquele mesmo dia, foi realizado,

na sede Piraquê do Clube Naval, almoço de confraternização dos combatentes da Segunda Guerra.

Por ocasião da cerimônia no Monumento aos Mortos, foi lida a seguinte Ordem do Dia do comandante de Operações Navais:

"O Poder Marítimo sempre teve uma grande influência no desenvolvimento e na decadência das nações. O mar tem sido fonte de recursos, via de comunicação que liga os povos e transporta riquezas, fonte de lazer e instrumento do progresso. Por outro lado, a História, que é um manancial de ensinamentos, mostra que o mar tem sido, também, cenário de conflito, morte e destruição.

A importância do mar na vida das nações tanto na paz quanto na guerra não pode nunca ser negligenciada. Rui Barbosa já alertava a Nação quando dizia: 'O mar é o grande avisador. Pô-lo Deus a bramir junto ao nosso sono para pregar que não durmamos!'.

A História do Brasil nos mostra a importância do mar nos diversos conflitos em que estivemos engajados. A Marinha foi fundamental para manter a integridade territorial do Brasil durante as lutas pela consolidação da Independência e para conter as insurreições e levantes ocorridos durante a Regência e o Segundo Reinado. No campo externo, no século XIX, a Armada defendeu o nosso país na Guerra da Cisplatina; na campanha contra Oribe e Rosas; na intervenção no Uruguai; nas lutas contra Aguirre e na guerra contra Solano López. No século XX, nossos marinheiros estiveram presentes nos dois conflitos mundiais.

Em todos esses difíceis momentos, os homens do mar atenderam ao chamado da Pátria e, nos conveses dos nossos navios, deram mostra da bravura e da abnegação do nosso povo. Com honra, denodo e patriotismo, enfrentaram as adversidades da guerra e, com o sacrifício da própria vida, defenderam os ideais da Nação brasileira, contribuindo para construir a paz que hoje desfrutamos.

Desde a Segunda Guerra Mundial, o País tem vivido em paz, apesar dos inúmeros conflitos que eclodiram em outros países neste período. Entretanto, as lições do

**Seria ingênuo considerar
que o Brasil está imune às
variáveis da arena
internacional, apesar da
índole pacífica do seu povo
e da sua tradição em
buscar a solução
negociada no âmbito da
sua política**

passado têm demonstrado que apesar da cena internacional ter elementos de continuidade ela também contém vetores de mudança. Portanto, seria ingênuo considerar que o Brasil está imune às variáveis da arena internacional, apesar da índole pacífica do seu povo e da sua tradição em buscar a solução negociada no âmbito da sua política externa.

Assim sendo, apesar dos momentos de paz que hoje vivenciamos, devemos refletir sobre a sábia sentença 'Lembra-vos da guerra!'. Devemos lembrar, ainda, que 'a guerra é de importância vital para o Estado. É uma questão de vida ou morte' e que 'em nenhuma circunstância deve ser negligenciada.'

Temos, portanto, o compromisso e a responsabilidade de preservar a paz. E a História tem demonstrado que a melhor forma de fazê-lo é construindo uma Nação economicamente forte, socialmente justa e militarmente preparada para dissuadir atitudes hostis e proporcionar respaldo à ação política no âmbito internacional. Assim fa-

zendo, estaremos honrando a memória daqueles que lutaram e morreram para defender os mais altos ideais da Nação brasileira – nossos bravos marinheiros, que nos dei-

xaram um inesquecível legado de desprendimento e heroísmo, para os quais elevamos nossos pensamentos neste solene momento.” (Do BONO nº 491, de 21/7/03)

MOSTRA DE DESARMAMENTO DA CORVETA *SOLIMÕES*

Foi realizada em 11 de julho, no píer da Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em Belém, a cerimônia de Mostra de Desarmamento da Corveta *Solimões*, presidida pelo comandante do 4º Distrito Naval (Belém), Vice-Almirante José Antônio de Castro Leal. A partir de agora, o navio será preparado para funcionar como corveta-museu, permanecendo integrado à estrutura organizacional do Comando do 4º DN.

Por ocasião da Mostra de Desarmamento, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos, expediu a seguinte ordem-do-dia:

“Hoje, uma tripulação entristecida deixa a Corveta *Solimões*. Irá retirar-lhe a Bandeira, em cumprimento à Portaria nº 160, de 2 de julho de 2003, do Comandante da Marinha que determina a baixa do navio.

A Bandeira será cuidadosamente dobrada e guardada, o último homem deixará o navio, e tu, Corveta *Solimões*, deixarás a Armada.

Nascestes em 3 de agosto de 1955, em Roterdã, na Holanda, quando a primeira Bandeira do Brasil foi hasteada na tua popa, por uma tripulação entusiasmada, garbosa, uniformizada de azul, que tomou os teus convites. O primeiro comandante, Capitão-de-Corveta José Julio de Souza Gomes, exultava



Corveta *Solimões*, Navios-Patrolha *Piratini* e *Pampeiro* fundeados em frente a cidade de Oiapoque, no Amapá, em março de 1995
(RMB do 2º trim/1998 – p. 123).

em alegria e, dias depois, te conduziu, com a tripulação, para as águas do Brasil.

Tua primeira sede foi no Rio de Janeiro, onde iniciaste as patrulhas, os reboques, o socorro no mar. Começaste a ter vida, como nós marinheiros dizemos que os navios têm, sublimada pelo espírito de navio dos que te tripulavam. Auxiliaste, nesse período, a ocupação da Ilha da Trindade, as pesquisas oceanográficas dos cientistas da Universidade de São Paulo e cumpriste comissões de abastecimento da Ilha de Fernando de Noronha.

Foi mais tarde, em 1959, que a Marinha te deu a mais nobre das missões, na sede do Norte, onde até hoje permaneceste, subordinada ao Comando do 4º Distrito Naval.

Daqui, auxiliaste os levantamentos cartográficos dos rios, em trabalho cuida-

doso, demorado, estafante, singrando o grande rio e navegando a extremos de difícil acesso, que alguns conquistaste, no Juruá, no Guará, no Madeira e no distante Javari.

Daqui, partiste para 28 comissões ao estrangeiro, desfraldando nossa Bandeira, levando vínculos ao Peru, à Colômbia, à Venezuela, à Guiana, ao Suriname, à Guiana Francesa e a alguns Estados do Caribe.

Em teus conveses, em tantas navegações, levaste diplomatas, pesquisadores, cientistas e universitários de todo o País, encantados e curiosos em conhecer esta terra de rios longos e lindos, que investiste como sede.

Daqui, patrulhaste o rio e o mar fazendo cumprir as leis em nossas águas, expulsando estrangeiros não autorizados e apresando os renitentes. Nestas fainas prolongadas de fiscalização, viste tua tripulação in-



tegrada a fiscais do IBAMA, da Receita Federal, do Ministério da Agricultura, a policiais do Estado e da Polícia Federal, enfim, a todos aqueles que o País impõe o dever de fazer cumprir a Lei.

Daqui, também, com médicos, dentistas, e assistentes sociais, partiste muitas vezes, com tua tripulação decidida a assistir os ribeirinhos em suas imensas necessidades e carências. Teus conveses se encheram de gente humilde, que pedia de tudo, da atenção dos teus homens e dos teus médicos, que lhes cuidassem das dores e que salvassem seus filhos. Levaste a eles a esperança e, mais do que isso, a crença de que não estavam sós. Em muitos lugares tu foste a única presença do Estado brasileiro, a lhes dizer que eram gente querida e preciosa, a lhes mostrar as cores da Bandeira, símbolo maior da Nação, respeitada e enaltecida no dia-a-dia da tua tripulação.

Muitos ribeirinhos choraram em teus conveses, ao receber o que necessitavam, que nada mais era do que a obrigação do Estado. E tu viste também, em teus homens, lágrimas fugidias, enquanto atentos a essa gente.

Tu e tuas irmãs, junto aos ribeirinhos, criaram uma mística tão forte que qualquer navio cinza que navegue na Amazônia, os-

tentando os símbolos nacionais, envergando a Bandeira Nacional, é chamado até hoje de "Corveta da Marinha".

Tiveste, Corveta *Solimões*, uma longa vida, plena de missões que dignificaram o teu nome e o da nossa Marinha. Nestes 48 anos estiveste 3.692 dias no mar, navegando 676.738,5 milhas náuticas, o que daria 32 voltas em torno da Terra, ou, como estás mais acostumada, 380 viagens de Belém a Tabatinga.

Chegou, enfim, o momento da tua tripulação te deixar. Alonguei-me nestas linhas talvez um pouco porque um dia tive o privilégio de ser teu comandante. Quis o destino, agora, que a Ordem do Dia da tua mostra de desarmamento a mim competisse assinar.

Faço-o com emoção, mas estou feliz, pois tu és uma corveta de sorte, porque o povo desta gloriosa terra, da tua sede, te quer presente como navio-museu, mostrando às gerações mais novas o que tu e tuas irmãs fizeram neste espaço histórico de 50 anos da Amazônia.

Fica, portanto, repousando com orgulho, para sempre, nessa terra de ricas florestas fecundadas ao sol do equador; nessa terra de rios gigantes, d'Amazônia princesa louçã; nessa terra de festas, do progresso, da paz e do amor..."

MOSTRA DE DESARMAMENTO DO NAVIO-OCEANOGRÁFICO ALMIRANTE CÂMARA

O Navio Oceanográfico *Almirante Câmara* deu baixa do serviço ativo da Marinha no dia 7 de agosto último, em cerimônia de Mostra de Desarmamento realizada na Base Naval do Rio de Janeiro, na Ilha de Mocangüê. A solenidade foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos, que expediu a seguinte ordem do dia alusiva à ocasião:

"Para aqueles que fazem do navio uma extensão do seu próprio lar, infinitos senti-

mentos emergem à simples menção do seu nome. Alegrias, momentos de tensão, convivência fraternal, as fainas difíceis, são experiências indeléveis na vida do homem embarcado. Ver um navio deixar o serviço ativo representa, portanto, o encerramento de uma etapa, um virar de página, ficando as recordações guardadas, com carinho, no coração do marinheiro.

Dentre os sentimentos suscitados por esta cerimônia, devemos destacar o orgulho daqueles que tiveram o privilégio de



rência patrocinada pelo Office of Naval Research, sobre o tema 'navios oceanográficos', que tinha como principal finalidade, exatamente, o estabelecimento das características e qualificações básicas de um projeto para navios de pesquisa, a fim de assegurar maior eficiência e versatilidade nas diversas atividades oceanográficas, seja

servir no *Almirante Câmara* e ajudaram a escrever parte importante da história da Marinha e da oceanografia no Brasil. Ao contemplarmos este navio atracado tão placidamente, podemos imaginá-lo no alto oceano, vencendo ventos e ondas, arfando e balançando, arrastando seus cabos e sensores na busca de informações preciosas, ansiadas por pesquisadores e cientistas, em seus trabalhos em prol da Nação.

A saga do Navio Oceanográfico *Almirante Câmara* inicia-se em 1974 sob a bandeira brasileira, mas a sua vida começara 11 anos antes, em 1963, nos Estados Unidos da América. Teve a quilha batida no dia 14 de setembro daquele ano, no Estaleiro Marietta Manufacturing Co., no estado de West Virgínia. Entregue à Marinha daquele país no dia 8 de fevereiro de 1965, a partir de dezembro do mesmo ano, com o nome de *Sands*, participou de várias comissões de pesquisa, não somente nos litorais leste e oeste dos Estados Unidos, mas também nos mares da Europa e América Central.

Os navios dessa classe foram projetados em função dos resultados de confe-

em regiões tropicais, ou em áreas polares.

Incorporado à Marinha do Brasil no dia 1º de julho de 1974, recebeu o nome de *Almirante Câmara*, sendo o primeiro navio a ostentar em sua popa o nome do ilustre Almirante Antônio Alves Câmara, grande incentivador da Hidrografia brasileira. A partir de 26 de dezembro de 1974, logo após a chegada ao Brasil, passou à subordinação da Diretoria de Hidrografia e Navegação e iniciou as atividades oceano-

gráficas, sendo empregado em pesquisas geofísicas e nas relacionadas com a geologia marinha.

Passou o País a dispor, dessa forma, de um navio que, operado exclusivamente por tripulação nacional, iria desenvolver pesquisas geofísicas e geológicas, em coordenação e cooperação com as universidades brasileiras e com entidades governamentais e não-governamentais que detêm interesse nesses ramos do conhecimento de importância estratégica para o País.

A partir de 1975, iniciaram-se as pesquisas do direto interesse de nossa Esquadra e aquelas que se constituíram na



base do desenvolvimento do Programa de Geologia e Geofísica Marinha do Plano Integrado Brasileiro de Oceanografia (PIBO), com destacada participação de universidades e instituições científicas. O Projeto Remac (Reconhecimento da Margem Continental Brasileira), em coordenação com o Conselho de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Petrobras, Departamento Nacional de Produção Mineral e Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais, experimentou grande impulso graças à utilização do navio e ao embarque de técnicos civis brasileiros.

Em setembro de 1986, por decisão ministerial, um convênio assinado entre a Marinha e a Petrobras possibilitou equipar o navio para pesquisas sísmicas de reflexão multicanal. Com isso, passou a atender às necessidades do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), participando das Operações Antárticas V e VI, nos verões austrais de 1986 para 1987 e de 1987 para 1988, cobrindo mais de 5.000 km de perfis sísmicos.

Teve, ainda, desempenho notável no Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), no período de 1988 a 1997, coletando a maior parte dos dados de sísmica multicanal, batimetria, magnetometria e gravimetria utilizados para a definição do pé do talude continental e da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), nos termos dos dispositivos contidos na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, de 1988. Ao término dos trabalhos de campo, após nove anos e seis meses, o navio tinha cumprido 681 dias de

mar, perfilado 85.000 km e navegado 50.000 milhas, ampliando, em diversos pontos, para cerca de 350 milhas nossas águas jurisdicionais, desbravando e anexando ao território nacional cerca de 2.692.000 km², o que representa 31% da nossa área continental.

Em 1998, após a retirada dos equipamentos de sísmica multicanal, o navio passou a ser empregado, prioritariamente, na execução de levantamentos hidroceanográficos destinados à construção das Cartas Náuticas do II Plano Cartográfico Náutico Brasileiro, inserido no Plano Cartográfico Náutico da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), contribuindo para a atualização das cartas e publicações editadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Hoje, após 29 anos de ininterruptos serviços prestados à Marinha do Brasil, com a marca de 2.242 dias de mar e 332.667 milhas navegadas, o *Almirante Câmara*, que seguiu o exemplo do seu patrono e honrou a Bandeira Nacional desfraldada em seu mastro, é desincorporado da Armada.

Parabéns a todos que o tripularam pela missão cumprida!"



NOVAS INSTALAÇÕES DA CPSP

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) passou a funcionar, desde 27 de agosto, no cais da Marinha em Santos, localizado entre os armazéns 27 e 29 do cais do porto, no bairro Macuco. As novas instalações foram inauguradas em cerimônia presidida pelo comandante do 8º Distrito Naval (SP), Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gamboa.

É o seguinte o novo endereço da CPSP: Porto de Santos, Bairro Macuco,

Santos, SP – CEP: 11045-911. Em princípio, estão sendo mantidos os mesmos números telefônicos: Mesa Telefônica – (0XX-11) 3221-3454, Retelma – 8850-1001 e 8850-1002.

Desde a inauguração da nova sede da Capitania dos Portos, o atendimento médico e dentário passou a ser feito nas instalações do Núcleo de Apoio à Capitania (NAC), à Avenida Afonso Pena, 853, em frente ao armazém 37.

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Vice-Almirante Marcos Martins Torres, subchefe de Comando e Controle do Estado-Maior de Defesa do Ministério da Defesa, em 14/7;

– Contra-Almirante Carlos Afonso Fernandes Testoni – subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, em 27/6;

– Contra-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas – adido naval nos Estados Unidos da América e no Canadá, em 16/7;

– Contra-Almirante Robério da Cunha Coutinho, diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais, em 23/7;

– Contra-Almirante Antônio Alberto Marinho Nigro, subchefe de Logística e Plano Diretor do ComOpNav, em 12/8;

– Contra-Almirante (EN) Eduardo Maculan Vicentini, diretor de Engenharia Naval, em 15/8;

– Contra-Almirante Antônio Ruy de Almeida Silva, subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada, em 21/8;

– Contra-Almirante Celso Guimarães Lapa, subchefe de Organização do Comando de Operações Navais, em 25/8;

– Contra-Almirante Jair Alberto Ribas Marques, diretor do Pessoal Civil, em 4/9.

NOVO REPRESENTANTE DO BRASIL NA IMO

Em 28 de março último, o Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles assumiu o cargo de chefe da Representação do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO), em substituição ao Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira.

A cerimônia de passagem do cargo, realizada na sede da Representação em Londres, contou com a presença do embaixador do Brasil no Reino Unido, José Maurício

Bustani, e de outras autoridades civis e militares.

O Almirante Mauro Cesar, primeiro titular como RPB-IMO, deixa a Representação que viu nascer após dois anos e meio de profícuos serviços, durante os quais o Brasil se afirmou no seio daquela Organização, em consequência da apresentação de propostas sólidas, por meios de documentos com base técnica, nos diversos comitês e subcomitês. Entre as várias propostas de interesse do País,

merecem ser realçadas aquelas relativas a um equacionamento realista da antecipação do banimento dos navios-tanque de casco singelo e a de que a regulamentação do gerenciamento da descarga da água de lastro fosse feita levando-se em consideração a proteção do meio ambiente, e sob uma relação de custo-benefício aceitável.

Cabe ressaltar também que, desde que a Marinha assumiu a chefia da RPB-IMO, o Brasil participou efetivamente das seguintes Conferências Diplomáticas: Bunker, referente à poluição causada por óleo combustível dos navios; TBT, referente ao banimento das tintas anti-incrustantes nocivas; e Protocolo 2002 à Convenção de Atenas, referente ao transporte de passageiros e respectivas bagagens por via marítima.

Na sua ordem de serviço, o Almirante Mauro Cesar registrou o seu agradecimento às entidades governamentais, não-governamentais e OM da Marinha que têm colaborado efetivamente, por intermédio do envio dos seus especialistas às diversas reuniões, onde são discutidos os diferentes assuntos, proporcionando uma indispensável e oportuna assessoria.

O Almirante Chagasteles participou ativamente das tratativas com o Ministério das Relações Exteriores para a transferência da Representação do Brasil, antes a cargo daquele Ministério, para a Marinha, e para o estabelecimento da atual estrutura de apoio, que possibilitou alcançar os significativos resultados mencionados. (Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

OFICIAL RECEBE PRÊMIOS ESCOLARES NA USP

O Primeiro-Tenente Rafael Barros Dutra recebeu, em 4 de julho último, dois prêmios pelo seu desempenho como aluno da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (EPUSP). Ele foi agraciado com o Prêmio Francisco de Paula Ramos Azevedo, como aluno de maior média nos últimos três anos de graduação na EPUSP, e com o Prêmio Luiz de Queiroz Orsini, outorgado ao

melhor aluno do 5º ano em Engenharia Elétrica.

O oficial de Marinha e outros alunos foram condecorados em cerimônia de entrega de prêmios aos melhores alunos formandos de 2002, realizada no auditório da referida escola, em São Paulo. O Primeiro-Tenente Rafael Barros Dutra serve atualmente no Instituto de Pesquisas da Marinha, no Rio de Janeiro.

PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 31 de julho de 2003, os seguintes oficiais:

No Corpo da Armada – ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira; ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-

de-Mar-e-Guerra Antonio Ruy de Almeida Silva.

No Corpo de Engenheiros da Marinha – ao posto de Vice-Almirante (EN), o Contra-Almirante (EN) Olavo Amorim de Andrade; ao posto de Contra-Almirante (EN), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) Eduardo Maculan Vicentini.

PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA

O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, expediu a seguinte nota sobre o Programa Nuclear da Marinha (PNM):

ABRANGÊNCIA DO PROGRAMA

Nos últimos 23 anos, a Marinha do Brasil vem aplicando recursos e pessoal em um programa nuclear cujo principal objetivo é o domínio, por parte dos institutos de pesquisa e da indústria nacional, de todo o vasto espectro tecnológico necessário para que a nação esteja capacitada para projeto e construção de reatores de potência e de combustíveis para esses reatores.

Tal feito permitirá ao País explorar, para uso próprio ou para exportar com valor agregado, uma fonte de energia que existe em abundância em nosso território. Nas reservas de urânio são de tal monta que, com apenas 30% do território prospectado, o País é a quinta maior reserva mundial. Possuir tamanha riqueza e não saber processá-la seria pior do que ter petróleo e não saber refiná-lo.

O domínio dessa tecnologia, que não é repassada por aqueles que a detêm, permite ao País ter uma alternativa energética para a crise internacional que se anuncia para o início deste século ou, caso haja outra saída viável, vendê-la no mercado internacional. Além disso, seriam criadas condições para que, no futuro, havendo decisão de governo para tal, possa ser dado início à elaboração do projeto específico e à construção do Submarino Nuclear - S(N), de valor estratégico inquestionável, principalmente para o Brasil, que possui enormes interesses econômicos a preservar e a defender no mar.

Além do exposto, cabe ser mencionado que o desenvolvimento e a absorção das

tecnologias envolvidas transcendem a aplicação militar, sendo, na verdade, do interesse do Brasil, tal o seu poder de arrastar nos diversos campos de suas possíveis aplicações. Desse modo, o entendimento da MB é que o Programa Nuclear, hoje em execução, não é unicamente da Marinha, mas sim do País, motivo pelo qual deveria receber aportes financeiros de outras fontes, e não somente do orçamento da Força, como vem acontecendo já há alguns anos.

DIFICULDADES ATUAIS

Até hoje foram aplicados 1 bilhão de dólares e faltam cerca de 200 milhões de dólares para a sua conclusão do programa, que, conforme já demonstrado, não cogita a construção de submarinos nucleares. Dependendo do fluxo de recursos (que não podem ser exclusivamente do orçamento desta Força), o PNM poderia estar concluído em 2010.

No entanto, com o atual orçamento da Marinha, nem mesmo os custos fixos do programa (mão-de-obra e custeio), da ordem de 50 milhões de reais, estão podendo ser alocados, tornando inviável sua manutenção ou seu término. Isso nos força à indesejável dispensa de pessoal, abrindo mão de conhecimentos e experiências acumuladas ao longo de anos de trabalho árduo.

Considerando a falta de recursos no orçamento da Marinha, que não está podendo disponibilizar mais do que 40 milhões de reais, seria necessário um aporte adicional de recursos da ordem de 40 milhões de reais anuais para concluir o programa em 2010.

O PROGRAMA

O PNM é dividido em dois grandes projetos: o Projeto do Ciclo do Combustível e

o Projeto do Laboratório de Geração Nucleoelétrica (LAB-GENE).

No Projeto do Ciclo do Combustível, foram iniciados, ao final da década de 70, os estudos para desenvolver no Brasil a tecnologia da separação isotópica do urânio (enriquecimento), principal barreira tecnológica para a fabricação de combustível nuclear. Os primeiros resultados foram obtidos em 1982, quando foi construída a primeira ultracentrífuga com condições de fazer a referida separação. Seis anos depois, foi inaugurada a primeira cascata de ultracentrifugas para a produção contínua de urânio enriquecido. Essa tecnologia já está dominada e, como resultado, a MB está construindo ultracentrifugas para que a INB (empresa responsável pela produção de combustível para Angra I e II) possa executar no País o enriquecimento que tinha que contratar na Alemanha. À exceção da conversão (a Usina de Hexafluoreto de Urânio – USEXA está em fase final de construção), as demais etapas do ciclo do combustível (reconversão, fabricação de pastilhas, fabricação de elementos combustíveis e a capacidade para projetar o próprio combustível) também já estão dominadas e em operação.

Em paralelo ao Projeto do Ciclo do Combustível, mas com alguma defasagem no tempo, foram iniciados os estudos relativos ao Projeto do LAB-GENE, buscando o desenvolvimento e a construção de uma planta nuclear de geração de energia elétrica, totalmente projetada e construída no País, inclusive o reator. Essa instalação servirá de base e de laboratório para qualquer outro projeto de reator nuclear no Brasil. As obras de montagem dessa instalação estão em andamento.

Todavia, o desenvolvimento de uma tecnologia desse porte não se faz sem o investimento considerável de recursos financeiros e humanos. Assim, ao longo dos

quase 25 anos de existência, o PNM custou cerca de 1 bilhão de dólares, sendo considerado, pela imprensa especializada e pelos meios acadêmicos/científicos, um dos mais econômicos de todos os projetos nucleares já realizados. Cita-se como exemplo o Projeto Manhattan (norte-americano), cuja grande dificuldade foi dominar a tecnologia de enriquecimento de urânio (já desenvolvida pelo PNM), e que consumiu, na primeira metade da década de 40, 2 bilhões de dólares, que hoje equivaleriam a cerca de 25 bilhões de dólares.

A tecnologia de enriquecimento de urânio é conhecida e aplicada, comercialmente, por apenas sete países, além do Brasil, a saber: Estados Unidos, França, Rússia, Grã-Bretanha, Alemanha, Japão e Holanda. Desse países, os dois primeiros utilizam a difusão gasosa, que é considerada obsoleta, pois consome 25 vezes mais energia do que a tecnologia de ultracentrifugação, empregada pelo Brasil e demais países. A título de informação, é possível verificar-se no *site* da USEC (empresa norte-americana que enriquece urânio para utilização nos diversos reatores que lá existem) que é intenção daquela firma realizar o enriquecimento por ultracentrifugação, a partir de 2010.

Cabe ser mencionado que existe uma diferença marcante entre a tecnologia de ultracentrifugação desenvolvida no Brasil e aquela utilizada pelos outros cinco países. O rotor da ultracentrífuga desenvolvida nesses países gira apoiado em um mancal mecânico, enquanto o rotor desenvolvido no Brasil gira levitando por efeito eletromagnético, o que reduz o atrito e, em consequência, os desgastes e a manutenção. Não existem informações de que algum outro país tenha desenvolvido essa tecnologia.

Nesse ponto, a fim de possibilitar o perfeito entendimento do que representa o PNM em termos de desenvolvimento tecnológico para o Brasil, apresenta-se uma

longa série de atividades executadas em seu bojo: formação/aperfeiçoamento de pessoal; compra de equipamentos e construção de diversos tipos de laboratórios, incluindo um reator nuclear de pesquisa; projeto, construção e testes de todos os equipamentos que compõem a planta de geração; projeto e construção de ultracentrífugas; projeto e construção de usinas de transformação de *yellow cake* em hexafluoreto, de reconversão, e de fabricação de elemento combustível; incremento tecnológico de várias oficinas de fabricação de diferentes tipos de peças, incluindo válvulas de alto vácuo, inexistentes no Brasil; desenvolvimento de vários tipos de materiais, antes importados, como

o aço *maraging* e a fibra de carbono; além de uma infinidade de projetos que, desenvolvidos pelo Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, em parcerias com universidades, institutos de pesquisa e a indústria nacional, trouxeram ao País elevado ganho em tecnologia e qualidade.

Como resultado desse grande esforço nacional, temos capacidade de projetar e fabricar o próprio combustível, sem nenhuma dependência externa, e obter conhecimento para projetar e construir plantas nucleares de potência, que custam no mercado internacional acima de 3 bilhões de dólares cada.

(Do BONO Especial nº 614/ de 5 de setembro de 2003)

PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA

O comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, informou que o ministro da Defesa, José Viegas, enviou ao Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, exposição de motivos encaminhando o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) e apresentando a necessidade de um aporte emergencial de recursos, no corrente ano, com o propósito de iniciar a recuperação das condições operativas dos meios da Esquadra.

No dia 11 de junho, o Almirante Roberto de Guimarães Carvalho entregou ao Ministro da Defesa dois documentos: um relatório detalhando a situação real dos meios da Marinha, englobando informações sobre sua prontificação, o adestramento, munição e sobressalentes; e o novo Programa de Reaparelhamento da Marinha, reformulado para o período 2004-2019. (Dos Bonos 506, de 25/7/03 e 390, de 16/6/2003)

ATENDIMENTO MÉDICO NO COMPLEXO CULTURAL

Desde 17 de junho último, o Complexo Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, conta com mais um serviço para garantir o bem-estar de seus visitantes. Um convênio firmado com a EMS Bandeirante Emergências Médicas garante atendimento, bem como transporte especializado, para os casos de urgências e emergências pré-hospitalares.

A parceria entre o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) – OM que administra o Complexo Cultural – e a EMS Bandeirante permitirá um atendimento rápido e eficaz na prestação de socorro aos visitantes do Espaço Cultural da Marinha, Museu Naval, Ilha Fiscal e Biblioteca da Marinha.

RECOMENDAÇÕES PARA O FUTURO COMANDANTE

Está disponível para venda, no Serviço de Documentação da Marinha (SDM), o livro *Recomendações para o futuro comandante*, do Almirante Luiz Sergio Silveira Costa. Esta é a segunda edição da obra, agora revista e ampliada, que integra a Coleção Amigos do Livro Naval.

O livro tem a apresentação assinada pelo Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, ex-ministro da Marinha, e dela extraímos os seguintes trechos:

"Destaco o primeiro capítulo, onde flui, mais do que o ensinamento, a afirmação de uma bem-posta filosofia: recomenda fazer bem feito porque é certo, não porque é obrigatório; aconselha conduzir os homens pelo caminho da retidão, sem desvios ou concessões; propõe assumir as responsabilidades de frente, com hombridade, às vezes até com medo, mas sempre sem covardia; convida à verdadeira liderança e à lealdade. Em época de lastimável falta de ética, é uma lição notável!

Após dar, aos futuros comandantes, um bom rumo a seguir, na mais bela linha de tradições da Marinha de Tamandaré, o livro reúne dados e informações diver-

sas, de utilidade freqüente para a vida no mar.

Ao final, apresenta um roteiro de conduta para a navegação em mau tempo. Habitados a mares habitualmente mais amenos, desacostumamo-nos, os brasileiros, a ter na memória essas regras de tanta importância; daí, o valor do resumo.

Os oficiais da Marinha, estou certo,

gostarão de ler o livro e muitos optarão por mantê-los à mão. Mas não só esses. Quaisquer navegadores ou simples amantes do mar e do relacionamento humano terão prazer em sua leitura."

A obra encontra-se à venda na sede do SDM, Ilha das Cobras, Rio de Janeiro. O preço é 8 reais. O livro também pode ser adquirido mediante depósito bancário - C/C 3003212-4, Agência 0915, Banco

Real - em favor do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, sendo enviada a cópia do comprovante de pagamento e o pedido por fax: (21) 3870-6852 ou via e-mail: sdm142@svcdoc.mb (Intranet); sdm142@sdm.mar.mil.br (Internet). Mais informações sobre a obra podem ser obtidas no site www.sdm.mar.mil.br.

Luiz Sergio Silveira Costa

Recomendações para o futuro comandante



MARINHA PARTICIPA DA FESTA DAS NAÇÕES

A Marinha participou, entre os dias 30 de abril e 4 de maio, da XXVI Festa das Nações, realizada no Centro Náutico e Recreativo da Cidade de Guaíra – PR. O evento é a mais antiga festa do gênero no Brasil e contou com um público de aproximadamente 50 mil pessoas de toda a região oeste do Paraná, do sul do Mato Grosso do Sul e também do país vizinho Paraguai.

No mezanino do pavilhão da “Comunidade Brasileira”, foi montada pela Delegacia Fluvial de Guaíra uma exposição com 80 fotografias mostrando as atividades da nossa Esquadra, com seus na-

vios e submarinos, o Corpo de Fuzileiros Navais, a Aviação Naval, a Operação Antártica, as principais OM na Região Sul e os 72 anos da presença da Marinha em Guaíra.

Foi montada, ainda, no mesmo espaço, uma Delegacia itinerante, onde, além de contar com serviços relacionados a inscrição e transferência de embarcações, o público pôde obter informações sobre outras atividades aquaviárias, além de inúmeros impressos de divulgação da Marinha do Brasil e de como ingressar na Força.

(Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)



CONSTRUÇÃO DE SUBMARINO - TRANSPORTE DA POPA

A seção de popa do primeiro submarino “Scorpene”, construído em Izar, Cartagena, a bordo do navio mercante croata “Lapad”, para seu traslado ao estaleiro da DCN, em Cherburgo – França, onde será unida à seção de proa que ali se construiu. Completar-se-á assim o submarino “O’Higgins”, primeiro dos construídos pela Marinha do Chile.

Fotografia: D. Quevedo Carmona (*Revista General de Marina*, jan-fev/2003 – capa).

DOCAGEM DO NAE SÃO PAULO

O Navio-Aeródromo *São Paulo* foi docado com sucesso, pela primeira vez, no dia 7 de julho último, no Dique Almirante Régis, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

Esta docagem foi um desafio vencido por todos os militares e servidores civis do AMRJ, após mais de um ano de planejamento, estudo e preparação, onde se buscou, com soluções criativas de engenharia, reduzir os custos de modo que o trabalho fosse realizado dentro das condições orçamentárias atuais e



com a segurança requerida. (Do BONO nº 473, de 11/7/03 e Nomar nº 735 de 31/7/03)

EXÉRCITO COMPRA MUNIÇÃO FABRICADA PELA MARINHA

A Marinha do Brasil concretizou, por intermédio da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), a venda ao Exército Brasileiro (EB) do primeiro lote de munição do obuseiro 105mm, *light gun*, produzido pela Fábrica Almirante Jurandyr da Costa Muller de Campos.

A entrega simbólica foi realizada em 29 de abril último no Quartel-General do Exército, em Brasília. Na ocasião, foi passada às mãos do chefe do Departamento Logístico do EB, General-de-Exército Do-

mingos Carlos de Campos Curado, um modelo do estojo daquela munição.

Estiveram presentes o diretor-presidente da Emgepron, Vice-Almirante Marcílio Boavista da Cunha, e o diretor comercial da empresa, Contra-Almirante Robério da Cunha Coutinho, além do subchefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior da Armada, Contra-Almirante Arnon Lima Barbosa.

O evento marca a capacidade da Marinha do Brasil no domínio de novas tecnologias associadas à fabricação de munição. (Do Nomar nº 733, de 31/5/2003)

ESTÁGIO DE MILITARES NA FORÇA AÉREA ARGENTINA

Oito militares do 1º Esquadrão de Aviões de Intercepção e Ataque (Esquadrão VF-1) realizaram, durante o último mês de maio, cursos relativos à manutenção das aeronaves

AF-1/1A no Grupo Técnico Cinco da 5ª Brigada Aérea em Villa Reynolds, Argentina. Nesse período, os militares da Marinha do Brasil obtiveram conhecimentos nas seguin-

tes áreas: Motor, Assento Ejetável, Sistema Hidráulico, Sistema de Combustível, Mecânica de Estrutura e Sistema Elétrico.

Esses militares, integrantes do Departamento de Manutenção do Esquadrão VF-1, tiveram sua capacitação técnica ampliada com esta experiência junto à Força

Aérea argentina, uma vez que esta opera o A-4 *Skyhawk*, bastante similar ao modelo utilizado pela Marinha brasileira. Esses cursos foram considerados essenciais para incrementar a disponibilidade das aeronaves AF-1/1A na Marinha do Brasil. (De *A Macega* nº 10, mai/jun 2003)

NAVIO-TANQUE *ALMIRANTE GASTÃO MOTTA* FORNECE ÓLEO PELA POPA

Por ocasião da Comissão Alinhex-2003, realizada de 22 de abril a 13 de maio, o Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* efetuou, com sucesso, duas fainas de transferências de óleo no mar (TOM) pela popa. Esse método de reabastecimento é indicado para situação de "mar grosso" ou quando existe algum comprometimento no sistema de governo dos navios, reduzindo-se, assim, os riscos de colisão.

Esse tipo de reabastecimento consiste no lançamento ao mar de dois dispo-

sitivos distintos: o primeiro constitui-se em uma bóia de posição que tem a função de auxiliar o posicionamento do navio recebedor; o segundo dispositivo é composto dos mangotes de transferência de óleo.

Apesar de longo tempo sem realizar fainas de TOM pela popa, o NT *Almirante Gastão Motta* e as Fragatas *Dodsworth* e *União* executaram os reabastecimentos com segurança e rapidez.

(Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

NO *ANTARES* NAS COMISSÕES PIRATA E OCEANO SUL-II

No período de 4 a 6 de junho, foi realizado a bordo do Navio Oceanográfico *Antares* o Curso de Aquisição e Tratamento de Dados Oceanográficos, como parte da comissão Pirata (Pesquisa Piloto com Rede de Bóias Fixas no Atlântico Tropical). O curso foi ministrado por representante do Institut de Recherche pour le Développement (IRD), contando, ainda, com a participação de oficiais do Centro de Hidrografia da Marinha, do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira e do próprio navio, além de um servidor civil da Diretoria de Hidrografia e Navegação, de pesquisadores do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais e da Empresa

de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina.

Na ocasião, também embarcaram os alunos do Curso de Aperfeiçoamento em Hidrografia para Oficiais, visando ao adiestramento sobre a execução de estações oceanográficas, fase final da disciplina de Oceanografia.

Entre 7 de fevereiro e 27 de março, o Navio Oceanográfico *Antares* realizou outra comissão, a Oceano Sul-II, na região compreendida entre os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul. Como parte dos trabalhos, foi feita, em 93 estações oceanográficas, a coleta de dados oceanográficos, batimétricos, meteorológicos e de au-

xílio à navegação, contribuindo para a produção de informações necessárias ao planejamento de operações navais. Foi

conduzida, ainda, a ação de presença no Arquipélago de Alcatrazes. (Do *Nomar* nº 733, de maio/2003 e 735, de julho 2003)

MERGULHADORES DE COMBATE BATEM RECORDE

Dezesseis Mergulhadores de Combate (MECs) bateram, em 3 de julho último, o recorde da Marinha do Brasil em salto de pára-quedas a grande altitude, ao realizarem um adestramento de infiltração aérea, alcançando a marca de 28.400 ft. O lançamento foi realizado a partir de uma aeronave C-130 (Hércules) da Força Aérea Brasileira, na cidade de Resende - RJ.

Os MECs enfrentaram uma temperatura de 45º Celsius negativos, ventos de até 70 quilômetros por hora e uma proporção de oxigênio equivalente a um quarto da quantidade encontrada ao nível do mar. Tais circunstâncias obrigaram à adoção de técnicas,

procedimentos e equipamentos especiais. Após saírem da aeronave, os militares permaneceram em queda livre por um período aproximado de dois minutos e meio, caindo a velocidades de até 230 km/h, comandando o pára-quedas na altitude de 4.000 ft.

Este método de infiltração, denominado salto Halo (High Altitude Low Opening), permite alto grau de discrição e sigilo e pode ser empregado para realizar tarefas tais como: atacar instalações, reconhecer e coletar informações, resgatar prisioneiros, implantar sensores e iluminar alvos.

(Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

REGATA INTERNACIONAL A VELA

Foi realizada, em 13 de abril último, a quinta e última etapa da Regata Internacional a Vela Around Alone, edição 2002-2003, com o percurso entre Salvador e Nova Iorque. É a primeira vez que essa tradicional regata passa pelo Brasil.

A sua característica mais marcante entre os velejadores é a competição em solitário e os barcos possuem entre 50 e 60

pés de comprimento. Doze barcos participaram do evento. A Comissão de Regata Internacional, presidida por Robin Wallace, embarcou no Navio-Varredor *Atalaia*. A participação da Marinha do Brasil contribuiu para o fortalecimento dos laços de amizade junto à comunidade náutica local e internacional.

(Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

CONFERÊNCIA SOBRE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO

A Marinha do Brasil participou, de 22 a 27 de junho, da V Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo, realizada na cidade de Punto Fijo, na Venezuela.

Também participaram do evento representantes das Marinhas da Argentina, Colômbia, Chile, Equador, Estados Unidos, Peru e Venezuela, assim como da Rede Naval Interamericana de Comandantes das Marinhas Americanas.

Entre os assuntos tratados no evento, destaca-se a formação de um grupo de trabalho, sob a coordenação das Marinhas do Brasil e do Chile, responsável pela apre-

sentação de uma proposta de atualização de conceitos sobre o controle naval do tráfego marítimo. (Do *Nomar* nº 735, de julho/2003)

MARINHA EM EXPOSIÇÕES NO CONGRESSO NACIONAL

A Marinha do Brasil marcou presença no Congresso Nacional em três exposições realizadas no mês de junho.

A primeira delas, "Marinha do Brasil – um passado de glória, presente na memória", aconteceu no Salão Negro do Congresso, de 9 a 22 de junho. A mostra foi dividida em três fases – passado, presente e futuro –, apresentando, em oito módulos, a evolução da história da Marinha, com a participação do Serviço de Documentação da Marinha, Corpo de Fuzileiros Navais, Comando-em-Chefe da Esquadra, Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, da Diretoria de Ensino da Marinha, Empresa Gerencial de Projetos Navais, Diretoria de Hidrografia e Navegação e Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

A exposição foi inaugurada pelo presidente do Senado, José Sarney, contando com a presença do ministro da Defesa, José Viegas Filho, e do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guima-

rães Carvalho. No dia 11 de junho, data da comemoração da Batalha Naval do Riachuelo, a mostra foi visitada pelo primeiro-ministro do Líbano, Rafic Hariri.

A segunda mostra, denominada "Sema-na do Amazonas", foi realizada no Espaço Mário Covas, de 2 a 6 de junho. O objetivo foi divulgar as potencialidades daquele estado, homenagear o seu folclore e sua cultura e debater o desenvolvimento da Amazônia. A Marinha esteve presente divulgando as ações cívico-sociais e hospitalares implementadas na região.

Para encerrar o mês, de 24 a 26 de junho foi realizada exposição sobre as ações empreendidas no combate às drogas e à dependência química, em decorrência do seminário sobre segurança pública. A Marinha abordou o intenso trabalho realizado em suas OM, em especial no Centro de Dependência Química (Cedeq) do Hospital Central da Marinha, no Rio de Janeiro, que atua na prevenção, tratamento e reabilitação do pessoal da Marinha.

(Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

CEFAN NO PROGRAMA FORÇAS NO ESPORTE

Prestar atendimento, ainda este ano, a cerca de 500 jovens carentes que vivem em áreas de risco, oferecendo-lhes atividades esportivas diversas e alimentação. Este é o propósito do projeto-piloto do Programa Forças no Esporte, inaugurado em 14 de abril último no Centro de Educação Física Almi-

rante Adalberto Nunes (CEFAN), no Rio de Janeiro. A solenidade de inauguração contou com a presença dos ministros da Defesa, José Viegas, e do Esporte, Agnelo Queiroz Filho, e do comandante do 1º Distrito Naval (RJ), Vice-Almirante Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro.

Participam dessa fase inicial do programa quatro organizações militares: duas da Marinha, uma do Exército e outra da Aeronáutica.

O propósito do Forças no Esporte é atender 20 mil jovens, entre 10 e 17 anos, em 102 municípios brasileiros. O termo de co-

operação técnica, assinado pelos dois ministérios envolvidos, prevê, para o da Defesa, a cessão das organizações militares, e, para o do Esporte, a liberação de recursos financeiros para custear o programa. (Do *Nomar* nº 733, de 31/5/2003)

RESULTADOS ESPORTIVOS

A Marinha participou de várias competições esportivas entre maio e agosto de 2003, sendo as principais as seguintes:

VII MEIA MARATONA INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO

O servidor civil Murilo Teixeira da Cunha, do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), obteve o 2º lugar na Categoria por Idade 40-44 anos da competição, com o tempo de 1h14min09s. O atleta é integrante da Equipe Ilha Fiscal. O 1º lugar nessa categoria ficou com Renaldo Galdino do Amaral, da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.

CAMPEONATO DE ATLETISMO MB ÁREA-RIO/2003

Realizado no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (CEFAN), no Rio de Janeiro, teve o seguinte resultado: 1º lugar – Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE); 2º lugar – Esquadra; 3º lugar – Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN); 4º lugar – Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM); 5º lugar – Diretoria-Geral de Navegação (DGN); 6º lugar – 1º Distrito Naval e 7º lugar – Secretaria-Geral da Marinha (SGM).

ULTRAMARATONA INTERNACIONAL DE 24 HORAS

O Primeiro-Sargento (FN-IF) Sebastião Ferreira da Guia Neto, do Batalhão Naval, sagrou-se campeão individual da competi-

ção, realizada na vila de Roche La Moliere, situada a sete quilômetros da cidade de Saint'Etienne, na França. A prova foi realizada nos dias 31 de maio e 1º de junho, com 72 participantes. O atleta conquistou a excepcional marca de 232 quilômetros em 24 horas, ficando a 2 km do recorde da prova (uma volta no percurso), resultado este reconhecido pela Federação Francesa de Atletismo (FFA).

V CAMPEONATO BRASILEIRO SKICB (SHOTOKAN KARATE DO INTERNACIONAL CLUBE DO BRASIL)

Competição realizada no Rio de Janeiro, de 1º a 4 de maio. O Marinheiro (QS) Maximiliano Calian da Costa, da Comissão de Desportos da Marinha (CDM), obteve o 2º lugar individual na Categoria Faixa Verde a Marron (Absoluto) e o 3º lugar por Equipe.

III REGATA BAÍA DA GUANABARA DEREMOESCALER

Realizada em 19 de julho. O Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW) sediou as provas, que foram corridas em raia a nordeste da Ilha das Enxadas (RJ). O evento foi aberto com apresentação da Banda Marcial do Corpo dos Fuzileiros Navais e exibição de nado sincronizado na piscina do CIAW por atletas femininas do Tijuca Tênis Clube. Uma aeronave *Super Linx* permaneceu estacionada na Ilha, aberta a visitação. As guarnições dos escaleres

disputaram as colocações ao som da Banda do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, que executou desde os clássicos até MPB. Foi o seguinte o resultado geral da competição:

Prova Feminina – 1º lugar Clube de Regatas do Flamengo, 2º Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), 3º CIAW, 4º Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), 5º CIIA e 6º Botafogo de Futebol e Regatas; Prova Veteranos – 1º lugar CIAGA, 2º CIAW, 3º Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), 4º Clube de Regata Piraguê e 5º Botafogo; Prova Masculino Aberto – 1º lugar CFN, 2º CIAGA-A, 3º Flamengo, 4º CIIA, 5º DGMM, 6º CIAW-A, 7º Escola Naval (EN) A, 8º Colégio Naval (CN), 9º CIAGA-B, 10º CIAW-B e 11º EN-B.

Com a realização desta regata, a classificação geral do III circuito "Poder Marítimo" 2003 de Remo Escaler é a seguinte: Categoria Feminino – 1º lugar Flamengo com 27 pontos, 2º CIAW com 15 pontos, 3º CIIA com 13 pontos, 4º Botafogo com 10 pontos e 5º DGMM com 9 pontos; Categoria Veteranos – 1º CIAGA com 27 pontos, 2º Botafogo e CIAW com 14 pontos, 3º CFN com 13 pontos, 4º Piraguê com 8 pontos e 5º Clube de Regata Vasco da Gama com 1 ponto; Categoria Masculino Aberto – 1º CFN com 24 pontos, 2º Flamengo com 17 pontos, 3º CIIA e CIAGA com 13 pontos, 4º CIAW com 7 pontos, 5º EN com 5 pontos, 6º DGMM e Botafogo com 2 pontos e 7º CN com 1 ponto.

CAMPEONATO DE PENTATLO NAVAL MB ÁREA-RIO/2003

Disputado no CEFAN, teve o seguinte resultado geral: 1º lugar FFE, 2º 1º Distrito Naval, 3º Esquadra e 4º CGCFN.

O resultado do Troféu Eficiência ficou assim: 1º lugar CGCFN - 62 pontos, 2º FFE - 61 pontos, 3º ESQUADRA - 52 pontos, 4º

DGPM - 39 pontos, 5º 1º DN - 32 pontos, 6º SGM - 17 pontos, 7º DGN - 8 pontos e 8º DGMM - 1 ponto.

XLI CAMPEONATO BRASILEIRO DE TIRO DAS FORÇAS ARMADAS

Realizado de 28 de abril a 3 de maio, na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), em Resende, RJ. O Major Cardoso e a Capitã Ana Luíza, ambos da AMAN, conquistaram, com seus desempenhos, vagas na delegação brasileira que participou dos Jogos Pan-Americanos de Santo Domingo, na República Dominicana.

SELETIVAS DE JUDÔ E NATAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS PARA OS III JOGOS MUNDIAIS MILITARES

Realizadas no Rio de Janeiro, de 13 a 15 de junho. A Marinha foi representada por uma delegação de 17 militares para a seletiva de judô e 13 para a de natação. Destacaram-se o Sargento Adoniram de Jesus Reis, como 2º lugar na categoria médio, e o Soldado (FN) Daniel Lepesteur, 2º lugar na prova nado livre.

CIRCUITO ESTADUAL DE ATLETISMO

Durante a sexta etapa do circuito, realizada no Estádio Célio de Barros (RJ), em 4 de junho, o Cabo (FN) Sanderson Alves dos Santos, do 1º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais, estabeleceu pela quarta vez neste ano o novo recorde de atletismo das Forças Armadas. O militar fez o tempo de 51,33 segundos nos 400 metros com barreiras.

III JOGOS DE INTEGRAÇÃO CIAGA X CMJF

Realizados em 22 e 23 de agosto, entre as equipes do CIAGA e do CMJF (Colégio Militar de Juiz de Fora), teve os seguintes resultados: Basquetebol masculino - CIAGA 60 x 42 CMJF; Voleibol Feminino -

CIAGA 1 x 3 CMJF; Voleibol Masculino – CIAGA 3 x 0 CMJF; Handebol Feminino – CIAGA 17 x 9 CMJF; Handebol Masculino – CIAGA 27 x 22 CMJF; Futebol de Campo – CIAGA 1 x 0 CMJF.

CAMPEONATO DE CROSS-COUNTRY MB ÁREA RIO/2003

1º lugar: CGCFN; 2º: FFE; 3º: Esquadra; 4º: 1º DN; 5º: DGPM. O resultado do Troféu Eficiência foi o seguinte: 1º lugar, CGCFN (83 pontos); 2º, FFE (82); 3º, Esquadra (70); 4º, DGPM (48); 5º, 1º DN (36); 6º, SGM (19); 7º, DGN (12); 8º, DGMM (1).

QUARTO DESAFIO DE NATAÇÃO DO COLÉGIO MILITAR

Realizado em 9 de agosto, na Praia do Náutico, em Fortaleza (CE). O patrocínio do evento foi do Colégio Militar de Fortaleza e do Banco do Brasil, com apoio da Capitania dos Portos do Ceará e do Corpo de Bombeiros. Participaram mais de 50 representantes da Marinha, Exército, Aeronáutica, Corpo de Bombeiros e Polícia Militar. A Marinha obteve os seguintes resultados: Categoria Júnior – 1º lugar, Grumete Esteves e 2º, Grumete Lúcio; Categoria Sênior – 2º lugar, Grumete Leonardo; Categoria Master C – 1º lugar – Capitão-de-Corveta (T) Lobato. A colocação geral foi:

1º lugar – Grumete Esteves e 2º lugar – CC Lobato.

CAMPEONATO ESTADUAL DE KARATÊ 2003/SELETIVA PARA O CAMPEONATO BRASILEIRO 2003 (FKERJ)

Competição realizada no Sesc (Serviço Social do Comércio) de Nova Iguaçu (RJ), em 17 de agosto. Os seguintes atletas obtiveram índice para representar o Estado do Rio de Janeiro no Campeonato Brasileiro 2003, na cidade de Uberlândia (MG): Cabo (FN) Marcos Washington da Silva (1º Batalhão de Infantaria dos Fuzileiros Navais) – 3º lugar em kumitê / categoria faixa preta até 65 kg; Soldado (FN) Renato T. E. Souza Tavares (Batalhão de Fuzileiros Navais da Ilha do Governador) – campeão em kumitê / categoria verde e marrom acima de 75 kg; Marinheiro (RC) Mellina V. Resende Gualberto (Hospital Naval Marcílio Dias) – vice-campeã em kumitê / categoria faixa preta até 65 kg.

ULTRAMARATONA DE GRANADA-PICO DE VELETA

O Primeiro-Sargento (FN) Sebastião Pereira da Guia Neto, do Batalhão Naval obteve, dentre 130 atletas, a 12ª colocação geral. A competição foi realizada em Granada, Espanha, de 18 de julho a 11 de agosto.

FORMAÇÃO DE AVIADORES NAVAIS

Mais três oficiais da Marinha do Brasil concluíram, em 9 de maio último, o Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficial – Habilitação em Asa Fixa (CAAVO) da Turma 2/2000, conduzido na Marinha norte-americana: os Primeiros-Tenentes Rogério Ramos Medeiros Filho, Eduardo Gervilha Moram Junior e Eduardo Luís Guimarães de Moura. O Primeiro-Tenente Moram destacou-se em sua turma, composta

por vários oficiais-alunos americanos e de outras nacionalidades, recebendo diversos prêmios acadêmicos pela proficiência de voo alcançada, em particular o “Distinguished Naval Graduate”, concedido pelo Comando Americano de Treinamento em Asa Fixa.

Até o momento, 62 oficiais da Marinha brasileira têm participado do processo de formação em Asa Fixa, estando 14 oficiais

disponíveis para operação das aeronaves AF-1/AF-1A, com a previsão de término de curso de mais quatro neste ano.

Antes de serem selecionados para o aperfeiçoamento na Marinha dos Estados Unidos, os oficiais ingressam na fase inicial do CAAVO, conduzido e supervisionado pelo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN). O Curso destina-se à capacitação nas técnicas de pilotagem para a operação das aeronaves da Marinha do Brasil.

O processo adotado pela MB para o aperfeiçoamento de seus aviadores navais consiste, inicialmente, na realização do estágio primário de aviação, em aeronaves T-

25, Universal, na Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga (SP). Ao final desse estágio, o Conselho de Avaliação de Desempenho de Asa Fixa seleciona os oficiais que prosseguirão na formação em Asa Fixa, conduzida em T-27, Tucano, da AFA; AT-26, Xavante, do 2º e 5º Grupo de Aviação; e T-45, Goshawk, no Esquadrão VT-7 da Marinha dos EUA, perfazendo três anos e meio de curso. Os demais oficiais que concluírem o estágio primário de aviação são direcionados ao 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (HI-1), para a realização do estágio básico de asa rotativa nos helicópteros IH-6B, Bell Jet Ranger.

(Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

MARINHA PREPARA RECRUTAS PARA MERCADO DE TRABALHO

Tiveram início, em 19 de maio, as aulas de capacitação para o mercado de trabalho para marinheiros-recrutas lotados na Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em Belém (PA). A iniciativa foi possível por meio de contrato firmado, em 16 do mesmo mês, entre a BNVC, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e a Transpetro, que prevê a realização de cursos na área de gestão ambiental e outros de maior aceitação no mercado de trabalho.

São 14 cursos, que serão realizados ao longo do ano, com cargas horárias que variam de 12 a 180 horas e que já estão sendo ministrados nas instalações da BNVC por instrutores do Senai. As primei-

ras três turmas foram formadas com 15 alunos em cada uma e a segunda turma realizará cursos de aquaviários nas instalações do Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA), na mesma cidade.

A idéia de implantação desses cursos partiu do Comando do 4º Distrito Naval (Belém), diante do fato de que os cidadãos brasileiros que hoje prestam o Serviço Militar não mais engajam nas fileiras do Corpo de Praças da Armada e do Corpo Auxiliar de Praças. Por isso a necessidade de prepará-los para o retorno à vida civil após um ano de serviço, especialmente para o competitivo e exigente mercado de trabalho. (Do *Nomar* 735, de julho/2003)

NOVO CONTRATORPEDEIRO DA MARINHA BRITÂNICA

A Marinha da Inglaterra já está construindo seis novos destróieres classe 45 nos estaleiros da BAE Systems Marine e

Vosper Thornycroft. O programa prevê a construção de um total de 12 unidades para a Royal Navy, atendendo a especi-

ficações de baixa assinatura radar devido à forma da superestrutura, além de prover defesa aérea, de superfície e anti-submarino.

Com o comprimento de 152,4 metros e deslocamento de 7.350 toneladas, estes contratorpedeiros são maiores que seus antecessores, com autonomia para missões de 45 dias, raio de ação de 7.000 milhas, a uma velocidade de 18 nós, sendo sua velocidade máxima de 29 nós.

Para as tubulações e fiação, foi escolhido o sistema Rise, da Beele



Enginereering, da Holanda, que combina resistência a fogo, choque, água e gás.

OPERAÇÃO SARSUB-1/2003

Prosseguindo no adestramento de submarinos¹, a Força de Submarinos conduziu, de 29 de junho a 3 de julho de 2003, a Operação SARSUB 1-2003, de busca e socorro a submarino sinistrado, em cumprimento ao Programa Geral de Adestramento dos Meios da Esquadra (PGAD).

Esta Operação, em especial, revestiu-se de características históricas. Pela primeira vez a Marinha do Brasil realizou uma acoplagem do Sino de Resgate Submarino (SRS) com a abertura das escotilhas, por

onde foi transferido um "boneco oscar" do Submarino para o Sino de Resgate, a uma profundidade de 22 metros.

A Operação contou com a participação do Submarino *Tupi*, do Navio de Socorro Submarino *Felinto Perry*, do Aviso de Apoio Costeiro *Almirante Hess*, de mergulhadores do Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché e da Base Almirante Castro e Silva.

(Do Bono nº 478, de 14/7/2003)

OPERAÇÃO TIMBÓ

A Operação Timbó, segunda operação combinada sobre a égide do Ministério da Defesa, foi conduzida pela Marinha, Exército e Força Aérea, no período de 23 a 27 de junho. O Comando da Força Naval ficou a cargo do comandante Naval da Amazônia Ocidental, Contra-Almirante Marcus

Vinícius Iório Hollanda e o Comando Combinado coube ao comandante Militar da Amazônia, General-de-Exército Cláudio Barbosa de Figueiredo.

A área de operações, de 520 mil km², englobou uma extensa faixa de 1.300 km de fronteira junto à Colômbia e ao Peru. As

¹ N.R.: Ver *RMB* 2º trim/2003, págs. 301 e 302.

ações de intensificação de vigilância das fronteiras, de patrulhamento nas calhas dos rios e de fiscalização dos transportes foram priorizadas na área demarcada pelas localidades de Tabatinga, Vila Bittencourt e Tefé, no Amazonas, e de Sena Madureira, Santa Rosa do Purus e Cruzeiro do Sul, no Acre.

A manobra permitiu a avaliação de procedimentos de comando e controle, de apoio logístico e de comunicações, próprios para o emprego combinado das três Forças Armadas.

A Força Naval patrulhou a calha dos principais rios da região (Solimões, Içá, Japurá, Puruê e Javari) e realizou ações cívico-sociais (Aciso) junto à população ribeirinha no rio Javari. Foi efetuado um intenso patrulhamento, apoiado por operações de esclarecimento e pelo incremento da inspeção naval.

Destaca-se o trabalho realizado pelo grupo de apoio logístico móvel, composto pela Barca-Oficina *Alecrim* e pelo Dique Flutuante *Almirante Jerônimo Gonçalves*, deslocados para a região de Tefé, a 365 milhas de Manaus. Pela primeira vez neste tipo de operação, foram feitos vários reparos em diversas embarcações, inclusive do Exército, e foi realizado com pleno sucesso um exercício de docagem no Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia*.

Salienta-se, ainda, a participação do Batalhão de Operações Ribeirinhas, que realizou desembarque ribeirinho nas localidades de Palmeiras do Javari e Ipiranga, no Amazonas, estabelecendo zonas de lançamento para permitir a infiltração de tropas aerotransportadas da Força Terrestre.



As Aciso foram executadas pelo Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*, que realizou 3.175 atendimentos médico-odontológicos em Benjamin Constant, Seraria São João, Atalaia do Norte, São Pedro, Palmari, Pirapitinga, Jaburu, Boa Vista, Irari, São Eusébio, São Luís e Caxias, na margem brasileira do Rio Javari.

O Estado-Maior de Defesa acompanhou o desenrolar do exercício, verificando o cumprimento das doutrinas afetas ao comando combinado.

A fase final da operação contou com a presença do ministro da Defesa, José Viegas Filho, nos dias 26 e 27 de junho. Ao longo do período, foram feitas apresentações das ações desenvolvidas, tendo a Força Naval oportunidade de apresentar suas atividades ao ministro, a bordo no Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*. Durante essa travessia para a aldeia de Umariçu-I, foi realizada uma demonstração de ações de esclarecimento, patrulha e inspeção naval, com emprego das lanchas de ação rápida e helicóptero. Na chegada àquela aldeia, José Viegas conheceu as atividades de assistência hospitalar desenvolvidas pela Marinha junto à população local, que contava, naquele momento, com cerca de 600 habitantes de origem indígena, muitos em trajes típicos. (Do *Nomar*, nº 735, de julho/2003)

OPERAÇÃO TROPICALEX-03

A Força-Tarefa (FT) 705, comandada pelo Vice-Almirante Miguel Angelo Davena, comandante-em-chefe da Esquadra, fez-se ao mar no período entre 19 e 31 de maio, participando da Operação Tropicalex-03.

A FT constituiu-se dos seguintes meios: Navio-Aeródromo *São Paulo*; Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*; Fragatas *Rademaker*, *União*, *Dodsworth*, *Bosísio* e *Defensora*; Navios-Tanque *Almirante Gastão Motta* e *Marajó*; Contratorpedeiros *Pará* e *Pernambuco* e as aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (HA), 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (HI), 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (HS), 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1), 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-2) e 1º Esquadrão de Aviones de Intercepção e Ataque (VF-1).

Durante as pernasas Rio-Salvador-Rio, foram realizados exercícios que contribuíram para o elevado grau de prontidão das unidades da Esquadra, bem como para a ação de presença da Marinha do Brasil nos portos do Nordeste.

Durante a comissão, a FT 705 realizou exercícios de controle de área marítima, trânsito com oposição aérea, de superfície e de submarino, tendo o apoio dos Submarinos *Tupi*, *Tapajós* e *Timbira* e dos navios dos Comandos do 1º, 2º e 3º Distritos Navais. Também foram realizadas fainas de transferência de óleo no mar, operações de qualificação e requalificação de pouso a bordo dos navios e intercepção de aeronaves de asa fixa (AF-1).

Os navios da força-tarefa estiveram no porto de Salvador, onde receberam milhares de visitantes. (Do *Nomar* nº 734, de 30/6/2003)

O VÔO DO FALCÃO CINZA, LIVRO DO COMANDANTE LYNCH

Uma seleção de fatos e passagens sobre a saga da reconquista da Aviação Naval de Asa Fixa, na Marinha do Brasil. Assim é *O vôo do Falcão Cinza*, de autoria de Pedro Augusto de Bittencourt Lynch¹, oficial de Marinha especializado em Aviação Naval.

O livro foi lançado no último dia 28 de agosto, no Clube Naval – Piraquê, Rio de Janeiro.

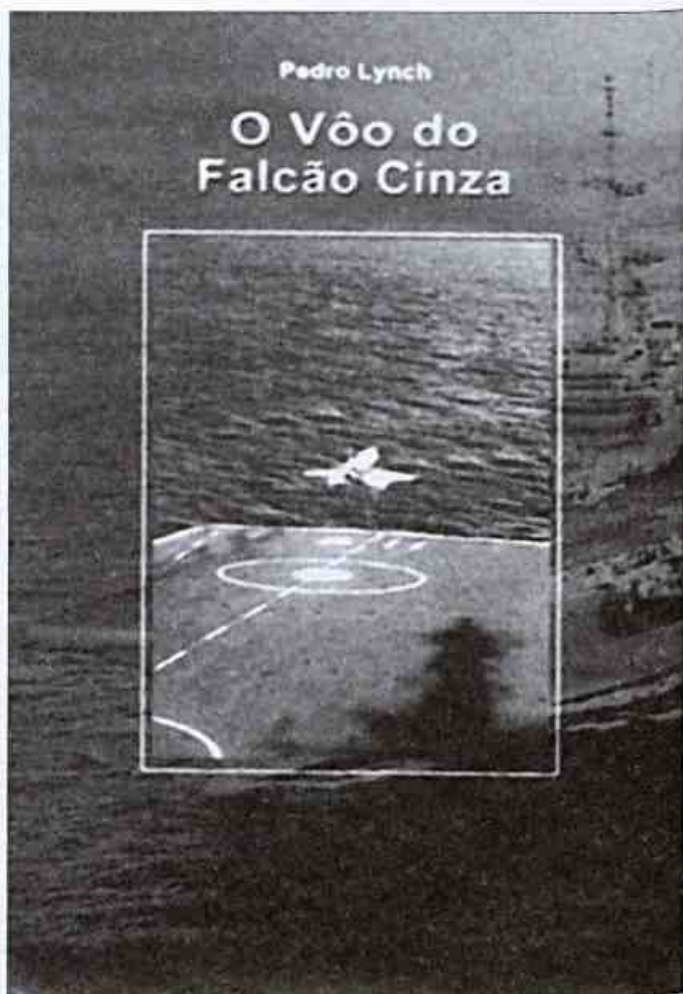
A obra é fartamente ilustrada com fotos sobre a história da Aviação Naval no Brasil e seu título refere-se à aeronave N-1006, codinome *Falcão Cinza*, o

1 N.R.: O Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) Pedro Augusto de Bittencourt Lynch ingressou no Colégio Naval em 1954, com a Turma Dedo. Possui os cursos de Aviação Naval das Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos e atuou como instrutor de várias turmas de Aviadores Navais, alguns hoje almirantes. Após passar para a Reserva, na vida civil exerceu cargos importantes em empresas privadas no Brasil e no exterior. Desde 1999, tem participado ativamente do processo de implementação das aeronaves Skyhawk A-4 na Marinha do Brasil, como consultor da empresa contratada para esta operacionalização.

primeiro Skyhawk A-4 KU a operar a bordo do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*.

Conforme o Almirante-de-Esquadra José Maria do Amaral Oliveira, que fez a apresentação do livro, trata-se de "um depoimento relevante para aqueles que se interessam pela Marinha e sua Aviação Naval".

O prefácio é assinado pelo Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins, que destaca: "Esta obra do Comandante Lynch trata de aspectos de nossa Aviação Naval que só quem viveu e dela faz parte conhece. A historiografia naval brasileira agradece".



A IMAGEM DO BRASIL NAS CARTAS DE BOLIVAR

O embaixador Nestor dos Santos Lima, diplomata desde 1946, aproveitou suas vivências no Japão, México e na Venezuela para fazer estudos comparativos da cultura brasileira, como foi com *A Terceira América* e *Samurais e Jecatatus*.

O tema abordado agora em seu livro *A imagem do Brasil nas cartas de Bolívar* representa fiel contribuição para análise da personalidade de Simon Bolívar, "dominante figura dos países sul-americanos da fai-

xa andina, herói, líder humanista e político que Caracas viu nascer".

Da introdução à obra, extraímos:

"... um recuo dessa escala no tempo histórico pode nos levar diretamente ao ano de 1825, quando Bolívar, no auge de sua glória, estava prestes a sucumbir à tentação de declarar guerra ao Brasil, movido por uma visão imprecisa e parcializada sobre o Império do Brasil, visão essa retificada

substancialmente pouco depois. A história da correção da imagem do Brasil no espírito do Libertador à base de sua correspondência epistolar constitui o assunto do seguinte ensaio que dedico à amizade brasileiro-venezuelana."

O livro, lançado este ano, com meia centena de páginas em português e outras tantas vertidas para o espanhol, está disponível na Biblioteca da Marinha, à Rua Mayrink Veiga, 28, Centro, Rio de Janeiro, por doação do autor.

PRISIONEIRO ALEMÃO NOS CAMPOS DE CONCENTRAÇÃO BRASILEIROS

O título acima provoca curiosidade, para não dizer perplexidade e desconfiança sobre sua veracidade. Mas é a história desses prisioneiros que se propõe a contar o jornalista e escritor Camões Filho, em seu livro *O canto do vento*, recém-lançado pela Editora Minarete. A obra, pelo inusitado do assunto, tem tudo para surpreender.

O título é a tradução livre do nome do navio de passageiros alemão *Windhuk*, retido, inicialmente no porto de Santos, em 1939. Mais tarde, em maio de 1942, foi vendido pelo Brasil para a Marinha dos Estados Unidos, como narra o autor. O navio e seus 244 tripulantes permaneceram em Santos desde sua retenção até janeiro de 1942, quando, então, o Brasil rompeu relações com a Alemanha.

Logo em seguida, os tripulantes foram presos e confinados em cinco campos de concentração no interior de São Paulo: Bauru, Ribeirão Preto, Pirassununga, Guaratinguetá e Pindamonhangaba. Pouco tempo depois, "são desativados os três primeiros e concentrados todos os presos em Pindamonhangaba – o maior – e Guaratinguetá", relata.

Os campos brasileiros, conforme vários depoimentos de prisioneiros alemães que lá estiveram, não guardavam qualquer semelhança com aquelas tristes e tétricas imagens que o mundo gravou dos campos de concentração nazistas.

Camões Filho comete algumas imprecisões técnicas no que se relaciona às características do navio; no entanto, com certeza é livro que desperta o interesse do leitor.

LIVRO SOBRE O ENCOURAÇADO RIO DE JANEIRO

Recebemos, por doação, o livro *The big battleship or The curious carrier of HMS Agincourt*, de autoria de Richard Hough e editado em 1966 por Michael Joseph, de Londres.

A obra, ilustrada por significativas fotografias, conta a interessante história do terceiro encouraçado brasileiro da Esquadra de 1910, o *Rio de Janeiro*.

São narrados episódios vividos pelo navio não só na sua fase brasileira, mas também quando integrou as Marinhas turca e inglesa. Na Marinha da Inglaterra, foi um dos navios que enfrentou a esquadra alemã na Batalha da Jutlândia, em 1916, na Primeira Guerra Mundial.

O livro encontra-se à disposição dos interessados na Biblioteca da Marinha, à Rua Mayrink Veiga, 28, Centro, RJ.

MUSEU DA AVIAÇÃO NAVAL INCORPORA AVIÃO HISTÓRICO

Como parte das comemorações do 42º aniversário da Força Aeronaval, foi incorporada ao Museu da Aviação Naval, em São Pedro da Aldeia (RJ), uma réplica do primeiro avião da MB, o *Curtiss F*, construída com o apoio da Liga dos Amigos do Museu Naval. Esse aerobote operou na Marinha de 1916 a 1923.

O evento ocorreu em 5 de junho último, na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, e contou com a presença da Senhora Altair Schorcht, filha do Almirante Schorcht, oficial da primeira turma de aviadores navais formados no Brasil. (De *A Macega* nº 10, mai/jun 2003)

VISITAS AO MUSEU NAVAL

A equipe da *Revista Marítima Brasileira* realizou uma pesquisa no livro de assinantes do Museu Naval (Rio de Janeiro) e chegou a alguns dados interessantes.

Durante três meses foram observados os seguintes itens: a frequência diária, os dias

buscam novos conhecimentos são, principalmente, dos estados do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, São Paulo e da Bahia. Também passaram pelo Museu Naval estrangeiros de países como Paraguai, Espanha, França e Estados Unidos.



mais visitados, a naturalidade e a profissão dos visitantes e a presença de estrangeiros.

Depois dos estudantes, os profissionais liberais foram os que mais visitaram o Museu, destacando-se entre eles professores, advogados, engenheiros e médicos. Os visitantes de várias regiões do Brasil que



A assiduidade foi outro dado importante observado na pesquisa. Os dias da semana com maior número de visitas foram quinta-feira e domingo. Quanto à idade do público, podemos dizer que é bastante diversificada. Acima, os dois gráficos com dados estatísticos.

NOVO PORTA-CONTÊINERES COM 25 NÓS

O Grupo Evergreen, da Inglaterra, contratou o estaleiro Mitsubishi, do Japão, para a construção de dez navios *post-Panamax*, com capacidade de 6.724 contêineres (TEU) cada.

O primeiro navio deverá ser entregue em setembro de 2005 e os demais, quatro em cada ano.

O presidente do Grupo Evergreen, Chang Yung-Fa, propôs um novo conceito

para este projeto, a ser conhecido como Classe S. O conceito estabelece cascos duplos envolvendo os tanques de combustível para minimizar, ao máximo, danos e derramamento de óleo caso ocorram acidentes por encalhe ou colisão.

Os classe S terão 300 metros de comprimento total, 42,8 metros de boca, *deadweight* de 78.200 toneladas, calado de

14,2 metros, um motor de 10 cilindros Mitsubishi Sulzer que desenvolve 74.700 bhp e provê uma velocidade de serviço de 25,3 nós¹.

Poderão carregar 17 colunas de contêineres, lado a lado, no convés e 15 colunas abaixo do convés principal.

(De Nota à Imprensa da Dunelm Public Relations, de 23/7/2003.)

LOCOMOTIVAS EMBARCADAS NO TEXAS PARA SÃO PETERSBURGO

A empresa de navegação Rickmers, com sede em Hamburgo, Alemanha vem ampliando sua especialidade em transporte de carga pesada.

O Navio Mercante *Bibi*, de 22.378 dwt, embarcou sete locomotivas diesel no porto de Houston, no Texas, Estados Unidos, para São Petersburgo, Rússia.

Cada locomotiva pesa 103 toneladas e mede 21,80 x 3,25 x 5,41 metros.

(Nota à Imprensa da *Rickmers-Linie*, de 16/7/03)



BANDA DOS FUZILEIROS NAVAIS ENCANTA SANTA CATARINA

A Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais apresentou-se com sucesso em turnê por várias cidades do estado de Santa Catarina, entre os dias 2 e 6 de julho. A iniciativa foi das Sociedade dos Amigos da Marinha de Santa Catarina (Soamar-SC), com apoio do empresariado e do governo locais.

A Banda do CFN, que sempre faz sucesso por onde se apresenta, é a maior banda sinfônica da América Latina e tem sua origem na Brigada Real, que acompanhou a corte portuguesa quando esta desembarcou no Brasil, em 1808.

O grupo é hoje composto por 141 integrantes, regidos pelos Capitães-Tenentes Níveo da Silva Ferreira e José Hildelaures Alves da Silva. O repertório, bastante eclético, vai desde os clássicos de Beethoven e Villa-Lobos até as canções populares e contemporâneas de Paul McCartney e Milton Nascimento.

O ciclo de apresentações em Santa Catarina teve início em Joiville, no Centreventos Cau Hansen, onde compareceram cerca de 3.500 pessoas, entre adultos, jovens e crianças. O valor arre-

1N.R.: *Service Speed* – Velocidade de serviço. Velocidade média desenvolvida pelo navio quando completamente carregado, com casco limpo, em condições normais de mar, aplicando uma potência normal no eixo do hélice. (Dicionário Marítimo Brasileiro, p. 451.)

cadado com a venda de ingressos foi repassado ao Instituto Amar¹.

No dia 3, a Banda apresentou-se em Blumenau, no Pavilhão A do Parque de Exposições da Proeb (Fundação Promotora de Exposições de Blumenau), para um público de 2.600 pessoas que, com entusiasmo, pediram aos músicos que tocassem o Hino Nacional Brasileiro. Os ingressos do espetáculo foram em troca de alimentos, doados ao Programa Fome Zero.

Em São Bento do Sul, 1.400 pessoas prestigiaram o espetáculo, realizado no dia 4. O Ginásio de Esportes Annes Gualberto teve sua lotação esgotada. Nessa cidade, também foram levados alimentos para o Fome Zero em troca dos ingressos.

Em Florianópolis, a apresentação aconteceu no Centro Integrado de Cultura (CIC), no dia 5, atraindo jornalistas, políticos, militares e autoridades civis.

Foram vendidos aproximadamente mil ingressos e a renda foi revertida para Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (Apae).

A turnê encerrou-se no dia 6 de julho, em Balneário Camboriú. A apresentação foi no Parque da Santur (Santa Catarina Turismo), para um público de 2.500 pessoas. Um grande contingente de militares da Marinha que servem em Itajaí prestigiou o evento. O Programa Fome Zero foi mais um vez o beneficiado.

O presidente da Soamar-SC, o empresário Heraldo do Valle², esteve presente a todas as apresentações, que também foram prestigiadas por várias autoridades catarinenses.

Além dos concertos, os músicos realizaram oficinas, organizadas pela Fundação Catarinense de Cultura, para aperfeiçoamento das bandas locais. (Fonte: *Mar à vista* nº 8, julho de 2003)

BALLIESTER EM CARTÕES POSTAIS

O Serviço de Documentação da Marinha (SDM) lançou recentemente a Coleção Carlos Balliester, que reproduz em cartões postais as pinturas do artista, que retratou a Marinha de Guerra brasileira quando a Esquadra tornou-se uma das mais poderosas do Mundo.

A coleção, composta por oito postais, custa R\$ 3,00 reais e pode ser ad-

quirida por militares, servidores civis e OMs interessadas mediante depósito na conta 3003212-4, agência 0915 do Banco Real, em favor do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, com cópia do depósito enviada por fax (3870-6852). A aquisição também pode ser feita na sede do SDM, na Ilha das Cobras (RJ).

1 N.R.: O Instituto Amar é uma entidade filantrópica recém-criada, com sede em Joinville. O Instituto se propõe a empreender ações para melhorar as condições de vida da população carente da cidade, por meio de programas voltados à família, em parceria com órgãos oficiais do governo municipal e entidades afins.

2 N.R.: Heraldo do Valle é ex-oficial de Marinha, tendo ingressado na Força pelo Colégio Naval, em 1954 (Turma Dedo).

PAINEL SÃO PAULO

Está em exposição permanente desde 11 de junho último, no Comando do 8º Distrito Naval (SP), o Painei São Paulo, de autoria de Sansão Pereira, retratando o Navio-Aeródromo *São Paulo*. O painel, medindo 4,10m x 2,40m (sendo a tela propriamente dita de 3,50m x 1,80m), foi inaugu-



rado após cerimônia alusiva à Batalha Naval do Riachuelo, com a fita simbólica sendo descerrada pela Sra. Renêa de Castilho Lembo (esposa do governador de São Paulo então em exercício, Cláudio Lembo), em companhia do artista, que, naquela ocasião também comemorava seu aniversário.

A obra foi encomendada a Sansão Pereira pela Marinha do Brasil, que lhe forneceu cerca de dez fotos do navio capitânia da esquadra brasileira para ajudar na confecção. A escolha recaiu na imagem do navio de proa, mostrando a pujança da embarcação mais de perto.

Visto tratar-se de uma pintura documentária, o artista utilizou uma técnica neo-impressionista, sem afetar a forma e num colorido quase monocromático. O quadro retrata o porta-aviões atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, em cujo cais aparecem figuras de Marinha. A pintura foi executada em óleo sobre tela e as moldu-

ras, tanto da tela como do painel, são confeccionadas em madeira de lei e revestidas em folhas de ouro envelhecido com betume. As letras do título e da assinatura do artista foram produzidas em bronze.

Sansão Pereira é natural do Estado do Acre e possui inúmeros títulos e condecorações. Na sua carreira, conquistou também várias medalhas de ouro e de prata com suas obras, tanto em salões nacionais como em eventos fora do País. Foi membro de diversos júris e tem obras expostas em locais de destaque, como no Museu do Vaticano e na Casa Rosada da Argentina. Atualmente, conclui um trabalho no Aeroporto Internacional Tom Jobim (Rio de Janeiro) e se prepara para pintar o teto da nave principal da Basílica do Santuário Nacional de Aparecida.

O Painei São Paulo encontra-se instalado na entrada principal do Comando do 8º DN.

SEGURIDADE SOCIAL

O jornal *Correio Braziliense* de 16 de junho de 2003 publicou texto assinado por

André Fernandes Massaro, auditor fiscal da Previdência Social, em que são analisa-

das algumas questões referentes ao déficit na Seguridade Social. O texto foi republicado no *Boletim do Clube Naval* de agosto/2003, como anexo.

Este assunto foi extensamente abordado pela mídia, inclusive com opiniões de leitores externadas em colunas de cartas de diversos jornais. A par dos debates e das divergências sobre a matéria, a Câmara dos Deputados aprovou, em reunião plenária no dia 6 de agosto de 2003, em primeira votação, a proposta de reforma da Previdência encaminhada pelo Poder Executivo, com algumas emendas.

Ao publicar o texto do auditor fiscal, a *RMB* tem o propósito de fazer o registro para análise futura dos pesquisadores da história do Brasil.

"Por que esconder estes fatos? Será a pressão dos fundos de pensão privados?

O déficit da Seguridade Social colocado de forma que até seu filhinho de 6 anos de idade entenda. O que é déficit na Seguridade Social? De acordo com a legislação brasileira, a Seguridade Social tem várias fontes de receita:

- 1) COFINS;
- 2) Contribuição Sobre o Lucro Líquido;
- 3) Arrecadação Previdenciária Líquida (Arrecadação Bancária + Simples + Refis + Arrecadação CDP + Arrecadação FIES + Depósitos Judiciais - Restituições - Transferências a Terceiros);
- 4) CPMF;
- 5) Outras receitas do INSS (rendimentos financeiros, antecipação de receitas etc.);
- 6) Concurso de Prognóstico (Porcentagem da Megasena, Lotomania, Quina, Supersena etc.);
- 7) Receita própria do Ministério da Saúde;
- 8) Outras contribuições sociais (DPVAT, prêmios prescritos e bens apreendidos).

Em contrapartida, a Seguridade Social também tem suas despesas:

- 1) Benefícios;
- 2) Saúde;
- 3) Assistência Social;
- 4) Custeio e Pessoal do INSS;
- 5) Outras ações de Seguridade (ações prestadas a outros Ministérios);
- 6) Ações do fundo de combate à pobreza;

E isto aconteceu na Seguridade Social? Sim, aconteceu. Como?

Em 2002, como receita, a Seguridade teve (em bilhões):

- 1) COFINS - R\$ 51,03;
- 2) CSLL - R\$ 12,46;
- 3) Arrecadação Previdenciária Líquida - R\$ 71,03;
- 4) CPMF - R\$ 20,26;
- 5) Outras receitas - R\$ 0,36;
- 6) Concurso de Prognóstico - R\$ 1,05;
- 7) Receita própria do MS - R\$ 0,89;
- 8) Outras contribuições sociais - R\$ 0,32;

Total: R\$ 157,40.

Já como despesa, em 2002, a Seguridade Social teve (em bilhões):

- 1) Benefícios - R\$ 92,11;
- 2) Saúde - R\$ 25,53;
- 3) Assistência Social Geral - R\$ 0,50;
- 4) Custeio Pessoal do INSS - R\$ 2,36;
- 5) Outras ações da Seguridade - R\$ 2,28;
- 6) Ações de combate à pobreza - R\$ 2,26;

Total: R\$ 124,44.

Peraf! A receita foi superior à despesa????!! Mas déficit não é o contrário?!

Realmente, na Seguridade Social brasileira há *superavit* de R\$ 32,96 bilhões.

Mas as coisas aqui no Brasil nunca são tão simples assim.

Embora as receitas acima sejam por força legal da Seguridade Social, a utilização final teve, em parte, outros destinos. Vejamos:

1) Dos R\$ 51,03 da COFINS, R\$ 29,06 ficaram retidos no Tesouro ou foram para outras áreas, não para a Seguridade Social.

2) Dos R\$ 12,46 da CSLL, R\$ 3,67 ficaram retidos no Tesouro ou foram para outras áreas, não para a Seguridade Social.

3) Dos R\$ 20,26 da CPMF, R\$ 5,17 ficaram retidos no Tesouro.

Total: R\$ 37,90.

Você vê que, deduzidos então os R\$ 37,90 retidos no Tesouro ou destinados a outras finalidades, teremos o déficit registrado em 2002: $37,9 - 32,9 =$ déficit de 5 bilhões.

E é este déficit que está justificando aquela Reforma?

Sim, é a parte principal da justificativa, somada ao rombo que este comportamento causou com o passar dos anos.

Qual a matemática que justifica isso?

A versão mais eleitoreira + poder = 'verdade'.

'A mentira repetida de forma insistente torna-se verdade.'

O que é mais fácil? Acabar com a corrupção? Expandir a quantidade de contribuições para trabalhadores que estão no mercado informal? Utilizar os recursos da

Seguridade Social para seu custeio e não para projetos populares que ajudam a eleger? Ou crucificar os servidores, instigando os não-servidores contra? A resposta é óbvia. O mais triste de tudo isso é observar este comportamento dos atuais líderes políticos que se elegeram com propostas totalmente contrárias a este comportamento.

É hora da parcela de brasileiros que têm um pouco de cultura neste país de ignorantes perceber a gravidade da situação, porque esta atitude de mutilar os servidores não vai resolver o problema!

Vamos supor que todos estes direitos sejam retirados, e neste momento o 'déficit apresentado pelo governo' diminua, e até acabe. E quando daqui a 20 anos a corrupção, o desvio de verbas e o 'assalto aos recursos da seguridade' gerarem um novo déficit? O que iremos fazer, aumentar a idade de aposentadoria para cem anos? Cobrar 40% dos inativos? Estipular aposentadoria no serviço público de 1 salário-mínimo?

O problema tem que ser enfrentado, e não maquiado!!!

É o futuro de todos nós que está em jogo. Pense!"

CT PERNAMBUCO REALIZA EVACUAÇÃO AEROMÉDICA EM TRINDADE

Como navio de serviço da Esquadra, no período de 2 a 6 de abril, o Contratorpedeiro *Pernambuco* cumpriu com eficácia missão de evacuação aeromédica da Ilha da Trindade, mostrando o seu alto nível de aprestamento.

A operação, que contou com a participação de uma aeronave AH-11A *Super Linx*, visou à transferência, com segurança e rapidez, para bordo do navio de um militar apresentando sintomas de meningite, em um quadro instável de saúde. No contratorpedeiro, o

paciente recebeu atendimento médico-hospitalar até ser encaminhado para a cidade de Vitória (ES) e, posteriormente, ao Hospital Naval Marcílio Dias, no Rio de Janeiro.

Cabe ressaltar que o *Pernambuco* tem 663 dias de mar e 135.004,1 milhas navegadas, ao longo de 13 anos de incorporação à Marinha do Brasil. Durante a sua participação na comissão Aspirantex/03, em janeiro último, o navio completou 40 anos do batimento de sua quilha. (Do *Nomar* nº 733, de 31/5/2003)

HOSPITAL NAVAL DE LADÁRIO E O PROGRAMA VIDA MELHOR

Está funcionando amplamente o Programa Vida Melhor, implementado pelo Hospital Naval de Ladário, em Mato Grosso do Sul, com os propósitos de promover a saúde, prevenir agravos e humanizar a assistência aos pacientes geriátricos. O programa foi implementado para concretizar a participação do Hospital no "Ano do Idoso", instituído pela Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB). Com a colabora-

ção dos profissionais do Núcleo do Serviço de Assistência Integrada do Pessoal da Marinha (N-SAIPM), do Comando do 6º Distrito Naval (Ladário), foi possível formar uma equipe multidisciplinar composta por médicos, enfermeiros, fisioterapeutas, farmacêutico, psicóloga e assistente social. O programa já tem 55 idosos cadastrados, recebendo visitas domiciliares regulares. (Do *Nomar* nº 735, de julho de 2003)

VISITA DE MINISTRO À EAMSC

O Ministro do Esporte, Agnelo Queiroz Filho, visitou, em 14 de março último, a Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina (EAMSC), acompanhado do governador daquele estado, Luiz Henrique da Silveira. O objetivo da visita foi conhecer o local onde é desenvolvido o Projeto Navegar na área de Florianópolis.

O projeto, gerenciado pela Secretaria Nacional de Esportes, órgão do Ministério do Esporte, oferece aos alunos de escolas públicas a oportunidade de aprenderem e praticarem esportes náuticos. A EAMSC tem desenvolvido essa atividade, fruto do convênio com a Fundação Catarinense de Desportos (Fesporte), ór-

gão do governo estadual responsável pelo projeto.

No dia da visita, foi inaugurado o novo prédio do Núcleo do Serviço de Assistência Integrada do Pessoal da Marinha (N-SAIPM) de Florianópolis, construído com recursos financeiros disponibilizados pela Diretoria de Assistência Social da Marinha (DASM), que presta assistência a mais de 4 mil membros da família naval dos estados de Santa Catarina e Paraná.

O comandante do 5º Distrito Naval (Rio Grande - RS), Vice-Almirante José Eduardo Pimentel de Oliveira, esteve presente em ambos os eventos e presidiu a cerimônia de inauguração do novo prédio do N-SAIPM. (Do *Nomar* nº 733, de 31/5/2003)



Museu Naval



Complexo Cultural



SERVÍÇO DE
DOCUMENTAÇÃO
DA MARINHA

Complexo Cultural

Ilha Fiscal

