

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

HOMENAGEM
AOS 50 ANOS
COLÉGIO NAVAL

V. 121 nº 01/03
jan./mar. 2001

UM ENCONTRO ENTRE AMIGOS A 15.000 PÉS DE ALTITUDE*

Foi numa manhã de terça-feira, dez de outubro passado. Duas aeronaves de caça decolaram da pista 23 da Base Aérea de Santa Cruz, e rumaram para o norte do estado do Rio de Janeiro. No F-5E 4849 estava o Tenente-Coronel Marcio Brisolla Jordão, Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça. No caça A-1 5525 voava o Coronel Antonio Carlos Moretti Bermudez, Comandante do 1º/16º GAV. A missão para a qual decolavam praticamente passou despercebida num país pouco preocupado com a organização de suas forças de defesa. No entanto, os dois aviadores da FAB partiam para uma missão que já pode ser considerada histórica, e, sem dúvida, de grande importância para a Aviação Militar no Brasil. O deslocamento das aeronaves da Força Aérea foi curto, passando pelo Litoral Carioca, a Boca da Barra, as longas praias de Ponta Negra, Jacaré e Saquarema até que, já próximos à região de Cabo Frio, interceptaram e reuniram em dois caças A-4 Skyhawk da Força Aeronaval da Marinha do Brasil, que orbitavam a cerca de 15.000 pés. A esquadilha formada com os quatro aviões prosseguiu para a Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia, sendo liderada pela Força anfítria. Após o pouso, os oficiais aviadores puderam reforçar, ainda mais, os laços de união e amizade entre a Marinha e a Aeronáutica. Recebidos pelo Comandante da Força Aeronaval, o Contra-Almirante Jayme Alberto Casito Puga, assim como pelo Comandante do Esquadrão VF-1 da Marinha, Capitão-de-Fragata Carlos Augusto Marcondes, os oficiais da FAB passaram a conhecer as atividades operacionais realizadas pela nova unidade da Marinha. O encontro pode ajudar as duas Forças a desenvolverem procedimentos únicos, evitando que a nova unidade venha a adotar doutrinas de comunicações, e de comando e controle, diferentes das empregadas pela FAB. Pode também contribuir para criar

BN--INVENTARIO

0271140-0

MARINHA
N-1014

uma interação com o novo Esquadrão da Marinha, com vistas a somar esforços, complementando, reciprocamente, as atividades comuns, evitando a duplicação de meios e missões trazendo para o País um reduzido custo operacional, ou seja: pode abrir caminho para a racionalização de meios de treinamento em simuladores, em operações de reabastecimento em voo, para a troca de conhecimentos de operações de combate e de equipamentos e armamentos empregados nas duas Forças; pode garantir que os sistemas de "datalink" atualmente sendo implementados separadamente, possam a se comunicar com facilidade no futuro, e pode inclusive desenvolver uma doutrina única de utilização de aeronaves de Alerta Aéreo Avançado, necessária para coordenar as atividades aéreas de todas as aeronaves envolvidas em operações de combate. Mas, a visita do dia 10, apesar de ter marcado o início de um importante encaminhamento que poderá trazer muitos dos benefícios acima citados, serviu, principalmente, para reforçar a grande amizade e o respeito entre os pilotos de caça que voam sobre a terra e o mar do Brasil. É sabido que a Aviação Naval conta com instrutores argentinos e norte-americanos que auxiliam na adaptação de nossos pilotos aos A-4 recém incorporados. Foi talvez pensando nisso que o Tenente-Coronel Jordão, ao narrar o importante voo do dia 10, teve um certo indeluzível orgulho: "Tenente brasileira por dois A-4 a 15.000 pés... por dois pilotos brasileiros!"

B: 856-7 / IV 272-2-25

315
970 1121

REVISTA
MARÍTIMA
BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Publicada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
e pelo Conselho Nacional de Recursos Hídricos
e pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente
e pelo Conselho Nacional de Política Científica e Tecnológica
e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
e pelo Conselho Nacional de Recursos Hídricos
e pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente
e pelo Conselho Nacional de Política Científica e Tecnológica

1975	1976	1977	1978	1979
------	------	------	------	------

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.

ISBN 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. 121 n.º 1/3
jan./mar. 2001

R. marít. bras.

Rio de Janeiro

v. 121

n.º 1/3

p. 320

jan. / mar. 2001

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Marcos Augusto Leal de Azevedo*

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 *Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spranger*

Consultores Especiais da RMB

Vice-Almirante (Ref.º) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) *Milton Sergio Silva Corrêa*

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) *Edina Laura Nogueira da Gama*
Primeiro-Tenente (T) *Simone Silveira Martins*

Equipe Editorial

Célia Maria Barros Gutierrez
Denise da Silva Coutinho Koracakis
Deolinda Oliveira Monteiro
Jacir Roberto Guimarães
Liane Blum (Estagiária)
Luiz Carlos Miguel
Manuel Carlos Corgo Ferreira
Mauro da Silva
Renata Oliveira Gomes (Estagiária)

Diagramação

Celso França Antunes
Edilson José Alves

Apoio Administrativo

Segundo-Sargento (MT-SN) *João Humberto de Oliveira*
Ilda Lopes Martins
Renée Pimentel Reis

Expedição

Cabo (AF) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*
Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

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

Departamento de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário S/Nº

Ilha das Cobras — Centro

20091-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ (21) 3870-6852

FAX (21) 3870-6716

E-mail: sdm50@sdm.mar.mil.br

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

BRASIL

EXTERIOR

R\$ 7,00

US\$ 9.00

R\$ 25,00

US\$ 36.00

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- em anexo, comprovante de depósito na conta corrente 170500-8 agência 3602-1, do Banco do Brasil, em nome do Serviço de Documentação da Marinha, Código Identificador 777100219110400 no valor de R\$ 25,00.
- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US\$ 36 (exterior).
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 3% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Departamento de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro
20.091-000 — Rio de Janeiro — RJ
Tels.: (21) 3870-6852
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm50@sdm.mar.mil.br

NOME: POSTO:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

DATA: Nº DE CORPO (MB):

.....
ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

SUMÁRIO

- 17 **NOSSA CAPA: COLÉGIO NAVAL, 50 ANOS DE ENSINO DE EXCELÊNCIA**
Jair Travassos – Professor do Colégio Naval – *Administração do Colégio Naval*
- 31 **PARABÉNS, PREZADO AMIGO**
Luiz Sanctos Döring – Vice-Almirante (RRm)
- 35 **OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA**
Prudente José de Moraes e Barros – Canudos – (Parte XXXV)
Mario Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
- 66 **INFLUÊNCIA PORTUGUESA NA FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL**
Helio Leoncio Martins – Vice-Almirante (Ref^o)
- 73 **RECORDAÇÕES E REFLEXÕES POLÍTICAS DE UM MILITAR APOLÍTICO**
A verdadeira Revolução de 1964
João Carlos Gonçalves Caminha – Vice-Almirante (Ref^o)
- 97 **SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO**
Peculiaridades e Vulnerabilidades
José Luiz Feio Obino – Vice-Almirante (RRm)
- 119 **DE ARS BELLUM**
O estado da arte bélica no início do século XX
Haroldo Basto Cordeiro Junior – Contra-Almirante (Ref^o)
- 145 **ÍNDIA, UMA LIÇÃO ESTRATÉGICA**
Eduardo Italo Pesce – Professor
- 147 **O CRUZADOR QUE TORPEDEOU A SI MESMO**
Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 151 **O SEQÜESTRO DO SANTA MARIA – UMA ESTÓRIA NAVAL**
Parte pequena da história política do Brasil e de Portugal
Aguiinaldo Aldighieri Soares – Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 163 **SE QUERES A PAZ...**
Cláudio José D'Alberto Senna – Capitão-de-Fragata
- 171 **ASPECTOS LEGAIS SOBRE O EMPREGO DA FORÇA EM CONFLITOS ARMADOS**
Luiz Barros da Silva – Capitão-de-Fragata

189 **SEÇÃO CIAW – CONDIÇÕES DE PROPAGAÇÃO SONORA NA CONFLUÊNCIA
ENTRE AS CORRENTES DO BRASIL E MALVINAS**

José Fernando de Negri – Capitão-Tenente

203 **RESUMOS DE ARTIGOS**

213 **A MARINHA DE OUTRORA**

221 **DOAÇÕES AO SDM**

225 **CARTAS DOS LEITORES**

255 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

259 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

263 **REVISTA DE REVISTAS**

281 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

COLÉGIO NAVAL – 50 ANOS





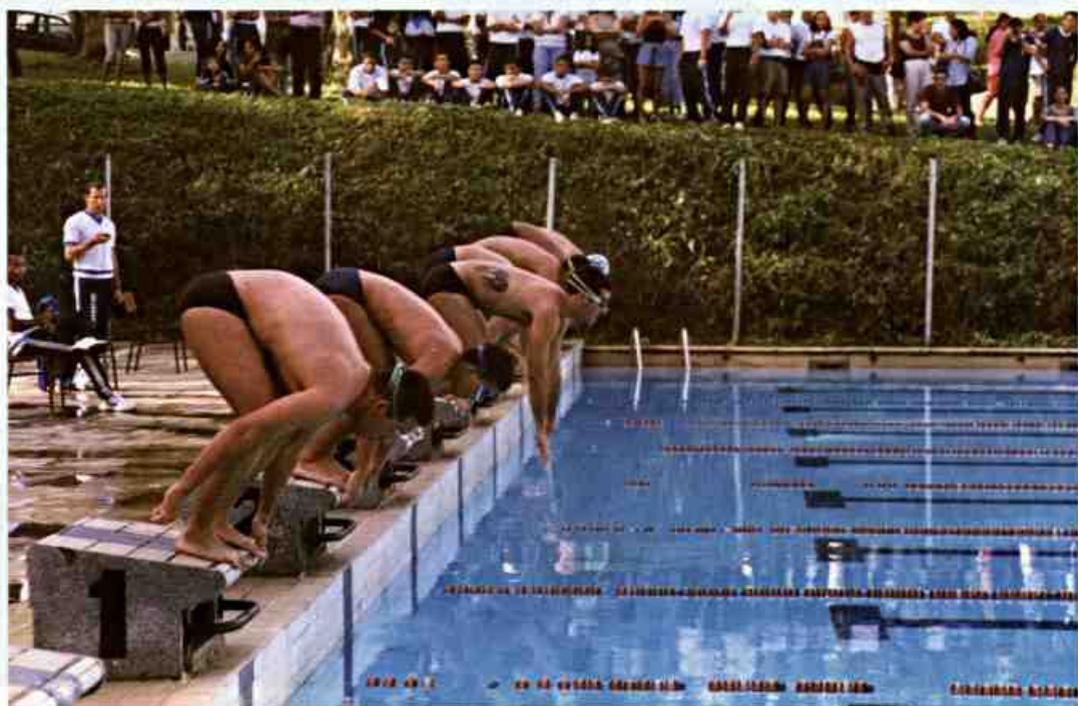


FORMATURA DO COLÉGIO NAVAL, ALUNOS E GUARNIÇÃO





Colégio Naval: Mens



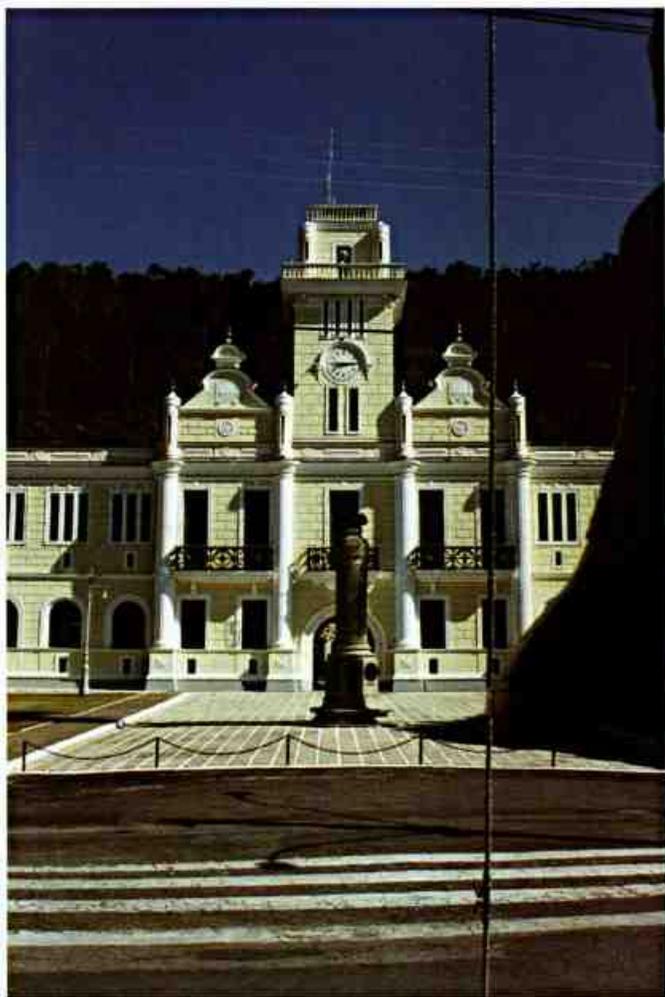


sana in corpore sano

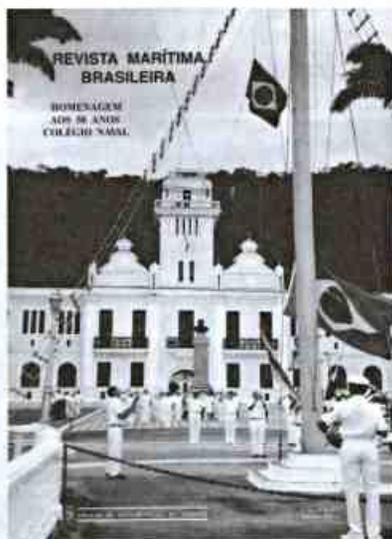








NOSSA CAPA



COLÉGIO NAVAL, 50 ANOS DE ENSINO DE EXCELÊNCIA

JAIR TRAVASSOS

Professor do Colégio Naval
ADMINISTRAÇÃO DO COLÉGIO NAVAL

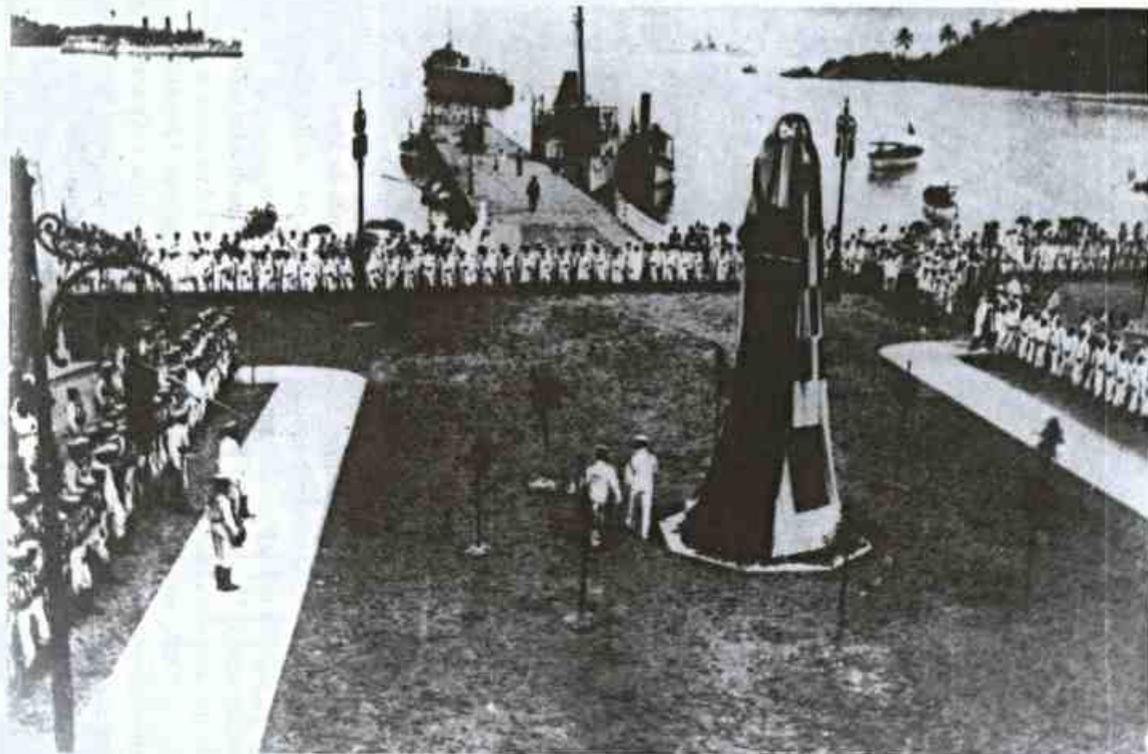
A necessidade de preparar jovens para a Marinha, antes mesmo do ingresso na Escola Naval, data de dois séculos passados. Buscava-se, então, inculcar o gosto pelo mar e pelas coisas marinheiras, além de proporcionar uma sólida formação intelectual, moral e militar-naval. Tanto isso é verdade que o Visconde do Rio Branco, José da Silva Paranhos, Ministro da Marinha em 1855, mostrou a necessidade de termos cursos preparatórios, “onde os jovens que se propusessem à profissão do mar, na Marinha de Guerra ou na Mercante, recebessem instrução elementar e educação moral e física, apropriadas a seus futuros destinos”.

Para tanto, até o Colégio Naval chegar aos dias de hoje, muitas milhas foram navegadas.

Seu sucessor, João Maurício Wanderlei, futuro Barão de Cotegipe, comungara com a mesma idéia. Entretanto, foi na gestão do Ministro Antônio Saraiva dirigindo a pasta da Marinha, que o governo sancionou o novo Regulamento para a Academia de Marinha, que passou a denominar-se **Escola de Marinha**.

O Almirante Joaquim José Inácio, Ministro da Marinha e futuro Visconde de Inhaúma, em seu relatório em 1861 solicitou uma revisão urgente do currículo da Escola de Marinha e explicava: “Resultou daí impor-se aos alunos dentro do mesmo tempo, do decurso de três anos, duplicado trabalho intelectual, obrigando-os a acomodar, com esforço superior às inteligências nascentes e ainda pouco cultivadas, o estudo pela falta de compêndios”.

INAUGURAÇÃO, NA ESCOLA NAVAL, DO MONUMENTO AO ALMIRANTE BAPTISTA DAS NEVES



Atracado ao pier o Rebocador *Grumete*; fundeado junto ao pier um Contratorpedeiro classe *Pará* (de 1910) e ao largo o Cruzador *Barroso*.

O Barão de Cotegipe, Maurício Wanderlei, Ministro da Marinha, em relatório do ano de **1869**, preconizava a criação de colégios navais. Dizia ele: "A principal falha é a falta de conhecimentos da aritmética que revelam os candidatos que esta ciência é a base de todo o curso de Marinha".

Naquele ano inscreveram-se 220 candidatos à Escola de Marinha, tendo sido aprovados apenas 25 no concurso de admissão, ficando assim evidente o despreparo dos candidatos nos cursos de ensino civil, na época. Os poucos candidatos aprovados eram jubilados no final do primeiro ano.

Diante desses fracassos todos, a Câmara dos Deputados, em **30 de junho de 1870**, aprovou o orçamento da Marinha com a emenda do Deputado M. F. Corrêa, autorizando o governo a criar um educandário que viesse a preparar com segurança o jovem que quisesse ingressar na Escola de Marinha. Era criado o **Externato de Marinha**. A administração naval elaborou um regulamento para o Externato, aprovado pelo Decreto nº 4679, de 17 de janeiro de 1871, sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Luiz Antônio Pereira Franco.

O objetivo do Externato era preparar candidatos à matrícula no primeiro ano da Escola de Marinha. Seus discentes deviam, na época da matrícula, ter mais de 12 anos e menos de 15 e serem aprovados nas disciplinas de conhecimentos de gramática, aritmética, francês e inglês.

O Externato iniciou suas atividades em prédio do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, onde até recentemente estava localizada a Diretoria de Ensino da Marinha, e hoje está o Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha. Seu Diretor era o mesmo da Escola de Marinha. Porém, não atingiu o ponto desejado pelas autoridades navais, pois apenas os jovens habitantes da Corte e de recursos é que procuraram aquela Instituição.

Em **1873**, o Ministro da Marinha, Joaquim Delfim Ribeiro da Luz, assim se manifestou: "Assim, pois, concluirei insistindo no pensamento por mim apresentado no último relatório, de transformar em Internato ou Colégio Naval". O Externato deixou de existir em **1876**, valendo como experiência positiva.

Surge, então, o primeiro **Colégio Naval**.

Era chefe do governo o Duque de Caxias quando foi autorizada a criação do primeiro Colégio Naval através da Lei nº 2670, de 20 de outubro de 1875, sendo efetivado pelo Decreto nº 6440 de 28 de dezembro de **1876**, assinado pela Princesa Isabel, que ocupava a regência do trono.

A inauguração do Colégio Naval realizou-se em fevereiro de 1877 com 58 alunos procedentes de 14 províncias, passando a funcionar no mesmo prédio onde funcionou o Externato de Marinha.

Seu Diretor devia ser um oficial superior da Armada.

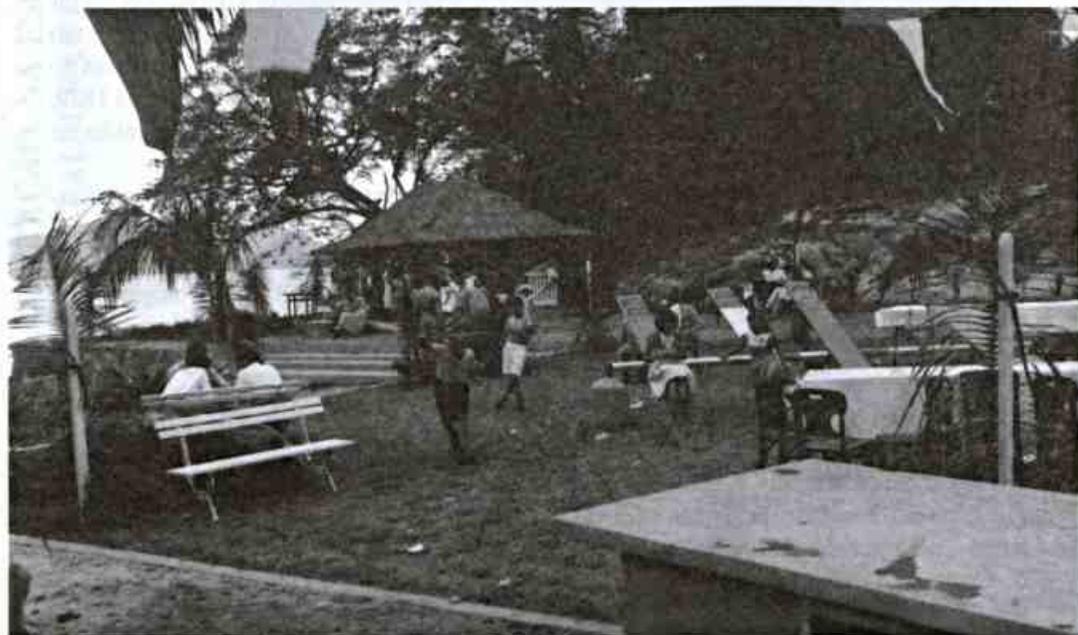
Os Alunos passaram a ser chamados de alunos navais. Assentavam praça, recebiam soldo e fardamento e, deveriam cursar durante três anos letivos, que foram logo diminuídos para dois, em 1879, através do Decreto nº 1660, de 8 de fevereiro de 1879, sendo Ministro da Marinha Eduardo de Andrade Pinto.

Os professores, escolhidos criteriosamente, eram oficiais que faziam parte do Quadro do Magistério da Marinha.

Entretanto, a designação Colégio Naval teve breve existência. Fatos na época como elevada despesa, baixo índice de procura e a rígida rotina, conduziram à sua extinção. Sendo assim, através do Decreto nº 964, de **26 de junho de 1886, fundia-se em um só estabelecimento** a Escola de Marinha e o Colégio Naval, sob a denominação de **Escola Naval**. O Decreto nº 9611, de 28 de junho de 1886, foi o mesmo que alterou a denominação da Escola de Marinha para



A CHEGADA DOS NOVOS ALUNOS NO AVISO
INAUGURAÇÃO DA TAPERINHA EM 1951



Escola Naval, aumentando de três para quatro anos seu curso. Os seis Alunos que se encontravam matriculados foram transferidos para a Ilha das Enxadas, onde funcionava a Escola Naval.

Desaparecera assim o Colégio Naval, mas não morrera a idéia do primeiro educandário militar de nível médio do Brasil. No início do século XX, O General Honório de Souza Lima, ilustre filho da cidade de Angra dos Reis, junto ao Presidente Hermes da Fonseca, convenceu-o a aceitar a doação de extenso terreno que a Câmara de Vereadores de Angra dos Reis fazia à Marinha, destinada à construção de uma escola militar.

Assim, em 1911 teve início a obra e em 1914 terminada a edificação; instalou-se naquela oportunidade a Escola Naval, apelidado de "Tapera", que funcionou até 1920, tendo a partir de então ocupado o mesmo prédio a Escola de Grumetes Almirante Batista das Neves.

Surgiu então a idéia de se criar novamente o segundo Colégio Naval.

O Presidente da República General Eurico Gaspar Dutra, militar de carreira, eleito em 1946, juntamente com o então Ministro da Marinha, Vice-Almirante Silvio de Noronha, em 25 de fevereiro daquele ano **recriava o Colégio Naval** pelo Decreto nº 26.403, que passaria a ocupar o mesmo prédio já construído anteriormente, após sofrer algumas reformas.

Uma comissão criada pelo Aviso Ministerial nº 1360, de 30 de junho de 1949, presidida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Alberto Jorge Carvalho elaborou um Regulamento, que foi aprovado pelo Ministro da Marinha e transformado no Decreto nº 28.627, de 12 de setembro de 1950.

Com o atraso do término das obras no antigo prédio da Escola de Aprendizes-Marinheiros, o ano letivo de 1951 iniciou-se em 16 de abril em regime de externato, na

parte da tarde, em dependências da Escola Naval, na ilha de Villegagnon no Rio de Janeiro, em 15 de agosto de 1951, data em que se comemora o aniversário do Colégio Naval, na qual foi definitivamente instalado seus Corpos Discente e Docente no atual prédio.

O local da sede do novo Colégio é a aprazível Enseada Batista das Neves, emoldurada pela pujança do verde da Mata Atlântica. No final do ano de 1950 e princípio de 1951 realizaram-se os concursos de admissão de alunos para as três séries do antigo científico (hoje ensino médio). Grande parte dos candidatos era oriunda do Colégio Militar do Rio de Janeiro. Nessa mesma época foi realizado o concurso público para professores das diversas disciplinas que compunham o currículo do novo Colégio.

Com a promoção do Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Alberto Carvalho a contra-almirante, passou ele o Comando do Colégio a seu Vice-Diretor Mário Costa Furtado de Mendonça que foi promovido a Capitão-de-Mar-e-Guerra. O Comandante Furtado de Mendonça tratou de ativar a mudança do Colégio para Angra dos Reis.

No dia 10 de agosto daquele ano de 1951, os alunos desembarcaram dos Contratorpedeiros de Escolta *Beberibe* e *Bracuí* no porto de Angra dos Reis, na nova sede do Colégio Naval. Cinco dias depois, 15 de agosto, instalou-se oficialmente o Colégio Naval, com sua primeira praça d'armas, (Anexo "A") e seus primeiros professores, (Anexo "B") que receberam a presença do Diretor de Ensino da Marinha na cerimônia de inauguração.

Durante os primeiros meses, o Diretor Furtado de Mendonça, como era chamado nessa época, lutou bravamente a fim de resolver todos os problemas de instalação dos alunos. Os alunos sentiam muito frio, pois as janelas não tinham chegado e mui-



POSTOS DE CONTINÊNCIA (acima)
E PASSAGEM EM REVISTA PELA AUTORIDADE

Os alunos, nos primeiros tempos, com o uniforme *cheviot*, em cerimônia de inauguração do Colégio Naval.



tas vezes o vice-diretor, descia de seu gabinete para ir à cozinha ajudar o cozinheiro a descascar batatas, a fim de não atrasar o almoço dos alunos, pois a rotina era árdua, tendo em vista a condensação dos estudos em dois anos.

Logo nasceram disputas esportivas entre as turmas. Daí surgiram as equipes e os atletas que passaram a medir forças com outras entidades de ensino, principalmente com o Colégio Militar do Rio de Janeiro. Surgiu o Troféu Eficiência, disputado entre as três companhias que formavam o Batalhão Escolar. As atividades culturais desenvolvidas pelos alunos deram motivo para a fundação de um grêmio, em 21 de dezembro de 1951. Uma das principais tarefas desse grêmio foi à criação da revista do Colégio, *A FRAGATA*, cujo primeiro número saiu em fins de 1952. Outras obrigações do grêmio foram os bailes do calouro, do aniversário do Colégio e o da âncora, realizado no Clube Naval-Piraquê, comemorando o encerramento do curso.

Em poucos anos, dando provas de sua maturidade, ganhou o escudo de armas, estandarte e selo, criados pelo Decreto nº 35.512, de 18 de maio de 1954.

Em 1956 foram criados nove prêmios escolares pelo então Chefe do Departamento de Ensino, Capitão-de-Corveta Fernando Aquiles de Farias Melo. O prêmio máximo, Honra ao Mérito Excepcional, outorgado àqueles que obtiverem média final, igual ou superior a nove nas disciplinas do Ensino Básico, poucos foram os alunos que o conquistaram. Até a presente data, nove alunos foram merecedores desse grande prêmio: Renato Vilhena de Araújo, em 1959; Vitoriano Ruas de Barros Santos, em 1963; Márcio Jansen Cavalcante, em 1975; Antônio Callil Neto, em 1980; Leandro José de Almeida Veltri, em 1988; Eduardo Favero, em 1990; Everton de Góes, em 1996; Felipe Augusto Coutinho Nascimento, em 1997;

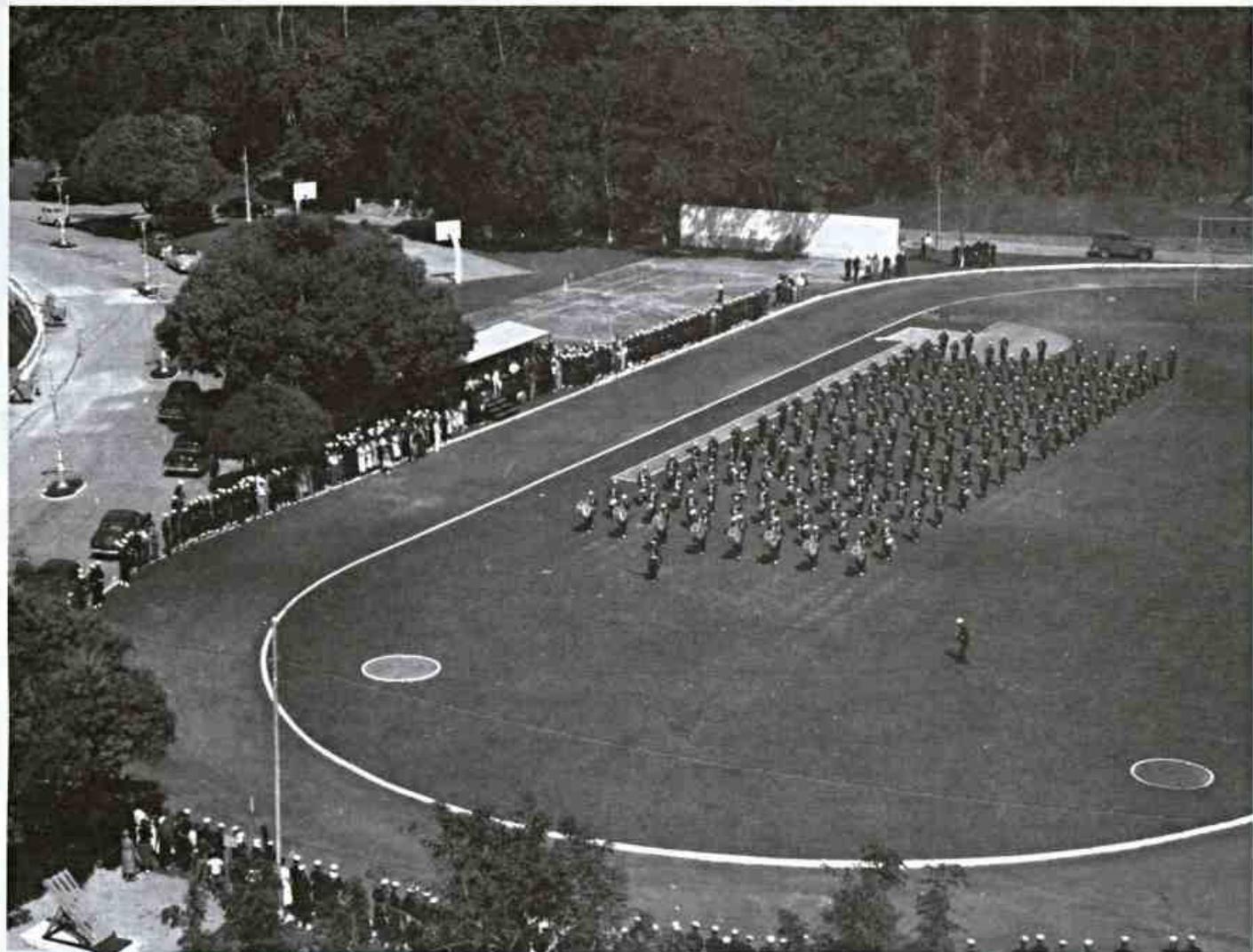
Luciano Ondir Freire, em 1999. Passados esses 50 anos, destacaram-se também os alunos mais antigos de cada turma que se formavam que eram os comandantes-alunos, (Anexo "C").

Em 1959, durante as comemorações do oitavo aniversário do Colégio, foi cantado por todos o hino do Colégio, idealizado pelo então Capitão-de-Corveta Luiz Felipe Menezes de Magalhães, com letra do Professor João de Camargo e regência do Maestro Oswaldo Cabral e estando os dois primeiros presentes à cerimônia festiva. Nesse momento, o estandarte do Colégio recebeu a Medalha do Mérito Tamandaré. No décimo aniversário do Colégio, o estandarte foi condecorado com a Ordem do Mérito Naval, no grau de Comendador.

Nesses cinquenta anos de existência passaram, como diretores e depois como comandantes, 38 oficiais superiores, sendo 30 efetivos e 8 interinos, como mostra a relação anexa. (Anexo "D").

Ao passar vistas na história desta tradicional instituição de ensino, vimos um crescimento constante e quase ininterrupto. Em julho de 1969, foi inaugurada a piscina de 25 metros. Em 1970 foi construído, em cima do prédio onde funciona atualmente o Refeitório dos Alunos, um novo piso com vários alojamentos, hoje transformados em salas de aula para o 3º ano. Nesse mesmo ano deu-se início à construção de um novo ginásio, cuja inauguração se deu em 1973. Em 1976 o Colégio Naval passou a funcionar em três anos de curso. Realizaram-se provas normais para os alunos que iriam cursar os três anos e provas excepcionais para o 2º ano, para candidatos que já haviam cursado o primeiro ano em outros colégios. Em 1979, assumia a direção do Colégio Naval o primeiro diretor ex-aluno, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Cordeiro de Mello Filho.

A Portaria Ministerial nº 1450, de 1º de outubro de 1981, alterou as denominações



A cerimônia militar continua com uma exibição da Banda Marcial do CFN

de Diretor e Vice-Diretor para Comandante e Imediato.

Em 1983 tiveram início as obras do novo edifício para alojamento dos alunos e sede do COMCA, cuja inauguração do edifício se deu em princípios de 1985.

No ano de 1986 o Colégio recebeu os três Avisos de Instrução, *Rosca Fina*, *Voga Picada* e *Leva Riba*, destinados a implementar a instrução marinheira dos alunos.

Em 1987, a Praça D'Armas passou por uma reforma geral, sendo eliminados os camarotes e transformados em salas de refeições, passando os professores, nessa época, a dormirem no alojamento, no segundo andar, no fim do corredor do prédio principal. Também foi feita uma reforma no antigo Clube do Coqueiro, assim chamado por existir um coqueiro dentro do prédio, local destinado à área social dos oficiais e professores.

Em 1991, dá-se a construção da piscina olímpica de 50 metros com ajuda importante do Dr. João Havelange, então Presidente da FIFA. Em 1996 começou a implantação da informática em todo o Colégio.

É bom que se diga que o Colégio Naval passou por várias crises, mas tudo foi sanado e vencido.

Hoje o Colégio está marchando garboso para o seu cinquentenário e vem se empenhando para apresentar-se em sintonia com a evolução do ensino médio no País, tanto no que diz respeito aos recursos instrucionais como nos conteúdos curriculares.

Esse passado glorioso, desde dezembro de 1999, passou a ocupar lugar de destaque dentro da sua história, com criação do Espaço Cultural, que retrata um passado de saudades e leva-nos a crer num futuro de glórias.

O Colégio Naval passou recentemente por grandes obras e reformas, como na cozinha, frigoríficas, paiol de manti-

mentos, refeitórios, copas e enfermaria dos alunos. Foram instaladas caldeiras a gás para o aquecimento dos banheiros dos alunos e construídos novos alojamentos para professores, professoras e alojamento feminino de praças. Também foram construídos novos salões de recreio para suboficiais e sargentos, cabos, marinheiros e soldados e para funcionários civis. No momento, estão sendo construídas arquibancadas de alvenaria na piscina olímpica e no ginásio, uma nova Sala D'Armas e uma nova sala de musculação no prédio do Corpo de Alunos. Foi feita a substituição do telhado do ginásio com instalação de aeradores eólicos, construídos vestiários para oficiais, salas de aula, totalmente informatizadas e climatizadas e ampliada a biblioteca multimídia. E, para atender as necessidades de residências para a guarnição, foram adquiridas e estão sofrendo reformas 93 casas na vila residencial da Petrobrás.

Hoje o Colégio Naval está preparado para ministrar uma educação de vanguarda, dentro de um processo de ensino-aprendizagem de qualidade. Dotado de salas de aula com os melhores recursos instrucionais disponíveis, tais como: computadores para os professores ligados em rede local e na Internet, projetores multimídia, retro-projetores, quadros pilot, novas carteiras para dupla de alunos com cadeiras estofadas para os 1º e 2º anos. O 3º ano além disso, ainda desfruta de salas de aula totalmente informatizadas e climatizadas, com aplicação de uma metodologia de ensino denominada projeto CN-2000, melhorando ainda mais o padrão de qualidade de ensino. O Colégio também dispõe de laboratórios de química, física, biologia, informática, inglês, salas de vídeo, biblioteca multimídia, com 20 computadores ligados 24 horas na Internet, um acervo de

softwares educacionais, além de uma estrutura administrativa abrangente e moderna, capaz de dar o suporte necessário aos Corpos Docente e Discente.

A busca incansável da excelência no ensino é a meta principal que o Colégio Naval procura manter, como demonstra a totalidade dos 6.496 Alunos encaminhados à Escola Naval e dos 145 ex-alunos do Colégio, que se tornaram almirantes.

Neste ano de 2001, em que essa tradicional instituição de ensino militar completa seu cinquentenário, atingindo sua maturidade, sem envelhecer, buscando estar na vanguarda das evoluções inerentes ao processo do ensino-aprendizagem, a par de seu passado de realizações, busca marcar de forma indelével sua existência e o trabalho realizado, para que seja sobejamente lembrado pelas futuras gerações.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO> / Colégio Naval /

O supremo propósito da
História é a construção de um
mundo melhor.

Herbert Hoover



COLÉGIO NAVAL

PRIMEIRA PRAÇA D'ARMAS – 15AGO1951

CMG	MARIO COSTA FURTADO DE MENDONÇA.....	-	Diretor
CF	FRANCISCO DUQUE GUIMARÃES.....	-	Vice-Diretor
CC	OCTÁVIO JOSÉ SAMPAIO FERNANDES.....	-	Chefe Depto. Ensino
CC (IM)	ZALDIR VIANA DE AMORIM.....	-	Chefe Depto. Intendência
CT	ROBERTO FERREIRA TEIXEIRA DE FREITAS.....	-	Enc. Corpo de Alunos
CT	HÉLIO MARROIG DE MELLO.....	-	Chefe Depto. Material
CT	JOSÉ FRANCISCO PEREIRA DAS NEVES.....	-	Enc. Divisão de Pessoal
CT	ÁLVARO SOARES R. DE VASCONCELOS.....	-	Corpo de Alunos
CT (MD)	MOACYR MIRABEAU DE CARVALHO SOARES.....	-	Chefe Depto. Saúde
1ºTEN	LUIZ LEAL FERREIRA.....	-	Corpo de Alunos
1ºTEN	HÉLIO MORTEIRA DE CARVALHO.....	-	Depto de Intendência
1ºTEN	ANTÔNIO CARLOS PEIXOTO LARANGEIRAS.....	-	Corpo de Alunos
1ºTEN (IM)	ANTÔNIO MOYA GOMES.....	-	Depto. de Intendência
1ºTEN (MD)	JAIME DE FRANÇA TORRES.....	-	Depto. de Saúde
1ºTEN (CD)	DALTON PIMENTEL MARINHO.....	-	Depto. de Saúde
Dr.	ÁLVARO PESSOAL.....	-	Depto. de Saúde

ANEXO B

RELAÇÃO DOS PRIMEIROS PROFESSORES DO COLÉGIO NAVAL – 1951-52**PORTUGUÊS**

Professor JOSÉ FRANÇA SANTOS
 Professor ANTÔNIO JOSÉ NOVAES JORDÃO
 Professor JAIR TRAVASSOS

ESPAÑHOL

Professor DINAMÉRICO PEREIRA POMBO

FRANCÊS

Professor JOSÉ EDISON PEREIRA

INGLÊS

Professor JOSÉ OSCAR LOPES
 Professor GISE
 Professor MACDOWELL
 Professor JOSÉ SOARES FILHO

MATEMÁTICA

Professor JAIRO BEZERRA
 Professor LIMA
 Professor HENRIQUE RODRIGUES DE FIGUEIREDO
 Professor ALBERTO SERRÃO
 Professor ACIR MARIA AIRES
 Professor ARMANDO F. OLIVEIRA
 Professor ALBERTO
 Professor MAURÍCIO JOSÉ DE ALMEIDA
 Professor ILYDIO PEREIRA DE SÁ

Professor JOSÉ ROBERTO JUNIANELLI
 Professor MANUEL SILVA FILHO

FÍSICA

Professor HÉLIO DA ROCHA PITTA
 Professor SPENCER

QUÍMICA

Professor RENATO GARCIA
 Professor CARLOS ALBERTO COELHO COSTA
 Professor RENATO LEITE
 Professor TIETRE COUTO ROSA

FILOSOFIA

Professor JOÃO DE OLIVEIRA

DESENHO

Professor HENRIQUE DE OLIVEIRA DINIZ
 Professor OVÍDIO CLÁUDIO DA SILVA JÚNIOR

HISTÓRIA GERAL E DO BRASIL

Professor ABELARDO DE ARAÚJO

HISTÓRIA NATURAL

Professora NOVELI

GEOGRAFIA

Professor GILBERTO ALVES DA SILVA

ANEXO C

RELAÇÃO DE COMANDANTES-ALUNOS DO COLÉGIO NAVAL

ANO	NOME	ANO	NOME
1951	Antonio Annibal Leão Melo	1977	Claudio Cesar Carvalho Almeida
1952	Mauro Cesar Rodrigues Pereira	1978	Sergio Lima Pinheiro Chagas
1953	Sergio Tasso Vasques de Aquino	1979	Carlos Alberto de Souza Filho
1954	José Humberto de Farias	1980	Antonio Callil Neto
1955	João Carlos Guaraná Cruz Santos	1981	Carlos Luiz Pimentel
1956	Otávio Guimarães Gitirana	1982	Marcos Chaves Boavista Cunha
1957	Renato de Matos Amora	1983	Claudio de Carvalho Chamon
1958	Carlos Peres Quevedo	1984	Claudio Filgueiras Pacheco Moreira
1959	Renato Vilhena de Araújo	1985	José Gentile
1960	Luiz Ronaldo Gapski	1986	João Lauro Pires Vieira do Amaral
1961	Adilson Rodrigues da Silva	1987	Siegberto Rodolfo Schenk Junior
1962	Paulo de Souza Braga	1988	Leandro José de Almeida Veltri
1963	Ednildo Gomes de Soares	1989	Neif Simão Pellini
1964	Ernane Calado de Souza	1990	Eduardo Favero
1965	Roberto Fernando Chedid	1991	Inácio Bezrra Ponchet
1966	Ricardo de Moraes	1992	Robert Rigobert Lucht
1967	Newton Silva e Melo	1993	Marcelo Alberto Mizrahi
1968	Armando Mercio Barros Cardoso	1994	Marcos Aurélio Citeli da Silva
1969	Francisco Haranaka	1995	Carlos Eduardo Tapado Araujo de Motta
1970	Márcio Andrade Weber	1996	Everton de Góes
1971	Nelson Alves da Silva Filho	1997	Felipe Augusto Coutinho Nascimento
1972	Ney Macedo de Souza	1998	Victor Marcondes Lopes dos Santos
1973	Abdon Baptista de Paula Filho	1999	Marcos Lazaro dos Santos Oliveira
1974	Mauro Piccoloto Dottori	2000	Igor Savitski
1975	Márcio Jansen Cavalcanti	2001	Ezequiel Santana da Silva Filho
1976	José Kimio Ando		

ANEXO D

RELAÇÃO DE DIRETORES E COMANDANTES DO COLÉGIO NAVAL

NR.	NOME	ASSUNÇÃO
01	CMG Alberto Jorge Carvalho (+)	30/01/51
02	CMG Mário Costa Furtado de Mendonça (1) (+)	04/05/51
03	CF Mauro Balloussier (Interino) (+)	25/04/53
04	CMG Arnaldo Toscano (+)	18/05/53
05	CMG Fernando Carlos de Mattos (+)	29/12/54
06	CF Aprígio Brandão de Carvalho (Interino) (+)	18/02/56
07	CMG Zilmar Campos Araripe Macedo (2)	06/03/56
08	CMG Jurandyr da Costa Muller de Campos (+)	15/02/57
09	CMG Aldo Pessoa Rebello (+)	20/02/59
10	CF José Julio de Souza Gomes Galvão (Interino)	04/03/61
11	CMG Mário Geraldo Ferreira Braga (+)	16/05/61
12	CF Paulo Pedro Pragana (Interino) (+)	10/10/62
13	CMG Arnaldo de Negreiros Januzzi	28/11/62
14	CMG Hélio Marroig de Mello	09/01/64
15	CMG Affonso José Pereira	30/06/65
16	CMG Ney Parente da Costa	30/09/66
17	CMG José Calvente Aranda	08/03/68
18	CMG Paulo Freire	17/07/69
19	CF Milton Marciano (Interino)	26/03/71
20	CMG Marcy Aroldo Gomes de Brito	13/04/71
21	CMG Hugo Stoffel	02/02/73
22	CF Carlos Augusto da Silva Figueira (Interino) (+)	30/04/74
23	CMG Milton Ribeiro de Carvalho	30/08/74
24	CMG Jeleias Baptista da Silva Castro	01/07/75
25	CMG Fernando Luiz Pinto da Luz Furtado de Mendonça (+)	25/02/77
26	CMG Paulo Cordeiro de Mello Filho (3) (+)	08/03/79
27	CMG Hilton da Silva Sobrinho (4)	21/04/82
28	CF Francisco Fernandes da Rocha (Interino)	21/04/82
29	CMG Milton Marciano	26/07/82
30	CF Antonio Constantino Conti de Oliveira (Interino)	02/05/84
31	CMG Maurício Halpern	14/09/84
32	CMG Mário Augusto de Camargo Ozório	24/04/86
33	CMG Odilon Luiz Wollstein	18/04/89
34	CMG Paulo Cesar de Paiva Bastos	10/05/91
35	CMG Roberto Ciminelli	05/08/93
36	CMG José Eduardo Pimentel de Oliveira	28/04/95
37	CMG Marco Polo Áureo Cerqueira de Souza	31/03/97
38	CMG Edison Lawrence Mariath Dantas	19/02/99

Observações:

Para todo Diretor/Comandante, exceto para o primeiro, a data de assunção de comando corresponde à data de passagem de comando do antecessor.

(+) - Falecido;

(1) - Primeiro Diretor em Angra dos Reis;

(2) - Foi Ministro da Marinha;

(3) - Primeiro Diretor ex-Aluno;

(4) - A partir de 01/10/81, o Diretor passou a ser chamado de Comandante.

PARABÉNS, PREZADO AMIGO

LUIZ SANCTOS DÖRING
Vice-Almirante (RRm)

Cinco e meia da manhã.

Através do fonoclama, o toque de alvorada.

Despertar sonhando!

Não um evento onírico, provocado por Hipnos, o deus do sono, mas sim um anseio, um projeto, um desejo existencial: um dia ser Oficial de Marinha.

Por que tal escolha?!

Vocação. O mar. Quando se está longe de terra, o oceano não tem limites, senão o horizonte. O espírito pode, então, voar, subir às grandes alturas, ao panteão dos deuses; ao voltar, vem pleno de energia criativa.

Onde soou esta alvorada?

No Colégio Naval.

Por que "alvorada"?!

Porque se trata do alvorecer. De um novo dia; mas, principalmente, de uma vida

nova. Um renascer. O resultado de uma decisão tomada aos quatorze, quinze anos de idade, para uma jornada existencial de sete, oito décadas. Assim como o sacerdote jamais deixa de sê-lo, mesmo quando renuncia ao sacerdócio, quem cursa o Colégio Naval jamais se desligará da Marinha; mesmo se desistir da carreira, levará dentro do coração um sentimento de pertencer à Instituição, que nunca o abandonará. É como se o tradicional e majestoso prédio, do início do Século XX, possuísse uma energia mágica, que conquistasse a alma do jovem cursando, definitivamente.

O mar! O Chefe-de-Dia, postado diante do prédio, queda-se, momentaneamente, absorto com a paisagem. Sua visão avança, lentamente, sobre as águas tranquilas, até chegar à Ilha Grande. As pequenas ilhas, colocadas diante da proa, pela Natureza,

não lhe são obstáculos; a imaginação substitui a realidade e a visão prossegue em sua singradura, um dos atributos divinos que a Evolução deu ao *Homo Sapiens*. O corneteiro interrompe-lhe aquela experiência extática, convocando o Corpo de Alunos à Parada Matutina. Pouco depois um navio da Esquadra entra na baía, para demandar ao porto, mas ele não tem a oportunidade de admirar aquela unidade em que, talvez um dia, venha a embarcar; acaba de gritar o "sentido", em tom marcial e firme, no pátio interno.

De bordo, o oficial de quarto, no passadiço, emociona-se com o que vê: a Enseada Batista das Neves, o Colégio, a mata verde atrás. Quantas recordações!

O Comandante, sentado em sua cadeira, percebe a fisionomia embevecida do Tenente e advinha-lhe a causa. Do alto de sua maturidade, também se emociona. Tempos inolvidáveis! A matutina, educação física, o café da manhã, a parada escolar, as aulas, o almoço, novas aulas, o esporte, a recreação, o jantar, o estudo obrigatório, o toque de silêncio. A memória, espontaneamente, apresenta à consciência outras lembranças: os colegas de turma e das que, à época, conviveram com a sua; as competições esportivas internas; as externas, acirradas mas leais, confraternizadoras, animadas mais ainda pelas torcidas organizadas; as festas no ginásio de esporte, com as jovens que vinham do Rio de Janeiro, de Angra dos Reis ou de outras cidades, namoradas, irmãs, primas, amigas, conhecidas, e convidadas desconhecidas, que sempre surpreendiam pela beleza, pela simpatia, pela cultura, pelo modo único de ser, algumas futuras noivas e esposas; o Grêmio Literário, os artigos para *A Fragata*, as contribuições redigidas para *O Gingilim*, as viagens de adestramento, nas férias, os desfiles, nas cerimônias militares e na Parada de 7 de Setembro, Dia da Independên-

cia, os filmes no Colégio e na cidade, os escaleres, os avisos, o píer, as casas e a praia da Taperinha ... Quantos anos passaram-se? Trinta! E parece que foi ontem!

No alto da torre, o relógio marca o mesmo instante, porém com os ponteiros em outra posição: cinquenta.

O inesquecível Colégio Naval completa 50 anos.

Vamos passar às lembranças pessoais.

Março de 1954. O nosso Colégio ainda não completara três anos. Chegávamos para iniciar o ano letivo. À noite, posto que um dos dois contratorpedeiros-de-escolta, que transportavam os alunos, sofrera uma varia, reduzindo para três nós a velocidade do grupo-tarefa.

No píer, as duas turmas formadas, uma voltada para a outra. Os veteranos fardados, de jaquetão; os calouros a paisana. Gostaríamos de estar, igualmente, uniformizados.

Não demorou muito. Poucos dias depois, em fila na varanda do segundo andar, recebíamos o uniforme mescla, que usaríamos, diariamente, inclusive na Escola Naval. Nas duas pontas do colarinho, o traço preto vertical, simbolizando o Primeiro Ano. Colarinho sempre abotoado, exceto durante a ordem unida.

Ordem unida! Primeiros exercícios.

"Ordiná-riô ...marche! Acerta o passo. Esquerdo, direito, esquerdo, direito, esquerdo, direito. Tuur-má, alto! Meia-vóol-tá voolver!". Suor, muito suor. O sol ainda forte. O olhar de esguelha fixado na praia. Que vontade de cair n'água!

Não faltariam oportunidades. A natação em mar aberto. Naquela época ainda não existia a piscina. Enquanto nadávamos, a mente passeava: as gozações de colegas em relação a outros, cenas recentes de bailes de formatura, saudade da namorada, tentativas de recordar as lições ministradas nas aulas ...

As aulas! Os professores, alguns dos quais nos deixaram profunda impressão e dos quais nos lembramos até hoje. Os instrutores. Matérias novas: Física, Química, Marinharia, Geometria Descritiva, Cálculo Diferencial e Integral ... Além das antigas: Português, Geografia, Inglês, ... As turmas de aula: 11, 12, 13, 14, 15; cada uma em sua própria sala. As frases dos mestres escritas, no quadro negro (ou verde?), pelo giz que rodopiava, traçando vogais e consoantes, pontos e vírgulas. O giz baila!

O bailéu. Palavras parecidas, mas antagônicas. A dança é alegria, a pena disciplinar tristeza. No entanto ambas terapêuticas; e a segunda uma concretização da idéia mitológica de purgatório: penar para voltar ao "paraíso". Os poucos que o ocupavam provavelmente sofriam, pela perda temporária da possibilidade de conviver com todas as pessoas. Este isolamento já estava simbolizado pela localização do bailéu, na extremidade de uma das alas do prédio, no andar térreo. Na extremidade oposta, o Grêmio Literário. Os dois educavam, cada um à sua maneira. "Os extremos se tocam", reza o ditado popular.

Rezar. A missa no ginásio de esporte, domingo pela manhã. À noite, o cinema. O padre, ao celebrar a missa, não deixa de ser um ator; quanto melhor o seu desempenho, maior o envolvimento dos fiéis.

Volta de fiel. Fainas marinheiras, nos escaleres, em deslocamentos a remo ou a pano. Vela! A viagem no Navio-Escola *Guanabara*. "Enxárcias acima!". O serviço de vigia, no cesto da gávea. Navegávamos.

Navegávamos no mar da existência. Os meses passavam. As provas também. Passávamos para o Segundo Ano.

Novos desafios. Segundo-anistas. Veteranos. Comandante-Aluno, Comandantes de Companhia, de Pelotão, Chefe-de-Dia, Chefe de Mesa, e tantas outras tarefas de "mais antigo". Quanta responsabili-

de. Principalmente a do exemplo, para os alunos do Primeiro Ano. O maior desafio. Faça o que eu digo e faça o que eu faço; porque eu faço o que digo.

Fim do ano. Final feliz. Feliz? Bem ... uma tristeza. O aviso afastando-se do pfer. A distância aumentando; o prédio, ao longe, diminuindo de tamanho. A Enseada Batista das Neves, paisagem maravilhosa de todo dia, cenário de relaxamento e consolo, nos momentos tensos ou difíceis, afastando-se também. O enorme esforço de não mais olhar para ré, para trás. Todos à proa. Olhar para vante. Para o magnífico futuro: a Escola Naval, o oficialato, a carreira tão sonhada.

Adeus querido Colégio Naval. Jamais esqueceremos estes anos de 1954 e 1955. Sua alma vai conosco e, com a sua sabedoria, participará, sempre, do estado-maior interior de cada um de nós, nos instantes das grandes decisões, profissionais e pessoais.

Os anos passaram. Em 1984, no livro *Mina*, a recordação da despedida, no Cais da Bandeira, naquele dia impar:

À minha Turma.

*Manhã de março! Remota e cara lembrança!
No cais estranho, a dúvida maternal:
onde começa o homem e finda a criança?
Onde termina o sonho e começa o real?*

*Manhã de março, de marco fundamental.
Em frente o mar; atrás o lar, a segurança.
Ponto de inflexão na curva existencial;
entre o mar e o lar, o coração balança.*

*Oh, as mães! Cuidosas mães! Pais, irmãos, amigos.
Quantas lutas – pensais – quantos novos perigos
terão de enfrentar neste mundo rude e atro.*

*Manhã. Mil novecentos e cinqüenta e quatro.
Tranqüilos novos homens, semblantes risonhos,
trocam apenas de lar, trocam só de sonhos.*

Em 1999, no final de artigo publicado pela Revista do Clube Naval, expressávamos o nosso agradecimento pela dádiva que recebêramos:

"Somos gratos, particularmente, à Pátria, que depositou em nós total confiança, como membros da sua tradicional, honrada, histórica e incomparável Marinha.

Quadragésimo quinto ano!

Louvemos a Deus, que nos doou um destino comum, como Turma Dedo.

Acima das lendas e dos mitos está a Sua vontade.

Aleluia!"

Somos gratos, também, ao Colégio Naval, onde tudo começou, naquela noite de março. As décadas correm, voam, porém o inesquecível Colégio está sempre mais jovem. Cada

nova geração de Comandantes, Imediatos, Oficiais, Professores e Instrutores, Funcionários Civis, Praças, cada nova Turma, traz-lhe uma grande energia de rejuvenescimento. A renovação, o renascimento, associados à sabedoria da idade.

Tudo o que escrevemos não são palavras apenas pessoais. Temos a convicção de que os componentes de todas as Turmas viveram experiências semelhantes e vêm-se tomados pelos mesmos sentimentos e emoções, ao recordá-las. Na verdade compomos uma única Turma, a Marinha!

Cinquenta anos! Que todos os brasileiros festejem conosco este aniversário.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO> / Colégio Naval /; 50º aniversário do CN; Nossa Capa;

Nunca sacrifique a honra
para chegar às honras.

De Bugny

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Parte XXXV

Prudente José de Moraes e Barros – Canudos

MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (ReP²)

SUMÁRIO

A segunda expedição

A caminho de Canudos

O caminho escolhido

O segundo combate

Ata da Segunda expedição

Um acontecimento neólito

A retirada

Uma digressão antropológica

O caminho de volta nos bastidores da política

A terceira expedição

Moreira Cesar e a Terceira Expedição

Destino: Canudos

O nome Moreira Cesar

De Monte Santo a Canudos – O novo caminho

A bomba de poço artesiano

Canudos, enfim

A retirada

Anexo: Extratos do Relatório do Tenente

Azambuja

A SEGUNDA EXPEDIÇÃO

A retirada das tropas do Tenente Pires Ferreira após o encontro em Uauá,

quando mostrou superioridade no combate, teve o sabor de derrota, tal o estado lamentável em que os combatentes retornaram a Juazeiro.

O Governador, mal tomou notícia do desastre sofrido, precipitou-se em formar outro contingente; não se preocupou, sequer, em ouvir ou ler o relatório que Pires Ferreira teria que apresentar.

A 25 de novembro de 1896 – a 21 lutava-se ainda em Uauá –, seguiu para Queimadas, sob o comando do Major Febrônio de Brito, do 9º Batalhão de Infantaria, tropa composta de 100 praças, 8 oficiais do Exército e 3 oficiais e 100 soldados da Polícia Militar da Bahia. É fácil concluir sobre o improvisado com que foi “organizada” esta força. Planejamento e diretiva para um linha de conduta compatível com a situação inexistiram. Não houve tempo útil para tais “detalhes”. Nenhuma lição fora absorvida de Uauá.

Como pano de fundo, os desentendimentos entre o Governador Luiz Viana e o Comandante do Distrito, General Solon Ribeiro, e a politicalha oligárquica que comandava a disputa pelo poder no Estado.

“O governador Luiz Viana opunha-se à insistência com que o general Solon buscava a colaboração entre as forças estaduais e as federais. Possivelmente o governador temia que essa colaboração pudesse ser explorada pela oposição, desejosa de uma intervenção federal no Estado. Resentido com a resistência do Governador, o General transformou-se de amigo dedicado em crítico impiedoso. Quando Luiz Viana decidiu pedir a colaboração federal, já era tarde. As relações entre os dois haviam-se deteriorado, bloqueando qualquer entendimento.”¹

Quando se decide por essa linha de ação, do emprego das armas, deve-se utilizar de todos os meios

O federalismo exacerbado de Luiz Viana em muito se aproximava, por motivos diversos, ao de Júlio de Castilhos.

Todavia, desde o início dos desentendimentos, prevaleciam pontos de vista opostos em relação ao modo de enfrentar o Conselheiro. Para o Governador, tratava-se de questão sertaneja como tantas outras. Um caso para a polícia. Se solicitou cooperação foi porque tinha grande parte de sua força policial empenhada no combate à bandidagem no interior e mesmo em favor de seus correligionários, o que, naturalmente, omitia.

O General Solon, precavido, entendia de outro modo. As informações que possuía, exageradas ou não, levava-o a optar pelo emprego da tropa de linha, com maior efetivo e previamente preparada.

Tudo indica que Solon era movido por motivos de caráter militar. Não estava em suas cogitações o emprego da tropa federal com propósitos políticos. É verdade que a oposição política no Estado, chefiada pelo Barão de Geremoabo, e o ex-Governador José Gonçalves, desejosos e esperançosos com a intervenção federal, viam com bons olhos a presença do Exército na luta contra o Conselheiro.

Fiel ao seu pensamento, o General Solon tomou a iniciativa de apelar para o ministro da Guerra, requisitando, para aparelhar melhor a expedição, quatro metralhadoras Nordenfeldt, dois canhões Krupp de campanha e mais 250 soldados; 100 do 26º Batalhão de Aracajú e 150 do 33º de Alagoas.² O governador decidira, para

1 SAMPAIO, Consuelo Novais. *Canudos, cartas para o Barão*. Edusp. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, SP, 1999, p. 61.

2 CUNHA, Euclides. *Os Sertões* (campanha de Canudos). 22ª edição. Livraria Francisco Alves, Rio de Janeiro, 1952, p. 211.

resolver o problema Conselheiro, pelo emprego das armas, e quando se decide por essa linha de ação, deve-se utilizar de todos os meios.

A expedição Pires Ferreira, ao contar com a participação, embora pequena, do Exército, tornara-se uma operação militar e não mais um caso de polícia. Após seu fracasso, não se justificava mais o otimismo de Luiz Viana, que parecia desconhecer o sertão da Bahia.

Para a segunda expedição, fora acrescida, em muito, a participação federal. Teria que conquistar a vitória. O fracasso não poderia ser aceito e redundaria no recrudescimento da luta. Todavia, a vitória havia sido pré-estabelecida pelo Governador, que afirmou “serem mais que suficientes as medidas tomadas para debelar e extinguir o grupo de fanáticos e não haver necessidade de reforçar a força federal para tal diligência, pois as medidas tomadas pelo comandante do distrito significavam mais prevenção que receio”; e adiantava “não ser tão numeroso o grupo de Antônio Conselheiro, indo pouco além de 500 homens, etc...”³

Replicou-lhe o General Solon não se tratar de diligência policial a fim de prender criminosos, “mas extirpar o moel de decomposição moral que se observava no arraial de Canudos, em manifesto desprestígio à autoridade e às instituições”, assim, “a força federal deveria seguir bastante forte para se subtrair à contingência de retiradas prejudiciais e indecorosas”⁴.

A divergência que se acirrava era um mal presságio para a expedição.

Comenta Euclides da Cunha: “O ambiente moral dos sertões favorecia o contá-

gio e o alastramento das neuroses. (...) a intervenção federal exprimia o significado superior dos próprios princípios federativos: era a colaboração dos Estados numa questão que interessava não já à Bahia, mas ao País inteiro.”⁵

A CAMINHO DE CANUDOS

A 28 de novembro de 1896 o Major Febrônio telegrafou ao Comandante do Distrito e disse do seu desejo de iniciar a marcha sobre Canudos. Perguntou sobre os reforços prometidos.

A 7 de dezembro toma a iniciativa de avançar com seus soldados para Cansação, a meio caminho entre Queimadas e Monte Santo. O General Solon discordou e ordenou o regresso para Queimadas. Febrônio argumentou: “Regressar Queimadas considero imprudência. Penso que o momento urge avançar Canudos. Demora tem prejudicado o indizível entusiasmo que tive felicidade manter a força”.⁶ A ordem é mantida mesmo com a discordância do governador. É bastante provável que o General já houvesse recebido o relatório do Tenente Pires Ferreira sobre os conselheiristas.

Foi enviado para Queimadas reforço de praças e designado o Coronel Pedro Nunes Tamarindo, do 9º Batalhão de Infantaria, para a direção geral da campanha e estabelecido o plano de “atacar a revolta por dois pontos, fazendo avançar para o objetivo único não uma, mas duas colunas”, a fim de “estabelecer antes de tudo um cerco à distância; bater os insurretos parceladamente e apertá-los em movimentos envolventes de forças pouco numerosas e adestradas.”⁷

3 lb, p. 219.

4 lb.

5 lb.

6 LIMA, Nélcio Ronchini, Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM-Ref^o). *Revista do Clube Naval* (RCN 305), p. 16.

7 CUNHA, Euclides. *Os Sertões* (campanha de Canudos). 22ª edição. Livraria Francisco Alves: Rio de Janeiro, 1952, p. 211.

Nada foi mencionado sobre o apoio logístico e sobre melhor caminho para atingir Canudos. Manter-se obediente, contido por indisciplina intelectual, a uma diretriz tão ampla, seria tarefa difícil para o comandante da expedição. O momento, como aconteceu, ditaria as atitudes que o Major Febrônio tomaria em combate. A vontade de marchar sobre Canudos determinou a imprevidência, que pagaria alto preço; a improvisação e a valentia do Comandante e seus subordinados não conseguiriam evitar a retirada.

A tropa, agora, com "548 soldados, 14 oficiais combatentes, três médicos", chegou à Monte Santo a **29 de dezembro de 1886**. A recepção aos soldados foi festiva, a vila engalanara-se, a despeito dos parques recuosos que possuía. Afinal, fora precedida da propaganda oficial, que não colocara dúvida sobre o êxito da missão.

De 29 de dezembro a 12 de janeiro de 1887, a expedição permaneceu estacionada em Monte Santo, conseqüência da partida extemporânea de Queimadas, "onde deixara grande parte da munição, para não protelar por mais tempo a marcha..."⁸ Somente em Monte Santo o Major Febrônio tomou conhecimento da falta de meios de transporte. Porém nenhuma das dificuldades arrefeceu seu ânimo de guerreiro. Assim, determinou a imediata marcha sobre Canudos. A falta de munição, inclusive a

de boca, a ausência de transporte, a inexistência de ligação com a retaguarda, o monitoramento de suas forças pelos homens do Conselheiro, o que havia ocorrido com a Primeira Expedição, enfim, tudo o que devia ter sido pensado em Monte Santo, pareciam quesitos de menor importância.

Certo da vitória, iniciou a marcha "levando apenas a munição que as praças pudessem carregar nas patronas".⁹

O caminho escolhido

O desconhecimento do terreno deveria determinar um cuidadoso reconhecimento. Tal medida, certamente, por significar atrasos, não foi tomada

O desconhecimento do terreno deveria determinar um cuidadoso reconhecimento prévio que forneceria os elementos para a decisão sobre o caminho a ser escolhido para o deslocamento para Canudos. Tal medida, certamente, por significar atrasos, não foi tomada.

A preferência recaiu sobre a Estrada do Cambaio, em distância, a mais curta, como se este fator fosse o único que devesse ser levado em consideração. Entretanto, a menor distância não se traduziria, por si só, em percurso mais rápido. A vereda era enganadora, pois iniciava-se adornada "por terrenos férteis sombreados de cerradões que perfiguram verdadeiras matas".¹⁰ A paisagem acolhedora permanece por pouco tempo. "Transcorridos alguns quilômetros, porém, acidenta-se; perturba-se em trilhas pedregosas e torna-se menos praticável à medida que se avança (...)"¹¹

8 lb. p. 230.

9 lb. p. 231.

10 lb. p. 234.

11 lb.

Sem apoio logístico, inicia a marcha a Segunda Expedição. A campanha parece haver sido montada sobre uma única idéia: marchar sobre Canudos, assaltar o reduto e liquidar os sertanejos. Estes – o inimigo a combater – não foram levados em consideração. E já se haviam mostrado em Uauá.

“Tinha meio caminho andado. As estradas pioravam crivadas de veredas, serpeando em morros, alçando-se em rampas, caindo em grotões, desabrigadas, sem sombras...”¹²

O terreno constituiu-se em surpresa, mas nem por isso houve a preocupação de estabelecer uma linha de suprimentos com Monte Santo. A missão já havia sido determinada: atingir o mais rapidamente Canudos; ela não devia ser protelada. Os canhões constituíam-se em dificuldade extra para este mister, pois o caminho tinha que ser preparado para que progredissem. Mais de dois dias de marcha se haviam passado.

Se o Major Febrônio admitiu surpreender os conselheiristas, foi, no mínimo, ingênuo. Os homens do carismático místico estavam, como sempre, presentes por todo o imenso sertão. A longa permanência em Monte Santo fora suficiente para que os chefes guerrilheiros, por meio de seus informantes, conhecessem o poder da tropa, a maneira precária como tomaram destino e o caminho escolhido.

O inimigo começava a dar sinais: “restos de fogueiras à margem do caminho e vivendas incendiadas. Em Malungu, à noi-

te, eles se tornaram evidentes. (...) Os soldados dormiam em armas. **E no amanhecer de 17 de janeiro**, a expedição que se encravara nas montanhas, muito aquém ainda de seu objetivo, que podia ser atingido com três dias de marcha, começou a ser terrivelmente torturada.

Acabara-se a munição de boca. Foram abatidos os dois últimos bois para quinhentos e tantos combatentes. Isto valia por um combate perdido. A feição da luta agravava-se em plena marcha, antes de se dar um tiro. Prosseguir para Canudos, poucas léguas adiante, era quase a salvação. Era lutar pela vida.”¹³

O terreno constituiu-se em surpresa, mas nem por isso houve a preocupação de estabelecer uma linha de suprimentos com Monte Santo

*
* *

As serras do Comboio, baluartes naturais, constituir-se-iam no maior inimigo a enfrentar. A expedição a elas era apresentada à medida que avançava em sua marcha.

“Serras de pedra naturalmente sobrepostas formando fortalezas a redutos inexpugnáveis com tal perfeição que parecem obras de arte”¹⁴, descreve o Tenente-Coronel Durval de Aguiar.

O inimigo, conhecedor do terreno e por ele protegido, ainda não se mostrara. “Rentos com o chão, rebatidos nas dobras do terreno, entaliscados nas crostas – esparsos, imóveis, expectantes –, dedos presos aos gatilhos dos clavinotes, os sertanejos quedavam em silêncio tentando as pontarias, olhos fitos nas colunas ainda distintas, embaixo, marchando após os

12 lb. p. 235.

13 lb. p. 235 e 236.

14 lb. p. 237.

exploradores que esquadrihavam cautelosamente as cercanias.

Caminhavam vagorosamente. Atulhavam as primeiras ladeiras cortadas à meia encosta. Seguiam devagar, seus aprumo, empurradas pelos canhões onde se revezavam soldados ofegantes em auxílio aos muares impotentes à tração vingando aqueles declives".¹⁵

Nessas circunstâncias, os conselheiros surpreenderam a tropa. Encontravam-se a cavaleiro nas elevações. A luta, por parte dos expedicionários, teve por objetivo a conquista da montanha. Houve uma vacilação inicial. Até

compreensível. A vanguarda iniciou um recuo. "Conteve-a, porém, uma voz imperiosa. O Major Febrônio rompeu pelas fileiras alarmadas e centralizou a resistência – em réplica fulminante e admirável, atentas às desvantajosas condições em que se realizou. Conteados rapidamente, os canhões bombardearam os matutos à queima-roupa, e estes, vendo pela primeira vez aquelas armas poderosas, debandaram, tontos, numa dispersão instantânea."¹⁶

A tropa não titubeou em explorar o êxito e galgar a montanha, enfrentando as dificuldades impostas pela natureza – o inimigo maior – com coragem e entusiasmo. De cima, em posição privilegiada, os sertanejos mantinham o fogo com suas armas insipientes, que não se constituíram em impedimento para os soldados que galgavam

as encostas, quando dispenderam muita energia e a pouca munição que possuíam.

A conquista da montanha culminou com o corpo-a-corpo; a coragem dos soldados fora decisiva e colocara os jagunços em fuga.

"Realizara-se a travessia; e tirante o dispêndio de munições, eram poucas as perdas – quatro mortos e vinte e tantos feridos. Em troca os sertanejos deixaram cento e quinze cadáveres, contados rigorosamente."¹⁷

O segundo combate

A três dias de marcha para Canudos, acabara-se a munição de boca. Foram abatidos os dois últimos bois para quinhentos e tantos combatentes. Isto valia por um combate

"As colunas chegaram à tarde em "Tabuleirinhos", quase à orla do arraial e não prosseguiram aproveitando o ímpeto da marcha perseguidora."¹⁸ Estavam debilitados, famintos e sedentos; faltavam-lhes as forças. Água, só a impura da lagoa próxima. Foram muito além do que des-

ses homens poderia ser esperado. Acamparam e ali passaram a noite. Os jagunços rondavam o acampamento.

Pela manhã deu-se o assalto. Não mais com suas precárias armas de fogo, mas "pelos varapaus, pelos fueiros dos carros, pelas foices, pelas forquilhas, pelas agulhadas longas e pelos facões de folha larga."¹⁹

Gritavam como em Uauá. Porém, a tropa, pronta para a marcha, replicou com fogo cerrado. Os sertanejos que sobreviviam aos

15 lb. p. 239.

16 lb.

17 lb. p. 242.

18 lb. p. 244.

19 lb. p. 245.

tiros continuavam a avançar e a luta transformou-se, novamente, em violento corpo-a-corpo. A tropa iniciou um recuo.

"Era o desastre iminente.

Avaliou-o o comandante expedicionário, que tudo indica ter sido o melhor soldado da própria expedição que dirigiu. Animou valentemente os companheiros atônitos e, dando-lhes o exemplo, precipitou-se contra o grupo. E a luta travou-se braço-a-braço, brutalmente, sem armas, a punhaladas, quase surda: um torvelinho de corpos enleados, de onde se difundiam estertores de estrangulados, ronquidos de peito ofegantes, baques de quedas violentas..."²⁰

Os conselheiristas recuavam, mas não desistiam. Não fugiam. Permaneciam próximos: "vultos célebres, fugazes, indistintos, aparecendo e desaparecendo nos claros das galhadas. Novamente esparsos, intangíveis, punham, ressoantes, sobre os contrários, os

projetis grosseiros – pontas de chifre, seixos rolados e pontas de prego – de sua velha ferramenta de morte desde muito desusada."²¹ Assim Euclides da Cunha definiu as cores da peleja com sua invejável pena.

Os sertanejos compreenderam a superioridade bélica do inimigo, mas sabiam bem explorar seus fatores de força. Protegidos pelo terreno – sempre o terreno –, mantiveram-se afastados, fustigando a tropa. Paralisaram o combate, faziam o tempo passar, os soldados dispenderem a munição e

deixaram a sede e a fome fazerem o papel que lhes cabiam.

*
* *

Ao Major Febrônio apresentou-se um dilema: avançar três quilômetros em passo acelerado sobre Canudos, com seus comandados exaustos, praticamente sem munição, e sem saber quantos adversários encontraria no arraial ou a retirada em ordem. "Estava, além disto, excluída a hipótese eficaz de um bombardeamento preliminar: restavam apenas vinte tiros de artilharia."²²

A retirada foi o alvitre encontrado. Ao

levar-se em conta tão somente as baixas sofridas em combate, os números tornaram-se paradoxais: "A tropa perdera apenas quatro homens, excluídos trinta e tantos feridos, ao passo que os contrários, desconhecido o número dos últimos, foram dizimados. Um dos mé-

dicos – Dr. Everard Albertazzi, responsável pelos depoimentos dessa jornada à Euclides da Cunha – "contou rapidamente mais de trezentos cadáveres."²³

Ata da Segunda Expedição

O Major Febrônio reuniu seus oficiais. Todos foram favoráveis à retirada. Fez lavar a Ata, da qual o Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM-Ref^o) Nelio Ronchini Vieira des-
tacou alguns itens, a seguir reproduzidos:

20 lb.

21 lb. p. 246.

22 lb.

23 lb. p. 247.

“Ata – Aos 19 de janeiro de 1897, no lugar denominado “Tabuleirinho de Canudos”, a menos de légua deste local, após assalto às trincheiras da Serra do Comboio, que foram tomadas a viva força no dia anterior, em combate que durara desde dez horas da manhã até às três da tarde, atacaram repentina e inesperadamente as forças em operações no norte do Estado... ficou exposto o seguinte:

1ª) – Os fanáticos dispunham de forças numerosas... seguramente 4.000... ferocidade em ação... vantagens do terreno...

2ª) – Que apesar do número de mortos... como legiões que surgiam do solo.

3ª) – Que tendo o ataque... principiado às 7 horas da manhã... vinham morreu à queima roupa agarrados aos canhões...

4ª) – Que a munição... era pouca...

5ª) – Que os animais, inanidos de fome, morriam em combate... ameaçando a artilharia ao abandono...

8ª) – Que, nestas duas emergências, apesar da coragem e bravura de todos, pedia a opinião dos oficiais, declinando de si a responsabilidade da derrota...

Os ditos oficiais optaram, em unanimidade, pela retirada... o comandante impondo condição de não serem abandonados os feridos... sendo enterrados os mortos... retirada na melhor ordem em combate que durou até seis e meia da tarde, carregados feridos em padiolas e a cavalo... a artilharia a pulso e assim tudo até à vila.”²⁴

Os soldados do Major Febrônio estavam debilitados, famintos e sedentos; faltavam-lhes as forças. Água, só a impura da lagoa próxima

O comandante não deveria declinar de sua responsabilidade, pois esta é indivisível. Afinal, as decisões, certas ou erradas, são prerrogativas do comando, não importa se atendendo ou não a sugestões de seus oficiais.

O Major Febrônio era um valente. Sobressaía no meio da refrega. Constituíam-se em referência aos seus comandados no combate. Animava-os para a luta e era por eles seguido mesmo em presença da morte.

Porém, carecia-lhe conhecimentos militares relativos a rudimentos, principalmente de logística. Quanto à tática, era concebida no momento junto de sua coragem. A estratégia por ele utilizada resumia-se em marchar sem perda de tempo. Na Ata por ele determinada avaliou muito

por cima, em 4.000, o número dos “fanáticos”. Não devia queixar-se de ser pouca a munição, responsabilidade sua.

Um acontecimento insólito

Euclides da Cunha relata, calcado em “depoimentos de testemunhas contestes, um dos casos originais dessa campanha.”

A luta no Tabuleirinho – que em Canudos se escutava a intensidade do tiroteio – deixou alarmada a “beatária medrosa”. João Abade, ao perceber o perigo do alarme transformar-se em pânico, “reuniu o resto dos homens válidos, cerca de seiscentos, seguindo em reforço aos companheiros”.²⁵

24 LIMA, Nélcio Rochini, Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM-Ref^o). *Revista do Clube Naval* (RCN 305), p. 17.

25 CUNHA, Euclides. *Os Sertões* (campanha de Canudos). 22ª edição. Livraria Francisco Alves. Rio de Janeiro, 1952, p. 247.

Os soldados, sem identificar a posição dos sertanejos, extenuados, apenas atiravam, e o faziam na maior parte das vezes utilizando a trajetória alta. Por conta do acaso, esses tiros passaram a atingir os homens de João Abade. Estes não entendiam, nem poderiam, o que acontecia. Estavam ainda longe, nem viam o inimigo. Não acreditariam que as armas do inimigo pudessem ter tal alcance. Os sertanejos começaram a cair, um após outro. O caminho em que marchavam era desnudo, plano, sem abrigos naturais. Sem encontrar explicações, valeram as superstições. E volveram, "precipitando-se desesperadamente para Canudos, onde chegaram originando alarme espantoso."²⁶ Algumas mulheres e velhos começaram a retirada para a caatinga. Outras, ainda presas espiritualmente ao Conselheiro, rezavam em torno das igrejas. Porém, a mística do pregador era colocada em dúvida, se não por todos, por alguns.

Antônio Conselheiro, que por aqueles dias encontrava-se recluso, subiu "para os andares da igreja nova e fez retirar, depois, a escada. (...) Atentou para o povoado revoltado, em que se atropelavam, prófugos, os desertores da fé, e preparou-se para o martírio inevitável...

Neste comenos sobreveio a nova de que a força recuava. Foi um milagre. A desordem desfechava em prodígio."²⁷ Então, o

místico carismático adquiriu poderes espirituais ainda maiores.

Opina o escritor: "A retirada foi a salvação. Mas o investir de arranco com o arraial, arrostando tudo, talvez fosse a vitória."²⁸ Talvez... mas assim não entenderam os que entravam no fragor da peleja e não na escrivania elaborando uma das mais belas páginas da literatura brasileira.

A retirada

"A retirada do Major Febrônio se, pelo restrito do campo em que se operou, não se equipara a outros feitos memoráveis. Pelas circunstâncias que a enquadraram, ela é dos episódios mais emocionantes de nossa história militar. Os soldados batiam-se ia para dois dias, sem alimento algum, entre os quais mediava o armistício enganador de uma noite de alarmes; cerca de setenta feridos enfraqueciam as fileiras; grande número de estropiados mal carregavam as armas; os mais robustos deixavam a linha de fogo para arrastarem os canhões ou arcaavam sob feixes de espingardas, ou, ainda, em padiolas, transportavam malferidos e agonizantes; e na frente desta multidão revoltada se estendia uma estrada de cem quilômetros, em sertão maninho, inçado de tocaias..."²⁹

**O comandante
expedicionário animou
valentemente os
companheiros atônitos e,
dando-lhes o exemplo,
precipitou-se contra o
grupo. E a luta travou-se
braço-a-braço,
brutalmente, sem armas, a
punhaladas, quase surda**

26 Ib. p. 248.

27 Ib.

28 Ib. p. 247.

29 Ib. p. 249.

O inimigo, ao perceber o início da retirada, não mais deu descanso aos soldados, extenuados, famintos, sedentos e que, responsabilmente, preocupavam-se com os feridos.

Eram capitaneados por Pajeú, que já fizera por merecer fama entre os líderes dos caboclos do Conselheiro. Euclides da Cunha, em termos românticos, traça seu perfil: "Um mestiço de bravura inexcedível e ferocidade rara. Legítimo cafuz, no seu temperamento impulsivo acolchetavam-se todas as tendências das raças inferiores que o formavam. Era o tipo completo do lutador primitivo – ingênuo, feroz e destemeroso – simples e mau, brutal e infantil, valente por instinto, herói sem o saber – um belo caso de retroatividade atávica, forma retardatária de troglodita sanhudo, apurando-se ali com o mesmo arrojo com que nas velhas idades vibrava o machado de sílex à porta das cavernas..."³⁰

Uma digressão antropológica

Euclides da Cunha, em seus comentários antropológicos, insistiu em colocar o mestiço brasileiro em patamar inferior, deixando a entender que, do ponto de vista etnológico, não possuía qualidades de ascender na escala social. Não cogitava de abandono a que era relegado, na posição de quase pária a que era submetido, mormente na cultura oligárquica e semifeudal

que imperava entre os fazendeiros do Nordeste e sobretudo do sertão. Naturalmente, ele não tinha dúvida de que era branco, a sua época considerada a raça superior.

Na composição étnica dos que acompanhavam o Conselheiro, dentre os diferentes tipos de mestiços, sobressaía-se o negro, recém "libertado", que abandonava as fazendas na busca do mundo de esperanças, sonhos e fantasias do pregador – eram os *carijés*.

Não sei se concordaria – branco, inteligente e culto que era – com o ponto de vista de alguns, de que o brasileiro do

seu tempo constituía-se no produto de três raças: o índio mais atrasado das Américas, o negro mais atrasado da África e o branco mais atrasado da Europa.

*
* *

Afinal, o que somos hoje? Uma nação de mestiços, com todas as gamas de mestiçagem imagináveis. Tomando o

branco por referência, mais ou menos brancos. Minorias, entre os brasileiros, são os brancos puros, os negros puros, os amarelos puros e os índios puros, minoria entre as minorias, Estes somos nós. E a esse nós cabe a responsabilidade sobre o futuro da Pátria. Mas é importante que a minoria a qual foi conferida responsabilidade, pelo grau de educação e cultura que receberam e conseguiram, queira engrandecê-la, a despeito de sermos na maior parte mesti-

30 lb. p. 250.

ços. Engrandecê-la e não submetê-la aos ditames do exterior, daqueles que se dizem superiores por constituírem-se, não se sabe por quanto tempo, em brancos puros.

O caminho de volta

O caminho de volta era o mesmo da ida. Mudara apenas o sentido. Os sertanejos do alto acompanhavam e fustigavam a coluna de retirantes que, a esta altura, deixara de seguir os preceitos e a estrutura militares. A hierarquia, de certo modo, fora ferida, não por atos de indisciplina, mas na execução de tarefas, onde cooperavam oficiais e praças de pré, e no comando, quando, por vezes, sargentos executavam funções em lugar de oficiais. “Enquanto o comandante, cujo ânimo não afrouxara, procurava os pontos mais arriscados.”

A Serra do Cambaio, com sua natureza peculiar e inóspita, era novamente atravessada. Um “detalhe” apenas: os atacantes de ontem eram os perseguidos de hoje. Os conselheiristas não tinham preocupações maiores em atacar. Tiroteavam para mostrar presença. “Flanqueavam a tropa em correrias pelos altos, deixando que agisse, quase exclusiva, a sua arma formidável: a terra.”³¹

Ao final de três horas de marcha, chegaram extenuados a Bendegó de Baixo. Salvou-os a admirável posição desse lugar, breve planalto em que se contemplava a estrada, permitindo mais eficazes recursos de defesa.³²

Neste sítio ocorreu a última refrega. Os sertanejos atacaram, mas foram repelidos

pelo fogo das metralhadoras que o General Solon, em boa hora, havia solicitado ao Ministro da Guerra. Recuaram, após a morte de 20 mestiços, e tomaram o destino de Canudos.

*
* *

Maltrapilhos, os soldados retornaram a Monte Santo. “(...) mal alinhando-se em simulacro de formatura, entraram pelo arraial, lembrando uma turma de retirantes, batidos dos sóis branidos, fugindo à desolação e à miséria.

A população recebeu-os em silêncio.”³³

Apesar de tudo, há que se render homenagens ao Major Febrônio de Brito.

Os homens do Conselheiro procuraram por seus mortos, transportaram-nos em cortejo fúnebre, para Canudos, onde fariam as últimas homenagens aos “mártires da fé”.

Apesar de tudo, há que se render homenagens ao Major Febrônio de Brito

Nos bastidores da política

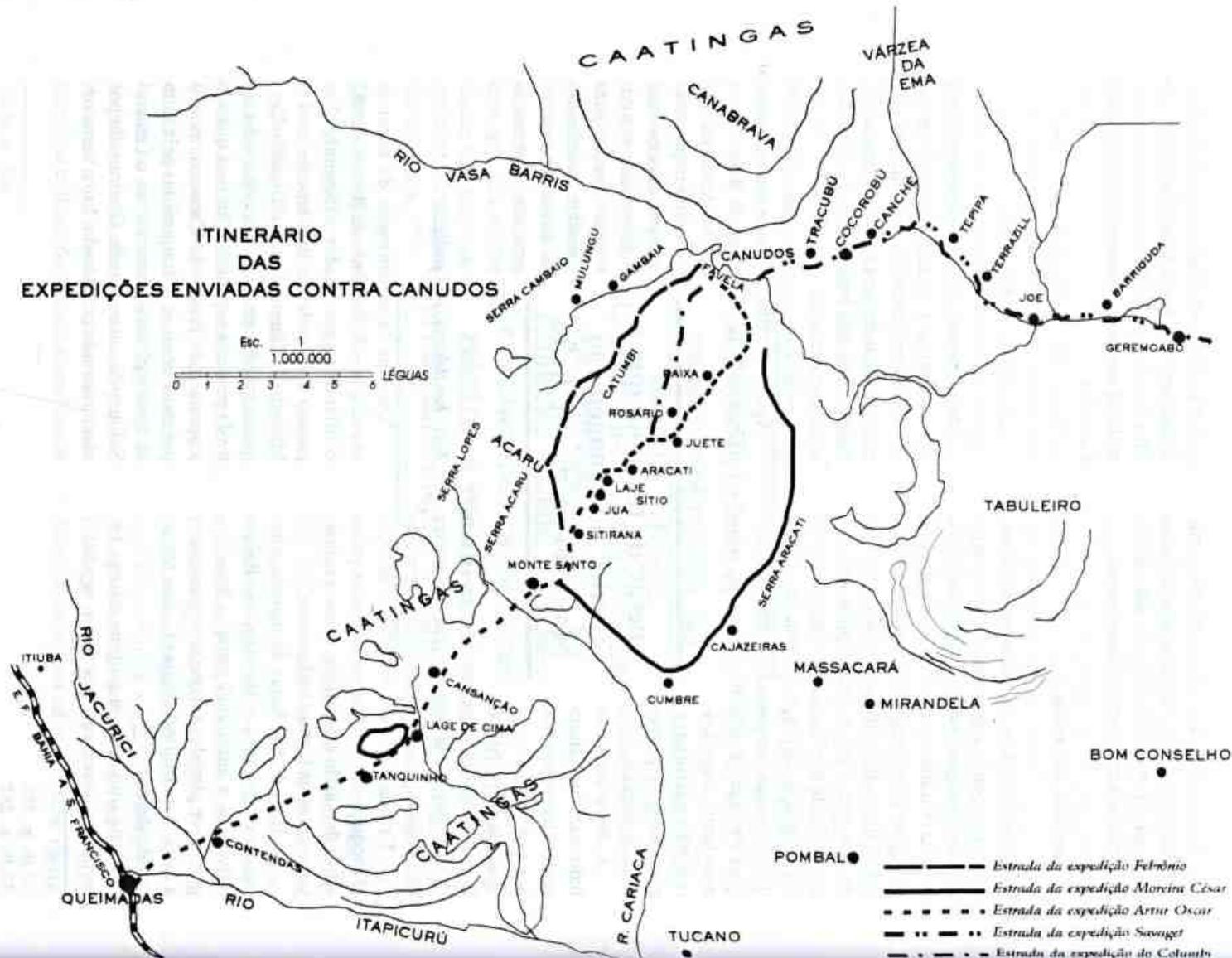
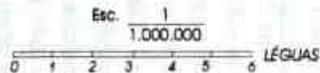
“Quando da organização da segunda expedição – de Febrônio de Brito –, já não confiando no governador, o General Solon passou a entender-se diretamente com o Ministro da Guerra, General Dionísio Cerqueira, que lhe recomendou evitar o desastre da primeira expedição. Por isso, quando a apenas três léguas de Canudos, as tropas mostraram-se enfraquecidas pela falta de água e gêneros alimentícios, o General Solon ordenou a retirada. Contrariado por não haver sido consultado, Luiz Viana or-

31 Ib.

32 Ib. p. 251.

33 Ib. p. 252.

ITINERÁRIO DAS EXPEDIÇÕES ENVIADAS CONTRA CANUDOS



- POMBAL
 ————— Estrada da expedição Febônio
 ————— Estrada da expedição Moreira César
 - - - - - Estrada da expedição Artur Oscar
 Estrada da expedição Savaget
 - Estrada da expedição do Columbus

denou que a expedição prosseguisse a marcha e que o General Solon lhe enviase reforço. Achava que a retirada encorajaria os inimigos. O general não acatou o governador, o que levou a este ordenar a volta dos cem praças da polícia estadual que faziam parte da expedição. Irritado, telegrafou ao Ministro da Guerra dizendo que só ao seu governo competia a manutenção da ordem no Estado e que, se pelo fato de haver

pedido o auxílio das forças federais, a autoridade do general superava a sua, poderia retirá-las, imediatamente.”³⁴

O Governador, amigo e correligionário de Manoel Vitorino, conseguiu a demissão do general do comando do 3º Distrito, o que lhe conferia prestígio e poder político no Estado. O General Solon, contudo, por sua conta, permaneceu por algum

tempo na Bahia e, segundo Luiz Viana, passou a colaborar com a oposição, “insuflando a guarnição” e “inventando fatos que nunca se passaram”, “como o de sua preferência pela Monarquia”.³⁵

Consuelo Novaes Sampaio, em seu ensaio com o título *Canudos – Cartas para o Barão*, registra referência ao trabalho do Coronel José Augusto Vaz Sampaio Neto, a que teve acesso, escrito em 1986 e ainda

não publicado, que “isenta o General Solon de qualquer responsabilidade pelo fracasso da Segunda Expedição. Com farta documentação, esse estudo mostra as dificuldades de ação do Major Febrônio de Brito (insuficiência de homens e de ‘animais de condução’) e os atos do governador no sentido de minimizar a importância das forças conselheiristas e adiar as ações militares, com o objetivo político de subjugar o mando do Barão de Jeremoabo e do ex-Governador José Gonçalves no 3º Distrito Eleitoral.”³⁶

O Governador atribuiu ao Major Febrônio de Brito toda a responsabilidade³⁶ pela derrota. “O major enviou carta ao *Diário da Bahia*, em 1º de fevereiro de 1897, debitando o fracasso da expedição ao que clamou de ‘política desgraçada, torpemente velhaca dos adesos diluídos nos banhos da sarnagem monárquica’ – provavelmente por perceber que estava sendo manipulado para a satisfação de interesses políticos. Em seguida, companheiros de farda partiram em sua defesa, acusando o governador de ‘política-gem escandalosa.’”³⁷

Após a segunda derrota, a questão não mais poderia ser entendida como assunto

Na sua voragem verbal atingiu o Exército. Alguns jovens oficiais tomaram a defesa da corporação. Não acreditavam que os procedimentos legais fossem o caminho a ser percorrido. Esfaquearam o jornalista até a morte

* N.A.: Há discrepância entre os relatos de Euclides da Cunha e de Consuelo Novaes Sampaio. Não pesquisei a respeito. Acredito que o General Solon haja ratificado a decisão já tomada pelo Major Febrônio. As intervenções do General e do Governador devem ter ocorrido após a tropa recuar para Monte Santo.

** N.A.: Trata-se do Barão de Jeremoabo.

*** N.A.: A autora lamenta a não publicação do referido trabalho, “*A Responsabilidade na Guerra de Canudos*”, Rio de Janeiro, 1986 (datilografada), que se encontra na Fundação Casa Rui Barbosa.

34 SAMPAIO, Consuelo Novaes. *Canudos, cartas para o Barão*. Edusp. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, SP. 1999, p. 61.

35 *Ib.*, p. 62.

36 *Ib.*

37 *Ib.*, p. 63.

a ser conduzido em âmbito estadual. O governo federal assumiria o controle no combate a Antônio Conselheiro. Foi também a opinião emitida pelo Major Febrônio, de que a ação federal deveria ocorrer “a revelia do governo do Estado, impotente no caso.”³⁸

Na capital da República, a imprensa aumentava o seu radicalismo. Incentivava-o. Não importava que desconhecesse a questão que ocorria nos sertões da Bahia, o que, na realidade, representava Antônio Conselheiro, o perigo que dele emanava e a gênese de sua história. A questão era política, política menor, que via em tudo, com segundas intenções, o perigo da reclamação monárquica que inexistia de associar o que de mal acontecia no País à perfídia dos monarquistas.

Antônio Conselheiro, sabia-se, não aceitara a República. Era um monarquista a seu modo. Então, nada mais fácil do que colocar Canudos no centro do movimento restaurador e, em consequência, ser destruída.

“O governo federal, sob a presidência interina do baiano Manoel Vitorino” – que com muita ambição e pouco escrúpulo manobrava para defenestrar Prudente de Moraes –, “deixou que os boatos se disse-

minassem pelo país, transformando Canudos numa questão de salvação nacional”.³⁹

A TERCEIRA EXPEDIÇÃO

*Moreira Cesar e a Terceira Expedição**

“A retração criminosa da maioria pensante do país permitia todos os excessos; e, no meio da indiferença geral, todas as mediocridades conseguiram imprimir àquela quadra, felizmente transitória e breve, o traço mais vivo que o caracteriza. (...) E como o Exército se erigia, illogicamente, desde o movimento abolicionista até a proclamação da República em elemento ponderador das agitações nacionais, cortejavam-no, captavam-no, atraíam-no afanosamente e imprudentemente.

Ora, de todo o Exército, um Coronel de Infantaria, Antônio Moreira Cesar, era quem parecia haver herdado a tenacidade rara do grande debelador de revoltas.

O fetichismo político exigia manipulosos de farda.

Escolheram-no para novo ídolo.”⁴⁰

Manoel Vitorino, para atender seus objetivos políticos, necessitava do apoio

Na Terceira Expedição tudo foi realizado com extrema e desnecessária rapidez

*

A grande maioria dos verdadeiros crentes permaneceu resignada

* N.A.: Na parte XXXIII, *RMB* 3º trimestre de 2000, págs. 33 e 35 são tecidas algumas considerações sobre Moreira Cesar e a expedição que comandou, agora complementadas.

38 lb, p. 64.

39 lb.

40 CUNHA, Euclides. *Os Sertões (campanha de Canudos)*. 22a edição. Livraria Francisco Alves. Rio de Janeiro, 1952, p. 263.

florianista-jacobino. Não perdeu tempo em considerações maiores. Nomeou o Coronel Moreira Cesar comandante da nova expedição.

A insipiente opinião pública tendia para o extremo na análise dos fatos e de seus partícipes. Necessitava de heróis. Parte dela, mormente os políticos e a imprensa, fizeram de Moreira César um desses heróis. Herói que nada tinha a ver com o desprendimento de Saldanha, fiel aos seus princípios, em Campo Ozório, ou com a lealdade e valentia de Gomes Carneiro na Lapa.

Aparecera no noticiário, ainda no Império, em 25 de outubro de 1883, no episódio

do jornalista, ou melhor, do pasquineiro Apules de Castro”, que despidoradamente atingia a todos de maneira irresponsável e inescrupulosa em *O Corsário*, onde não era poupado sequer o Imperador. Ninguém era respeitado, pessoas ou classes. Na sua voragem verbal atingiu o

Exército. Alguns jovens oficiais tomaram a defesa da corporação. Não acreditavam que os procedimentos legais fossem o caminho a ser percorrido. Aliás, o pasquineiro “agora libérrimo, graças à frouxidão das leis repressivas.”⁴¹ Executaram a sentença em plena rua, à luz do dia, na presença de testemunhas. Chefiou o grupo outro moço, o Capitão Moreira Cesar; teria em torno dos 30 anos. Tomou a iniciativa e “foi o mais afoito, o mais impiedoso, o primeiro talvez no esfaquear pelas costas a vítima (o que resultou em sua morte), exatamente na oca-

sião em que ela, num carro, sentada ao lado de autoridade superior do próprio Exército, se acolhera ao patrocínio imediato das leis...”⁴²

O atentado ocorreu a 25 de outubro. A 30 o Imperador visitou o 1º Regimento de Cavalaria da Corte, onde sabidamente serviam os oficiais envolvidos; por esse motivo recebeu críticas dos conservadores, na oposição.

O julgamento, parcialíssimo, contou com a indulgência do próprio Imperador, que, afinal, livrara-se de tão incômoda figura. Moreira Cesar foi transferido para Mato Grosso. De lá regressou após a Proclamação da República.

Moreira Cesar voltou a mostrar sua tendência assassina ao determinar execuções na Ilha do Governador e principalmente em Santa Catarina, para onde fora designado por Floriano Peixoto, na qualidade de interventor federal. Havia conseguido re-

nome. Seu prestígio chegava ao ponto de emitir opiniões respeitadas contra aqueles que desejaram a permanência de Floriano no poder e a substituição de Prudente de Moraes por Manoel Vitorino. Intitulava-se um “homem da lei”.

Euclides da Cunha assim lhe traça o perfil: “Surpreendiam-se a vê-lo admiradores e adversários. O aspecto reduzia-lhe a fama. De figura diminuta – um tórax desfibrado sobre as pernas arcadas em parêntesis –, era organicamente inapto para a carreira que abraçara. (...) apertada na farda, que raro deixava, o

Mas no sertão, mormente no período de novembro a março, não existem veredas amigas. O comandante e oficiais não tinham idéia da caminhada a enfrentar

41 Ib.

42 Ib.

dolman feito para adolescente frágil agravava-lhe a postura. (...) (...). Era tenaz, paciente, dedicado, leal, impávido, cruel, vingativo, ambicioso. (...) (.). Tinha o temperamento desigual e bizarro de um epilético provado... (...). De feito, eram correntes entre os seus companheiros de armas os episódios frisantes que, de tempos a tempos, com ritmo inabalável, lhe interferiam a linha de uma carreira militar correta como poucas. Ainda capitão e embora nunca houvera arrancado a espada em combate, recordava um triunfador.”⁴³

Em 1893 chegara a coronel. Galgara três postos em dois anos.

Em Santa Catarina agiu discricionariamente. “(...) em nenhum ponto do nosso território pesou tão firme e tão estrangulador o guante dos estados de sítios.

Os fuzilamentos que ali se fizeram, com triste aparato de imperdoável maldade, dizem-no de sobra. Abalaram tanto a opinião nacional que, ao terminar a revolta, o governo civil recém inaugurado pediu contas de tais excessos ao principal responsável. A resposta pelo telegrafo foi pronta. Um “não”, simples, seco, atrevido, cortante, um dardo batendo em cheio a curiosidade imprudente dos poderes constituídos, (...)”⁴⁴

Este o chefe escolhido, embora sem a saúde necessária, para comandar a Terceira Expedição. Para conduzir homens na guerra, para enfrentar inimigo que, embora portador de armamento primitivo, já havia mostrado na sagacidade fanatismo, e do que seria capaz. Além dele, a terra inóspita do ser-

tão da Bahia. Não possuía experiência em combate* e sua capacidade de mando, provavelmente, decorria mais pelo temor que infundia. Não fora uma boa escolha. Haveria, com toda a certeza, no Exército, outros coronéis mais indicados para a missão que deveria ser antevista como difícil. Todavia, Moreira Cesar era o que melhor traduzia a posição dos florianistas radicais e jacobinistas. Encaixava-se bem nos planos de Manoel Vitorino.

*
* *

Em Portaria do Ministro da Guerra datada de 2 de fevereiro de 1897, o Coronel Antônio Moreira Cesar foi

designado para o comando da Terceira Expedição. Era composta dos 7^o, 9^o, 16^o Batalhões de Infantaria, de um Esquadrão do 9^o Regimen-

to de Cavalaria, uma bateria reforçada do 2^o Regimento de Artilharia. A Portaria previa que outros efetivos fossem agregados à brigada, como foi o caso do 9^o de Infantaria, sob o comando do Coronel Pedro Nunes Fernando, e contingentes da força estadual da Bahia, para atender a Luiz Viana, um paliativo para a intervenção federal, agora um fato.

“(...) imperando incondicionalmente, organizou o melhor corpo do Exército porque, nos longos intervalos lúcidos, patenteava francas qualidades eminentes e raras de chefe disciplinador e inteligente, contrastando com os paroxismos da exaltação intermitente.”⁴⁵

* NA.: O articulista não encontrou seu nome mencionado na campanha federalista contra os gaúchos de Gumercindo Saraiva.

43 Ib. p. 264.

44 Ib.

45 Ib. p. 265.

Embarca para o Rio de Janeiro com o seu batalhão, o 7º de Infantaria.

Em pleno mar, no que se constituiu surpresa para todos, prendê o Comandante e parte da tripulação. Suspeitara – motivos não os havia – de traição, uma mudança na derrota, a fim de prendê-lo com o seu batalhão. Deveria este fato ter-se constituído em mais que um aviso. Mas não o foi...

A 3 de fevereiro de 1897, o mercante deixa o Rio de Janeiro, chega à Bahia no dia 6. Aí, Moreira Cesar reuniu toda força sob seu comando e tomou o destino de Queimadas, onde a “8 de fevereiro estava toda a expedição reunida, quase 1.300 homens, com 15 milhões de cartuchos e 70 tiros de artilharia.”⁴⁶

No curto período em que permaneceu na capital, “se recusa a ouvir as informações do Major Febrônio; confiava na sua vitória estrondosa”.⁴⁷ Um erro primário, quem sabe, fruto da megalomania decorrente de seu estado de saúde. Não admitiria discutir com que batera em retirada frente aos conselheiristas.

Destino: Canudos

Na Terceira Expedição tudo foi realizado com extrema e desnecessária rapidez. “Deixando em Queimadas, ‘primeira base de operações’, sob o comando de um tenente, pla-

tônica guarnição de 80 doentes e 70 crianças, que não comportavam o peso das mochilas, seguiu o grosso da tropa para a ‘segunda base de operações’, Monte Santo, onde a 20 estava pronta para a investida.”⁴⁸

“Chegara, porém, mal auspiciada. Um dia antes, a inervação doentia do Comandante explodiria numa convulsão epileptiforme, em plena estrada, antes do sítio de Quirinquinhuá”.⁴⁹ Os oficiais em comando não ousaram discutir com Moreira Cesar tão dedicada questão, embora “fosse de caráter tal que os cinco médicos do corpo de saúde previram uma reprodução de lastimáveis conseqüências.” Certamente, os

médicos levaram em consideração a mudança repentina de Santa Catarina para o sertão da Bahia e a pressão a que estava submetido o comandante, para não serem otimistas em suas previsões.

Tudo indica que não foi tratado em estado-maior o assalto a Canudos. Os erros das expedições anteriores – ignorados por Moreira Cesar – foram, em grande parte, repetidos. Para o comandante, tudo parecia simples e claro; bastaria “lançar à marcha-marcha mil e tantas baionetas dentro de Canudos”.⁵⁰ Esse plano, cuja simplicidade não se traduzia em competência tática, deveria ser executado, segundo o conceito do chefe, no menor período de tempo. Poder-se-ia arguir: por que tanta pressa? Canudos e seus habitantes lá estavam e lá esperariam Moreira Cesar.

O comandante ratificava sua idéia fixa: não perder tempo, a despeito de qualquer sacrifício, mesmo que desnecessário

46 Ib. p. 267.

47 LIMA, Nélcio Ronchini, Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM-Ref^o). *Revista do Clube Naval* (RCN 305), p. 18.

48 CUNHA, Euclides. *Os Sertões* (campanha de Canudos). 22ª edição. Livraria Francisco Alves. Rio de Janeiro, 1952. p. 267.

49 Ib.

50 Ib. p. 268.

O nome *Moreira Cesar*

Tornara-se uma lenda. Já o conheciam nos sertões da Bahia. "(...) quando, voltando dos diversos pontos, os emissários que tinham ido indagar sobre a marcha invasora trouxeram, a par de informações seguras quanto ao número de armamento dos soldados, o renome do novo comandante. (...) Era o anti-Cristo vindo jungir à derradeira prova os penitentes infelizes. Imaginaram-no herói de grande número de batalhas, quatorze como especificou um rude poeta sertanejo no canto que depois consagrou a campanha; a perfiguraram a devastação dos lares, dias de torturas sem nome, a par de duríssimos tratos. Canudos dissolvido a bala, a fogo, e a espada... Deram-lhe um apelido lúgubre: 'Corta-cabeças'...".⁵¹

Somente o nome *Moreira Cesar* fora responsável por defecções nas hostes do Conselheiro, entre os que compunham as fileiras e também no meio da beataria inválida para o combate.

"Mas esse movimento de temor redundara em movimento seletivo. Expurgara o arraial de incrédulos e tímidos. A grande maioria dos verdadeiros crentes permaneceu resignada."⁵²

De Monte Santo a Canudos - o novo caminho

Moreira Cesar tomaria caminho diferente daquele escolhido pelo Major *Febrônio*

de Brito. Não teria de lidar com as dificuldades da Serra do Cambaio. Mas no sertão, mormente no período de novembro a março, quando impera o estio, não existem veredas amigas.

Seriam 150 quilômetros a percorrer no trajeto que, partindo de Monte Santo, atingiria o Cumbe e tomaria a direção de Cajazeiras, Serra Branca, Rosário e o Angico. Após o cumbe, a tropa encontraria a vencer cerca de 40 quilômetros de deserto, areia fofa, sol inclemente. Os altos seriam determinados pela existência de ca-

cimbas ou ipueiras salvadoras indicadas pelo guia. O comandante e oficiais não tinham idéia da caminhada a enfrentar. A ignorância sobre a marcha a ser empreendida mantinha alto o moral de todos ao partirem de Monte Santo. Ademais, havia *Moreira Cesar* no comando, o que para os

soldados era a garantia da vitória.

*
* *

A 22 de fevereiro de 1897, a expedição deixaria Monte Santo, segundo o determinado na "ordem de detalhe". Na tarde de 21, houve a formatura para a revista. Ao seu término, em lugar do toque de debandar, o corneteiro deu o toque de "coluna de marcha".

"Eram ao todo 1.281 homens, tendo cada um 220 tiros nas patronas e cargueiros, à parte a reserva de 60.000 tiros no comboio

* NA.: Segundo revelação de prisioneiros no final da campanha. Observação de Euclides da Cunha.

51 Ib. p. 274.

52 Ib. p. 275.

geral".⁵³ Tivera início a marcha para Canudos". O fato foi de todo inesperado. Mas não houve o mais leve murmúrio nas fileiras".⁵⁴ O comandante ratificava sua idéia fixa (estratégia?): não perder tempo, chegar à Canudos o mais rápido possível, a despeito de qualquer sacrifício, mesmo que desnecessário.

A tropa chega ao Cumbe após três dias. Mas apenas a vanguarda. O restante ficara dando cobertura ao comandante, "retido numa fazenda próxima por outro ataque da epilepsia."⁵⁵

Daí para a frente o deserto. Os soldados caminhavam sob forte calor na areia macia; as rodas das carretas e dos canhões penetravam fundo no terreno. Contudo, a travessia fora penosamente realizada. "De sorte que ao chegar, à tarde, a Serra Branca, a tropa estava exausta.

Exausta e sequiosa. Caminhara oito horas sem parar, em pleno ardor do sol bravio de verão".⁵⁶ É bom ser lembrado que os soldados avançavam completamente equipados e uniformizados em fardas inadequadas para aquele clima. Os soldados – os notáveis soldados brasileiros – somente de tempos em tempos encontravam uma cacimba para mitigar-lhes a sede. Cumpriam, disciplinadamente, as ordens.

A bomba de poço artesiano

Apesar de desconhecerem o caminho, haviam sido informados das dificuldades de encontrarem água. Muniram-se de uma bomba artesiana. Certamente possuíam a varinha mágica que indicaria onde encontravam-se os lençóis subterrâneos. Começaram a faxina para utilizá-las. No entanto, tornara-se impossível. "Ao invés de um bate-estacas que facilitasse a penetração da sonda, haviam conduzido aparelho de função inteiramente aposta, um macaco de levantar pesos".⁵⁷

Tamanho erro só poderia ser atribuído à sofreguidão com que Moreira Cesar conduziu sua expedição. Fica difícil entender-se sobre o porquê não haver permanecido na Bahia uns dias a mais, a fim de colher informações, inclusive daqueles chefes que o antecederam, discutir as linhas gerais da

E daquele enredamento de fileiras, rompeu aforradamente, de arremesso, um cavaleiro isolado, precipitando-se a galopes. Era o Coronel Moreira Cesar

campanha e dar um primeiro adestramento à sua brigada, somente reunida na capital do Estado da Bahia.

Não havia água. A solução, única aliás, era continuar a marcha para o sítio de Rosário. Seriam mais oito ou dez léguas a caminhar: "mil e tantos homens penetrando, quase em cambaleios, torturados de sede, acurvados sob as armas, em pleno território inimigo."⁵⁸ A esta altura a tropa era acompanhada pelos jagunços.

53 lb, p. 277.

54 lb, p. 278.

55 lb.

56 lb, p. 279.

57 lb, p. 280.

58 lb.

“O Rosário era o que eram os (demais) sítios das cercanias: uma ou duas casas pequenas de telha vã, sem soalho; (...) e tendo, pouco distante, a cacimba ou a ipueira que determinam a escolha do local.”⁵⁹

A 1^o de março de 1897, aproveitando um temporal que caíra, os homens do Conselheiro mostraram sua presença disparando tiros sobre a tropa que descansava. A confusão foi grande. “E daquele enredamento de fileiras, rompeu aforradamente, de arremesso, um cavaleiro isolado, sem ordenanças, precipitando-se a galopes entre os soldados tontos e lançando-se pela estrada, na direção provável do inimigo, mal alcançado pelo engenheiro militar Domingos Leite.

Era o Coronel Moreira Cesar.

Felizmente o inimigo imaginário a quem ia entregar-se, procurando-o naquela arremetida inútil, era um comboio de gêneros enviados por um fazendeiro amigo das cercanias.”⁶⁰

Na madrugada do dia 2, a expedição partiu para o Angico, onde chegou às 11 horas e acampou. No planejamento pré-estabelecido, a fim de proporcionar descanso à tropa, estava previsto seguir para o Angico somente no dia 3. Lá mais um descanso para a 4 marcharem sobre Canudos, a pouco mais de légua e meia.

No Angico, Moreira Cesar transmitiu segurança absoluta na vitória aos seus comandantes subordinados. Este apresentaram-lhe sugestões sobre o ataque a Canu-

dos. Concordara até com a do comandante do 7^a, por todos considerada exequível. “Contra o que era de esperar, o chefe expedicionário não desadorou o alvitre. A tropa prosseguiria a 3, adstrita a um plano lucidamente traçado.”⁶¹

Angico, onde deveriam descansar, era a última parada programada. Lá repousariam antes do assalto final a Canudos. Moreira Cesar, ao sentir-se próximo a Canudos, foi tomado de exaltação. Reuniu seus oficiais e minutos após, esquecido com o alvitre apresentado pelo comandante do 7^a, ordenou avançar sobre o arraial. Mostrava energia e ânimo surpreendentes. E dirigiu-se aos oficiais: “— Meus camaradas! Como sabem, estou visivelmente enfermo. Há muitos dias não me alimento; mas Canudos

está muito perto... vamos tomá-lo! — Vamos almoçar em Canudos! Disse alto. Respondeu-lhe uma ovação da soldadesca.”⁶²

Na arrancada final, os soldados receberam ordens para desvencilharam-se de todo seu equipamento, exceto a munição e as armas, “que a cavalaria, à retaguarda, ia recolhendo, à medida que encontrava”.

Mais próximo, “o guia Jesuino, consultado, apontou com segurança a direção do arraial. Moreira Cesar mandou dar dois tiros segundo o rumo indicado.

— Lá vão dois cartões de visita ao Conselheiro..., disse quase jovial, com o humorismo superior dos fortes.⁶³ A alça de mira fora ajustada para três quilômetros.

Vamos tomar o arraial sem disparar mais um tiro!... à baioneta

* N.A.: Coronel da Guarda Nacional José Américo C. de Souza Velho, dono dos sítios de “Caimbê” e “Olhos d’Água”. Foi quem aconselhou a Estrada do Cumbe à expedição. Nota de Euclides da Cunha.

59 lb, p. 281.

60 lb.

61 lb, p. 282.

62 lb, p. 289.

63 lb.

Canudos, enfim

A marcha continuava célere. De repente a visão de Canudos. Encontravam-se no alto da Favela. Moreira Cesar chegara onde os que o antecederam não conseguiram. E viram Canudos: "A casaria compacta em roda da praça, a pouco e pouco ampliava (...), sem que uma parede branca ou telhado encaixado quebrasse a monotonia daquele conjunto assombroso de cinco mil casebres (...). As duas igrejas destacavam-se. A nova, ainda incompleta (...) – erguida dominadoramente sobre as demais construções (...), ampla, retangular, firmemente assente no solo (...) –, tinha, com efeito, a feição completa de um baluarte formidável. Mais humilde, construída pelo molde comum das capelas sertanejas, enfrentava-a a igreja velha."⁶⁴

"Foi atrás daquelas colinas, e com as mar-

gens do Vasa Barris delimitando, em meia-lua, a cidade que o "monge" fincou o pé, com um milheiro de fanáticos, em seguida cinco, dez, vinte mil, na aldeia labirinto de casebres construídos à toa, ao sabor da pobre gente, de barro, palha ou telha; vila desordenada de rezadores governada mansamente por ele – com a fabulosa autoridade de 'santo'".⁶⁵

No arraial inexistia, e não poderia existir, qualquer rudimento de urbanização. Vias muito estreitas cruzando-se em todo os

sentidos, ladeadas por taperas de barro que se uniam pelas paredes. A força da cidade do arraial de Canudos acabou por decorrer da fragilidade dessas habitações e pelo emaranhado de suas vielas. Porém, nesse labirinto, os guerreiros do místico moviam-se com extrema facilidade e rapidez.

*
* *

Moreira Cesar manteria seu pensamento. Com Canudos à vista, teve-o reforçado. Visualizava quase 1.300 baionetas carregando sobre aquele

amontoado de barro; "parecia contar menos com a bravura do soldado e a competência de uma oficialidade leal que com uma hipótese duvidosa: o espanto e o terror dos sertanejos em fuga colhidos de improviso por centenas de baionetas".⁶⁶

Não cogitou, porque ele era Moreira Cesar, de informar-se sobre o inimigo com quem teria de lutar.

A artilharia posiciona-se logo à chegada no alto da Favela. E os canhões abriram fogo em depressão. Não havia como errar. Os projetis explodiam nos casebres. em pouco tempo, a poeira e a fumaça impediam a visão dos artilheiros. Os primeiros incêndios começaram.

O sino da igreja velha repicou chamando os guerreiros para o combate. A luta ainda não começara.

64 Ib, p. 290.

65 CALMON, Pedro. *História do Brasil*. Vol. VI. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, RJ, 1959, p. 2000.

66 CUNHA, Euclides. *Os Sertões* (campanha de Canudos). 22ª edição. Livraria Francisco Alves. Rio de Janeiro, 1952, p. 294.

Moreira Cesar sentenciou ao comandante de uma das baterias do 7^o.

“– Vamos tomar o arraial sem disparar mais um tiro!... à baioneta”.⁶⁷

Assim foi feito. O ingrato destino da batalha para a Expedição Moreira Cesar fora lançado naquele momento. “De fato, acometendo a um tempo por dois lados, os batalhões de um e outro extremo, correndo convergentes para um objetivo único, fronteavam-se a breve trecho, trocando entre si as balas destinadas aos jagunços. Enquanto a artilharia, podendo a princípio bombardear as igrejas e centros do povoado, a pouco e pouco ia tendo restringido o âmbito de sua ação, à medida que avançavam aqueles, até perdê-la de todo, obrigada a emudecer na fase aguda da peleja generalizada, fugindo ao perigo de atirar sobre os próprios companheiros, indistintos com os adversários dentro daquele arrendamento de casebres.”⁶⁸

De um lado as cornetas, do outro o sino, ordenavam os inimigos para a peleja; estes, com valentia e desprendimento à vida, partiam para o combate. A tropa, a princípio, cumprindo ordens dos comandantes dos seus batalhões.

A ação empreendida logo mostrou a inexistência de comando em toda sua cadeia. Foram os batalhões que distanciaram-se das companhias e estas dos respectivos pelotões. Estes mantiveram-se coesos por um tempo maior, até seus homens investirem sobre os casebres, derrubando-

os a coronhadas e incendiando-os. Então, literalmente, perderam-se nos labirintos em que começavam a penetrar. Porém, não impunemente, O sertanejo enfrentava-os, matava-os e morria; recuava, atraindo os soldados mais para o interior do arraial, que passara a constituir-se num pandemônio. Era uma tática primitiva que surtia efeito, pois dava aos soldados a impressão de perseguidores e vencedores – só a impressão...

“E nesse perseguir tumultuário, realizado logo nos primeiros momentos do combate, começou a esboçar-se o perigo único e gravíssimo daquele fossado monstruoso: os pelotões dissolviam-se. Entalavam-se nas vielas estreitas (...). (...) e dividiam-se, pouco a pouco, em seções pervagantes para toda a banda; e partiam-se, estas, por seu turno, em grupos aturdidos cada vez mais dispersos e rarefeitos, dissolvendo-se ao cabo em combatentes isolados.”⁶⁹

A luta tornara-se individual. Os soldados continuavam avançando e pagavam preço muito alto. Mas avançavam para onde, para qual objetivo?

“À frente do seu estado-maior, na margem direita do rio, o chefe expedicionário observava este assalto, a cerca do qual certamente não podia formular uma única hipótese”.⁷⁰ Na certa, esquecer-se daquela que formulara e que se constituiu no *leitmotiv* de sua decisão: a fuga dos sertanejos. No entanto, eles enfrentaram as mil e tantas baionetas!

Por fim, cada um por si; todos aqueles vivos e em condições atravessaram de volta o Vasa-Barris

67 lb, p. 293.

68 lb, p. 294.

69 lb, p. 296.

70 lb, p. 299.

O comandante deve ter percebido que não mais comandava. A situação estava próxima de ser crítica. Os sertanejos continuaram lutando e as horas passavam.

"Além disso, a ação abrangia apenas a metade do arraial. A outra, à direita, onde terminava a estrada de Geremoabo, estava indene".⁷¹ E constituía-se num setor ainda mais propício a uma defesa eficaz. Moreira Cesar entendeu que deveria atacá-lo. Utilizou-se da polícia baiana, que pouco avançou, e da cavalaria. "Cavalaria no arraial de Canudos", comenta com ironia Euclides da Cunha. Mas os cavalos refugavam logo na travessia do rio, sob o fogo inimigo e a enorme confusão reinante. Após desvencilharem-se de suas montarias (ou montadas?), os animais retornaram ao ponto de origem.

Moreira Cesar não devia acreditar no que acontecia. Toma outra decisão ainda mais temerária. Talvez consentânea com seu caráter e seu raciocínio psicologicamente obliterado. Deixou o lugar onde se encontrava e bradou: – "Eu vou dar brio àquela gente" –. "E descia. A meio caminho, porém, refreou o cavalo. Inclinou-se, abandonando as rédeas, sob o arção dianteiro do selim. Fora atingido no ventre por uma bala." – "Não foi nada; um ferimento leve", procurou tranquilizar os companheiros. Não desmontou e foi novamente atingido. "Estava mortalmente ferido."⁷²

Seu substituto legal, o Coronel Tamarindo, encontrava-se em dificuldades à frente do seu próprio batalhão. Foi sur-

preendido. Nada poderia fazer em termos de efetivamente assumir o comando geral da expedição.

"Era um homem simples, bom e jovial. (...) Chegara aos sessenta anos candidato a uma reforma tranqüila. Fora ademais incluído contra a vontade na empresa. E ainda quando tivesse envergadura para aquela crise, não havia mais como remediá-la."⁷³

A luta continuava. Morte para ambos os lados. O tempo passando. Após cinco horas de combates, o crepúsculo dera notícia. Na cabeça de todos os soldados deve ter ocorrido o mesmo pensamento: passar a noite no meio dos casebres, circundado pelos fanáticos... Fiquemos com nossas imaginações, que cada um de nós idealiza o que foi o trágico assalto ao arraial de Canudos.

Começaram os recuos. Não que houvesse ordem para tal. E o número dos que retornavam iam aumentando. Por fim, cada um por si; todos aqueles vivos e em condições atravessaram de volta o Vasa-Barris.

Com a noite chegando, os conselheiros interromperam o combate, atendendo o sino da igreja velha. "(...) soou harmoniosamente a primeira nota da *Ave-Maria*... Descobrimo-nos, atirando aos pés os chapéus de couro ou gorros de azulão, e murmurando a prece habitual, os jagunços dispararam-se a última descarga."⁷⁴

Contudo, o número de homens não se traduziam em força, suas mentes já estavam vencidas

71 Ib.
72 Ib. p. 301.
73 Ib.
74 Ib.

Os soldados que se reuniram numa elevação em torno da artilharia acabaram por deslocar-se para outra mais alta, próxima cerca de 400 metros, o alto do Mário. Para lá foram arrastados os canhões e passaram a noite. Estabeleceram um dispositivo de defesa (um quadrado), onde misturavam-se soldados de diferentes pelotões. O número de feridos atingia 130. Não era possível tratá-los na escuridão e qualquer tipo de iluminação era proibido. O número reduzido de médicos sofrera uma baixa.

O Coronel Tamarindo não conseguia sequer dar uma ordem. O seu pensamento cristalizara. “Quedava impassível, alheio à ansiedade geral, passando de modo tácito o comando a toda gente. Assim, oficiais incansáveis tomavam, por conta própria, as providências mais urgentes; (...). Pelo espírito de muitos passara o mesmo intento animador de um revide, um novo assalto logo ao despontar da manhã, (...). Era preciso vencer. Repugnava-os, humilhava-os angustiosamente aquela situação (...).”

A maioria porém considerava friamente as coisas. Não se iludia. Um rápido confronto entre a tropa que chegara horas antes, entusiasta e confiante na vitória, e a que ali estava, vencida, patenteava-lhe uma solução única – a retirada”.⁷⁵ Depois de reunirem-se, os oficiais levaram esta decisão ao comandante que agonizava. Moreira Cesar, surpreendido, não aceitou o alvitre, que definiu como covardia imensa. Porém, os oficiais mantiveram-na. Ordenou que se fizesse uma ata e nela lhe deixasse espaço

75 lb, p. 305.

76 lb, p. 306

77 lb, p. 307.

“para um protesto, em que incluiria o abandono da carreira militar. (...). Rodeavam a oficialidade, perfeitamente válidos ainda, centenas de soldados, oitocentos talvez; dispunham de dois terços das munições e estavam em posição dominante sobre o inimigo...”.⁷⁶ Contudo, o número de homens não se traduziam em força, suas mentes já estavam vencidas.

Explica Euclides da Cunha que a maioria da tropa era constituída de nordestinos, mestiços como o eram os conselheiristas. Os soldados vinham principalmente da Bahia, Sergipe e Alagoas. Cresceram ouvindo o nome de Antônio Conselheiro,

suas lendas, seus milagres, suas façanhas. E não havia milagre maior do que aquele que acabavam de viver. Não poderiam lutar contra o sobrenatural dominado pelo “santo” Conselheiro. Não existiam mais soldados

O inimigo, em baixo, no arraial invisível – rezava. Os soldados não poderiam lutar contra os que possuíam tanta fé

para a luta.

A noite transcorreu difícil. As sentinelas amedrontadas chegaram a dar o alarma. Ocorrera que “um rumor indefinível avassalara a nudez ambiente e subia pelas encostas. Não era, porém, um surdo tropear de assalto. Era pior. O inimigo, em baixo, no arraial invisível – rezava”.⁷⁷ Fora definitivo para os soldados; não poderiam lutar contra os que possuíam tanta fé. Deveriam afastar-se o mais rapidamente possível daquele arraial “sagrado” que haviam profanado.

Para completar os desditas, **pela madrugada, foi anunciada a morte de Moreira Cesar, o comandante invencível.**

A retirada

Uma retirada é uma operação militar organizada, sob ordens que fluem pela cadeia de comando. É uma necessidade. Pode ser revertida e muitas vezes na história tal fato ocorreu. O que aconteceu em Canudos não foi uma retirada, foi uma fuga, uma debandada que não pôde ser contida pelos oficiais. Os feridos foram abandonados, o corpo do comandante largado na estrada. Foi cada um por si.

Mas não foram todos. Um punhado de valentes, artilheiros e infantes, sob o comando do Capitão Salomão da Rocha e seus canhões, retardavam o inimigo. O seu número, contudo, diminuía, na medida em que seus subordinados eram mortalmente feridos.

O Coronel Tamarindo percebeu a situação. Tentou auxiliar aqueles bravos, “os únicos soldados que tinham ido a Canudos”.⁷⁸ Cavalgava da frente para a retaguarda e retornava à frente. Ordenava aos corneteiros os toques de “meia-volta, alto!” Que não eram obedecidos e pareciam acelerar a fuga”. Oficiais apontavam pistolas para os fugitivos, mas o medo que induzia os soldados a debandarem era maior do que o enfrentar um possível tiro.

Por fim, também Salomão da Rocha tomou junto com seus últimos e leais companheiros; caiu retalhado a foixadas, junto com os canhões que não abandonara.⁷⁹

Pouco depois a hora do Coronel Tamarindo que, redimido da abulia inicial,

morreu no comprimento do dever, como um militar digno, ao ser atingido por um tiro ao transpor a galope o Córrego do Angico. “O engenheiro militar Alfredo do Nascimento alcançou-o ainda com vida. (...) o velho comandante murmurou ao companheiro a última ordem: – Procure o Cunha Matos. Esta ordem dificilmente podia ser cumprida”,⁸⁰ escreve Euclides da Cunha, sem comentários, mas com ironia. Cunha Matos estava longe e afastando-se na vanguarda dos que debandavam. É o que se deduz do relatório que o próprio Cunha Matos incumbiu o Tenente Marcos Pradel de Azambuja de fazer. Transcrevê-lo-ei em

anexo na conclusão deste capítulo. Nele não existe literatura, romance, mas apenas a realidade sentida por um jovem e brioso oficial, numa linguagem direta, crua e apaixonada, mas que mostra, melhor que qualquer outro escrito, o que foi a debandada.

*

* *

Pouco mais será relatado. Apenas alguns pontos que mostram a dramaticidade que envolveu este episódio.

Enquanto a tropa fugia, os sertanejos recolhiam as armas e munições abandonadas. Um verdadeiro arsenal de armamento moderno, que equiparia os sertanejos para a próxima batalha que, ainda na perseguição dos expedicionários, tinham certeza viria acontecer. Porém recolhiam, igualmente, peças de uniformes, não para usá-las,

78 lb, p. 310.

79 lb, p. 311.

80 lb.

pois em razão das cores berrantes, azul e vermelha, eram desvestidas pelos soldados; o contraste com o pardo da caatinga tornavam-nos alvo fácil na fuga. “De sorte que a maior parte da tropa não se desarmara apenas diante do adversário. Despira-se...”⁸¹

“Concluídas as pesquisas nos arredores, e recolhidas as armas e munições de guerra, os jagunços reuniram os cadáveres que jaziam esparsos em vários pontos. Decapitaram-nos. Queimaram os corpos. Alinharam depois, nas duas bordas da estrada, as cabeças regularmente espaçadas, fronteando-se faces voltadas pelo caminho. Por cima, nos arbustos marginais mais altos, dependuraram os restos de fardas, calças e dolmãs multicores, selins, cinturões, quepes de listras rubras, capotes, mantas, cantis e mochilas... (...) (...). Um pormenor doloroso completou esta encenação cruel: a uma

banda avultava empalado, erguido num galho seco de angico, o corpo do Coronel Tamarindo.”⁸²

Este espetáculo macabro – crânios transformados em caveiras, trapos esgarçados – constituiu-se no cartão de visita para aqueles que compuseram a Quarta Expedição, que por ali passaria três meses mais tarde. Encontrava-se, ainda, “o espectro do velho comandante.”

Por fim, também Salomão da Rocha tombou retalhado a foçadas, junto com os canhões que não abandonara

*
* *

A comoção nacional, com epicentro na capital da República, e seus desdobramentos políticos foram descritos em capítulo anterior*. De resto só dizer que os homens do Conselheiro, em futuro próximo, seriam inimigos mais temíveis porquanto experientes de três combates, agora bem armados e cujo fanatismo atingira o paroxismo. O místico de tantos anos tornara-se um Deus vivo...

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO

<HISTÓRIA>/História do Brasil /; Política; Militares; Prudente de Moraes (Pres. Rep.); Guerra de Canudos; Antônio Conselheiro;

* NA.: *RMB.*, 3º trim. 2000, pág. 31.

81 *Ib.*, p. 312.

82 *Ib.*, p. 313.

Extratos do Relatório do Tenente Marcos Pradel de Azambuja

“Quarta bateria – Parte dada ao Sr. Major Cunha Matos:

“Queimadas, 15 de março de 1897.

Cumprindo o que me determinastes, por ordem verbal, transmitida pelo 1º Tenente Alfredo Teixeira Severo, passo a relatar-vos detalhadamente o que se deu nos dias 3 e 4 do corrente, relativamente ao combate, e retirada da força sob o comando do Coronel Moreira Cesar, e mais tarde sob o vosso, do lugar da Vila de Canudos:

Eu, ferido já, como muitos outros companheiros, lá me achava aguardando ocasião para ser medicado, o que muito difícil se tornava, devido ao local que ocupávamos (campo aberto), posição dominante sobre Canudos, e sem uma gota de água, desde uma hora da tarde, e além de tudo, terreno completamente varrido pelas balas inimigas, pois estávamos a uma distância deles, mais ou menos, de 400 metros.

Era nessa ocasião, então, comandante-geral das forças o Coronel Tamarindo, que continuou até o anoitecer, sustentando, com renhido fogo de artilharia e fuzilaria, as posições conluídas por seu digno antecessor, mandando finalmente nessa hora tocar retirada às forças e formar um quadrado em redor da barraca do Moreira Cesar.

A bateria de artilharia, ainda sob o comando do Capitão Salomão, trabalhou imensamente nesse combate; o que para provar, basta dizer que das doze horas da manhã às cinco da tarde, isto é, em cinco horas de combate, havia dado 300 tiros, mais ou menos, chegando o Capitão Salomão a mandar cessar fogo, por espaço de meia hora, pelo grande aquecimento em que se achavam os canhões, e por isso impossibilitado de funcionar.

Continuou depois o bombardeio sobre Canudos, cessando fogo à hora em que o Coronel Tamarindo mandou tocar retirada para as forças que compunham a brigada.

Depois disso o hospital de sangue foi transferido para mais longe, e durante quase toda a noite o pessoal válido, auxiliado valerosamente pelos oficiais que compunham o restante da coluna, ocupou-se no transporte de feridos, que durou até o amanhecer.

Pela manhã, ouvi dizer em rodas de oficiais que se tinha, durante a noite, combinado uma retirada para essa madrugada (dia 4), visto não se poder lutar mais, em consequência da falta de alimentos com que lutávamos.

Não fui consultado sobre esse ponto, e, como eu, muitos outros oficiais; o que posso, entretanto, adiantar, e isto não só por informações prestadas por oficiais de infantaria, como também pelo que vi na estrada, quando retirei, e que essa arma (infantaria) contava ainda na madrugada disse dia, com cinqüenta mil cartuchos, e um pessoal pronto que podia atingir facilmente ao número de um mil homens, aptos para combater, não contando a bateria de artilharia, que dispunha de quase todo o seu pessoal, inclusive munição para sessenta tiros, mais ou menos.

Às quatro horas da manhã, o Coronel Moreira Cesar falecia, e às sete desse mesmo dia, a brigada começou os trabalhos necessários para a retirada que tantos sacrifícios nos custou.

É difícil descrever o que então se deu. O pânico e o terror apoderaram-se de tal modo das nossas forças, que nem um único toque de ordem do Coronel Tamarindo foi atendido.

Uma única arma foi disciplinada e atenta às ordens do comando-em-chefe, essa arma foi a artilharia e não sou eu só quem o diz, são os próprios oficiais que compunham a brigada; tanto que tendo ela tomada a vanguarda da Coluna, a fim de colocar-se em posição vantajosa e conveniente para a marcha, foi, por ordem do Coronel Tamarindo, mandada retroceder e bombardeando "Canudos", a fim de fazer calar o fogo certo que nos faziam, proteger a retirada da Coluna, que era feita não em quadrado ou em atiradores, porém, em massa, e sem ordem alguma.

Foi esse então o momento em que mais se sentiu ferido o coração do verdadeiro soldado brasileiro, que sabe com dignidade e brio vergar nos ombros uma farda que jurara honrar e que jamais consentiria que fosse manchada com o labéu de covarde.

Com especialidade e como verdadeiros mártires do cumprimento do dever, eu coloco em separado, nesse sentido, algum pessoal de artilharia, e um punhado de soldados de infantaria, de todos os contingentes que compunham a Coluna Expedicionária.

Geralmente ouço dizer, depois dessa retirada, que a bateria de artilharia foi tomada pelos fanáticos de Antônio Conselheiro.

Não foi tal; não se deu semelhante absurdo, nem se podia dar, pois que, uma coluna que conta ainda com um pessoal pronto de um mil homens, e munição superior a cinquenta mil cartuchos, e de chefes que sabem cumprir perfeitamente o seu dever, não consente, de modo algum, que a arma que lhe serve de garantia na retirada seja tomada por um grupo de duzentos homens, mais ou menos, que avançam em acelerado, fazendo uma verdadeira caçada nessa massa de soldados que, também em acelerado, corre em completa debandada pela estrada que deve conduzir ao ponto de abrigo.

Trabalharam na artilharia desde oito horas da manhã desse dia o Capitão Salomão, Primeiro-Tenente Severo e Alferes Paula Freitas e um número de artilheiros inferior a dez praças, fora os condutores, e foi essa a força que ali deixei especificada, que protegeu e garantiu a retirada da Coluna que estava ainda sob as ordens do Coronel Tamarindo, e a qual não podéis ver, por isso que desde aquela hora da manhã, estáveis na vanguarda da Coluna, onde se achava a parte principal do batalhão que comandais.

Nessa hora então deveis ignorar tudo o que se deu, nada vistes, e o que se passou então vos vou relatar conforme me determinastes.

A retirada de grande número de feridos, que se achavam abandonados e sem recursos, e portanto, entregues ao inimigo, foi feita pelos alferes: do 7º batalhão de infantaria, Basílio Wildt, Simões, Mascarenhas, Leverácio, Cavalcante e brigada do mesmo batalhão; do 9º de infantaria, alferes Carvalho e Marinho; do 16º de infantaria, alferes Macambira, que a muito custo conseguiram, protegidos pela artilharia, colocá-los em redes, macas ou cavalos e fazê-los conduzir para a estrada.

A Coluna avançava sempre, e como sempre, deixava em sua retaguarda um número enorme de feridos que, fazendo prodígios de valor, e com os ferimentos sangrando, levantaram-se do chão, onde eram abandonados pelos soldados carregadores que aí os deixavam, procurando caminhar e escapar à morte horrível que os esperava.

Uma nota que convém a nós todos tornar bem patente nessa retirada inolvidável para aquela que a presenciaram "maior parte do pessoal que perdemos, quer de oficiais, quer de soldados, não foi morto em combate regular; foi cortado a facção pelos fanáticos de Antônio Conselheiro, porque, sem meios de retirada, achavam-se abandonados na estrada, pelos carregadores,

que os tinham retirado do hospital de sangue na manhã desse dia”.

Durante esse tempo os cornetas existentes na brigada tocaram, sem cessar, “Alto”, “Meia-Volta”, esses toques, apesar de repetidos milhares de vezes, nem um só foi atendido; e assim continuou, pois a retirada de nossas forças, e os que, como eu, ficaram, na retaguarda, lutando ainda pela vida e procurando o melhor meio de escapar da morte que nos esperava, se ali ficassemos, caminhávamos esperançados de que, como devia acontecer nos esperásseis no Rancho do Vigário ou Rosário, lugares, aquele distante de Canudos, de três léguas, e este, de seis, a fim de organizar uma pequena resistência, pois que éramos perseguidos por uns vinte homens, até que, chegando a esses lugares, fomos completamente desiludidos, porquanto já havíeis passado há muito tempo, deixando a força que ficava na retaguarda, sem comando e a qual com um chefe como podia ter, visto o número de oficiais que ainda existiam vivos, porém que se achavam na frente, e, naturalmente, convosco, pois que vínheis na vanguarda de todos, podia perfeitamente resistir a esse inimigo diminuto que nos perseguia e tanto mal nos fazia.

Pela estrada onde passei, e que foi a mesma por onde seguimos para Canudos, existe tanta munição e armamento que causava dó ver o poder para a guerra que a proporção que a força avançava, deixava nas mãos do inimigo.

Muito antes do Rancho do Vigário o Coronel Tamarindo foi atravessado por uma bala e, tendo caído do animal que montava, pedia à força que passava, que formassem um quadrado a fim de resistirem o inimigo e protegerem-se deste.

Esta porém não atendia e, sem comando, posso dizer, porquanto já estáveis próximo ao Rosário, avançava sempre, em completa debandada.

Alguns oficiais porém, e praças, debaixo do vivo fogo, conseguiram levantar o corpo do Coronel Tamarindo com vida e transportá-lo para um casa próxima, e que foi, poucos minutos depois, invadida pelos fanáticos de Antônio Conselheiro que, apossando-se do corpo do mesmo coronel, retalharam-no a facção como fizeram ao bravo Moreira Cesar, e aos infelizes companheiros que, com vida ou sem ela, foram ficando pela estrada.

Depois desse quadro horroroso, que presenciei de perto, assim como muitas outras coisas, e muitos outros companheiros, cujos nomes guardarei para mais tarde, porquanto eu muito pouco poderia durar, não só devido ao estado de fraqueza em que me achara, pelo muito sangue que havia perdido, devido ao ferimento que na véspera recebera, como também pela falta de alimentos que sofria há dois dias toda a brigada; esperei sempre que no Rosário, lugar próprio para a resistência, pelos recursos que no rio desse nome poderíamos encontrar, nos esperásseis, como comandante-em-chefe que éreis nessa ocasião, de todo o restante da coluna.

Aí, porém, como em todos os outros lugares por onde passávamos, Sereno Branco, Cajazeira, Aracê, Cumbe, Jibóia, Lajinha, Monte Santo, Quringuiquá e Cansanção, não vos encontramos, e, portanto, falta de recursos, sofrendo todos os martírios da fome e da sede, vendo a todos os momentos soldados nesses caminhos de joelhos, em conseqüências de ferimentos que haviam recebido; podeis, perfeitamente, sem ser necessário grande esforço de vossa imaginação, calcular os transeis por que passamos.

Em Monte Santo, onde tínhamos deixado nossas bagagens onde, como em Cumbe, existia grande quantidade de víveres para a coluna expedicionária, esperávamos vos encontrar, assim como alguns oficiais que conosco vieram.

Qual não foi, porém, a nossa decepção, quando nesse lugar, Cumbe, só encontramos casas abandonadas e saqueadas, as quais, em lugar de alento e consolação, só nos ofereciam desolação e descrença.

Nessa retirada, que tanto nos acabou, perdemos o nosso digno e valente comandante, o Capitão Salomão.

Em Monte Santo, tivemos as mais falsas informações, pois que diziam todos os que lá haviam ficado, que a vanguarda da força, que sobrevivera a imensa catástrofe que pesa sobre nós, era a única força que escapara com vida, e que o restante da coluna, comandada do Coronel Moreira Cesar, havia sido sacrificada.

Aí, como adiante deixo dito, deixamos nossas bagagens e com elas as relíquias mais sagradas de nossas famílias, pois bem, todos esses objetos, porque só aos seus respectivos donos podiam trazer recordações foram completamente desrespeitadas uns e roubados outros.

Nosso fardamento também entrou nesse número, e eu vos posso perguntar quem fez todas essas depredações? Vós, que vistes na frente, talvez possais informar a respeito, a fim de que mais tarde possamos, quem sabe, descobrir o que perdemos, e que tanto apreciávamos e prezamos.

De Monte Santo continuamos nossa peregrinação para Queimadas; em Cansação soubemos não sei com quem, que estáveis nesse lugar, pois não nos vi-

mos quando passamos por uma hora dessa vila, como alguns a denominam.

Encontramos, entretanto, na porta de uma venda, o Capitão Sales e o Capitão Simões; fomos chamados por aquele, porém não atendemos a isso, continuando nosso caminho até uma casa, perto da povoação, onde descansamos até às duas horas da madrugada de 10 do corrente.

Aí já vínhamos a cavalo, pois desde Tapera, que a muito custo havíamos obtido dois animais que seguiam para Monte Santo e que nos foram cedidos por um soldado de cavalaria, visto o estado em que nos achávamos.

Nesse mesmo dia, às três ou quatro horas da tarde, chegamos a Queimadas onde encontramos com que matar a fome e a sede que há muito tempo sofríamos.

Eis aí, pois a parte que me pedistes. O que nela falta só se relaciona com os martírios que sofremos. Esses só a nos dizem respeito, e só por nós serão lembrados; *podeis esquecer de um momento para outro, assim como nos esquecesteis, o que vos acabo de recordar, certo de que todos os sofrimentos que experimentamos*, longe de enfraquecer o nosso ânimo de soldados, só conseguiram ainda mais gravar a fundo nos nossos corações, se é isso possível, a verdadeira compreensão que temos de nossos deveres de soldados defensores da República Verdadeira.

(a) *Marcos Pradel de Azambuja*".

INFLUÊNCIA PORTUGUESA NA FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução

Os fatores negativos

As Peculiaridades

A incompreensão de Lorde Cochrane

Os almirantes e os tenentes "portugueses"

A Marinha de 1808

Os primeiros compromissos

A criação da Marinha Brasileira

A Herança Portuguesa

INTRODUÇÃO

O brado da independência de 7 de setembro de 1822 não ressoou por igual em todo o imenso território brasileiro. Da Bahia para o norte, as Juntas Governativas portuguesas fizeram ouvidos moucos e permaneceram em posição autoritária. Na Cisplatina, as forças que garantiam o domínio reinol cindiram-se, parte aderindo ao novo Império e parte conservando-se fiel a Portugal.

Houve reação de fracas milícias no norte — mesmo de um Exército mais organizado na Bahia, sob o comando do General francês Labatut, mas com pouco êxito, pois os lusos tinham o mar livre para serem supridos de homens e armas. E em Salvador mantinham forças terrestres e navais consideráveis, comandadas respectivamente pelo General Madeira de Melo e pelo Almirante Feliz dos Campos.

Desde logo, os dirigentes do Império recém-formado perceberam que só uma for-

ça naval potente, com a flexibilidade e mobilidade relativas do tempo, dominando o mar, seria capaz de solucionar o impasse, impor a autoridade imperial no norte e definir a situação na Cisplatina. Rapidamente, a necessária Marinha foi organizada. Em novembro, já largava para Montevidéu uma divisão com fragatas e transportes ostentando o pavilhão verde e amarelo.

A Esquadra que iria completár a Independência do Brasil e, em futuro próximo, garantir sua integridade, herdava a estrutura orgânica terrestre e os navios da Marinha portuguesa que haviam vindo com a corte de Dona Maria, em 1808. Uma pergunta que ficou na História é de que maneira teria sido a criação da Marinha Imperial influenciada, negativa ou positivamente, por sua antecessora. Para se dar a esta pergunta uma resposta isenta, temos que “desbordar” – usando o significado militar do termo – o julgamento de muitos historiadores brasileiros que, por sentimentos xenófobos, fáceis de compreender

no clima de rebeldia criado ao se separar o Brasil do Reino de Portugal, Brasil e Algarve, não se mostram especialmente benevolentes. Atribuem falhas na Marinha portuguesa que teriam sido troços em nosso desenvolvimento naval, fraquezas que, para serem neutralizadas, exigiram grandes esforços dos oficiais nativos.

A distância no tempo, entretanto, não havendo a interferência de paixões, permite que se faça uma aproximação mais precisa da verdade histórica, pois a maior perspectiva liberta-a das reações do momento. Pode-se assim melhor inferir o que há de

falso ou verdadeiro nas asserções críticas que deram vazão aos libelos levantados contra a herança imediata recebida pela Marinha Imperial.

Fatores negativos

Vejamos inicialmente, para ser devidamente analisado, o que é apresentado como fatores negativos.

Afirmam os historiadores que, embora tenham sido transferidos o **estabelecimento naval terrestre** completo e uma **Esquadra**, incluindo naus, fragatas, corvetas e com tradições, serviços prestados, tudo sofrera um processo de decadência que obrigou nosso primeiro Ministro da Marinha, Luiz

da Cunha Moreira, a fazer prodígios para pôr em funcionamento uma organização inerte e burocratizada. E reaparelhar os navios não em melhor estado.

Acrescentam: o pessoal que, por escrito, havia preferido continuar no Brasil, chamado adesista, além da ineficiência,

era pouco confiável. As guarnições portuguesas haviam provado tal falta de confiabilidade mesmo antes da Independência, quando o Regente D. Pedro I enviara uma Divisão Naval, sob o comando do Almirante Rodrigo Delamare, transportando as tropas do General Labatut para combater a facção que, na Bahia, o queria de volta para o Reino. Possivelmente iria enfrentar navios reinóis baseados em Salvador. Motins, entretanto, explodiram em diversas unidades, obrigando as tropas a serem desembarcadas em Alagoas e a força a regressar para o Rio de Janeiro.

Desde logo, os dirigentes do Império recém-formado perceberam que só uma força naval potente, dominando o mar, seria capaz de solucionar o impasse

Também os navios que largaram em novembro de 1822, sob o comando do norte-americano David Jewett, tendo como missão retirar de Montevidéu as forças portuguesas que não aceitavam o Império, viram-se a braços com insubordinações, alguns deles passando-se para o lado de D.

Álvaro Costa, o comandante português que, com este reforço, decidiu continuar a luta contra Lecor. Só posterior derrota naval fê-lo abandonar a Cisplatina.

A falta de confiança, não só na lealdade em geral do pessoal português, como na capacidade militar e marinheira dos oficiais de maior patente, teria levado José Bonifácio a contratar mercenários na Europa, em disponibilidade com o fim das guerras napoleônicas, e convocar a liderança de Lorde Thomaz Cochrane¹, afamado por suas proezas no Mediterrâneo e nas lutas para independência do Chile, mas polêmico em muitos outros aspectos. Já com tripulações reforçadas por ingleses, os navios, agora imperiais, saíram a 1^a de abril de 1823 para enfrentar a Esquadra de Feliz dos Campos na Bahia.

A 4 de maio encontraram-se.

Cochrane, repetindo a manobra nelsoniana de Trafalgar, já rompia a linha de batalha adversária com a Nau *D. Pedro I*, e gravemente avariara uma unidade inimiga, quando as guarnições portuguesas trancaram os paióis de pólvora do capitânia

e amotinaram-se nos navios que o seguiam, obrigando Cochrane a retirar-se, não sendo perseguido por Feliz dos Campos.

Escoimada as guarnições dos elementos mais perigosos, Cochrane manteve o bloqueio de Salvador e quando os portugueses retiraram-se para a Europa, não mais podendo resistir sem surpimentos, caçou-os e capturou-os até o Tejo.

Em resumo, deixam bastante a desejar as notícias que ficaram do mau estado material e orgânico do que nos foi passado da Marinha portuguesa e da ineficiência e confiabilidade da oficialidade e marinhagem adésista.



Almirante Cochrane

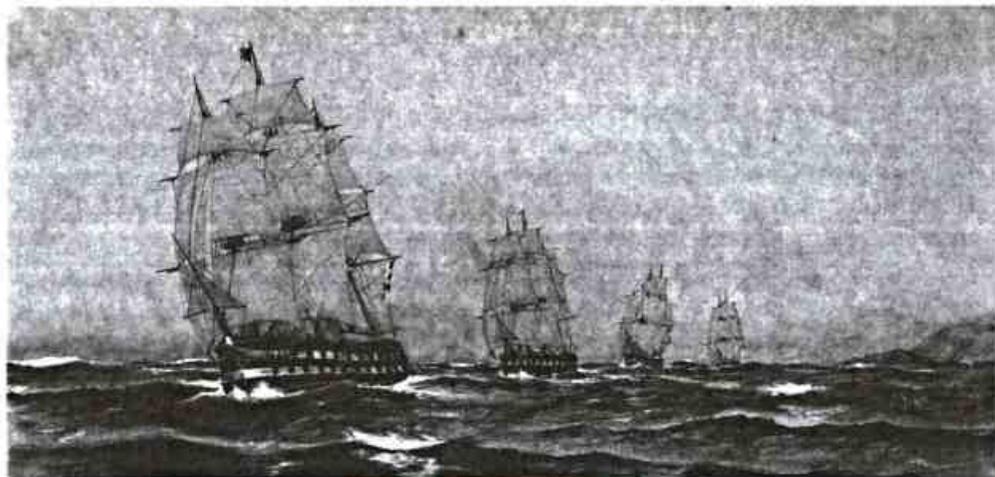
AS PECULIARIDADES BRASILEIRAS

É regra elementar de análise histórica, nem sempre seguida com fidelidade, especialmente quando envolve paixões e interesses que se transformam em preconceitos, não se considerar acontecimentos do passado sem se levar em conta as circunstâncias que os provocaram, tais como a moral vigente, os hábitos e

interveniências políticos, as situações locais. E não devem, assim, sofrer julgamentos baseados em sentimentos atuais, referências genéricas ou conclusões desejadas previamente.

No caso em questão, por isso, devemos considerar inicialmente as peculiaridades que marcaram a Independência brasileira,

¹ N.R.: Ver comentário sobre o livro *Almirante Lord Cochrane – Uma figura polêmica*, do mesmo autor, na RMB do 2^o trim./1997, p. 259-261.



Primeira esquadra brasileira largando do Rio de Janeiro em 1/4/1823 para socorrer a Bahia: Nau D. Pedro I, F. Ipiranga, Cv. Maria da Glória, Cv. Liberal e B-Esc. Real (Aquarela de Alte. Trajano – Nossa Marinha – Pág. 13)

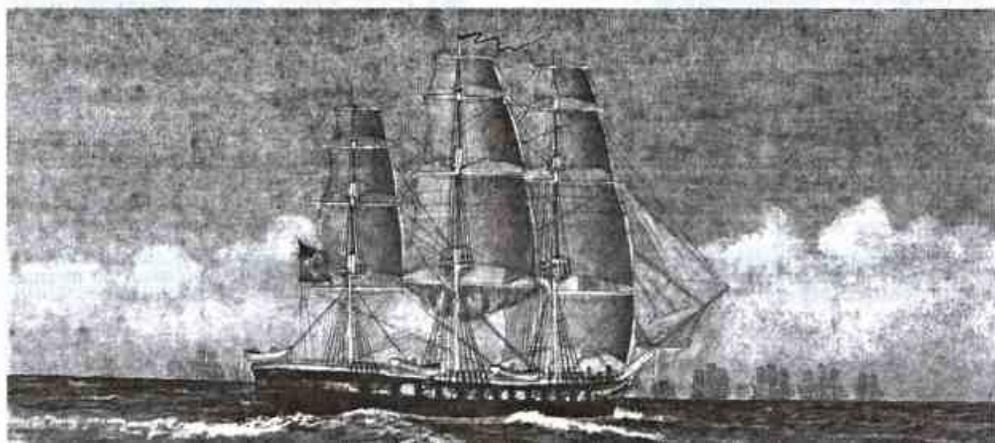
realmente *sui generis*, sem terem muitas semelhanças na história mundial, se é que haja alguma. Depois do Brasil ser não mais colônia, mas componente de um reino por 13 anos, seu próprio monarca que, a contragosto, regressava para a antiga sede de governo previu a separação e aconselhou ao filho que a apoiasse e assumisse a coroa do novo país, antes que outro o fizesse. O irrequieto príncipe, fascinante em seus defeitos e qualidades, aceitou o conselho, juntou-se não só aos elementos brasílicos como a uma facção portuguesa, reagiu à tentativa de recolonização e proclamou a Independência. A guerra que se travou a seguir, sem ser exatamente uma

guerra civil, também não adquiriu aspectos de conflito internacional. Nossos “inimigos”, palavra que merece ser posta entre aspas, obedeciam àquele volumoso rei, no qual, acertadamente, os historiadores já perceberam que, sob o envólucro enxudioso, revestido de roupagens não muito limpas, os bolsos plenos de franguinhos, haviam habilidade e visão políticas, espírito progressista, energia disfarçada em teimosia.

A ele devemos nosso nascimento como nação. E um amor a esta terra como poucos a amaram. Era este o nosso “inimigo”.

Os portugueses que aqui ficaram – ou adesistas –, e foram muitos, o fizeram ou

A Fragata *Niterói*, sob o comando de Taylor, perseguindo o grande comboio dos portugueses que abandonaram a Bahia – (Aquarela do Alte. Trajano – Nossa Marinha – Pág. 17)



por simpatia pela terra que os acolhera em situação difícil, ou porque desejassem crescer com um novo e diferente império que nascia nas ainda primitivas plagas sul-americanas, ou por qualquer outra razão que tivessem. Mas, embora envolvidos nas lutas e nos interesses locais, não deixaram de ser portugueses. Não se tratava de nativos revoltados contra seus dominadores, como acontecia em outros países libertados. Poderiam participar dos movimentos de separação de Portugal, ter opiniões não concordantes com as dos compatriotas de além-Atlântico, mas talvez reagissem de forma diferente quando se tratasse de pugnas cruentas, de destruição ou aprêsamento de propriedades portuguesas, de perseguições indevidas.

A incompreensão de Lorde Cochrane

Lorde Cochrane e seus ingleses² não podiam compreender aqueles inimigos ligados por laços antigos aos dirigentes da nação que os combatia. Acostumados com as pulpudas receitas obtidas com os apre-samentos nas guerras contra a França e a Espanha, entusiasmaram-se com as perspectivas financeiras ao capturarem dezenas de navios e propriedades portuguesas no Maranhão e no Pará. Mas, em seguida, ficavam surpresos, desiludidos e indignados quando o Tribunal de Presas, que devia julgá-las, ou as ignorava ou as considerava más presas. A explicação simples era serem dos 11 membros do Tribunal nove portugueses. E chegaram os ingleses a receber indenizações do Tesouro a fim das presas serem restituídas a seus donos. Assim, com a dubieda-

de de serem os portugueses ao mesmo tempo amigos e inimigos, o crime de alta traição que, indiscutivelmente, foi negar o fornecimento de munição em meio ao combate, é, de certo modo, atenuado.

Nas lutas que se seguiram, contra a Confederação do Equador e as Províncias Unidas do Rio da Prata, praticamente com as mesmas guarnições, não existe registro de motins.

Os almirantes e os tenentes "portugueses"

Relativamente à ineficiência dos adesistas, há detalhes a considerar. Quando Luiz da Cunha Moreira exigiu que os oficiais portugueses declarassem suas preferências sobre permanecerem no Brasil ou acompanharem a corte, houve forte adesão à primeira delas nos postos mais elevados, e mais baixas nas primeiras graduações, pelo

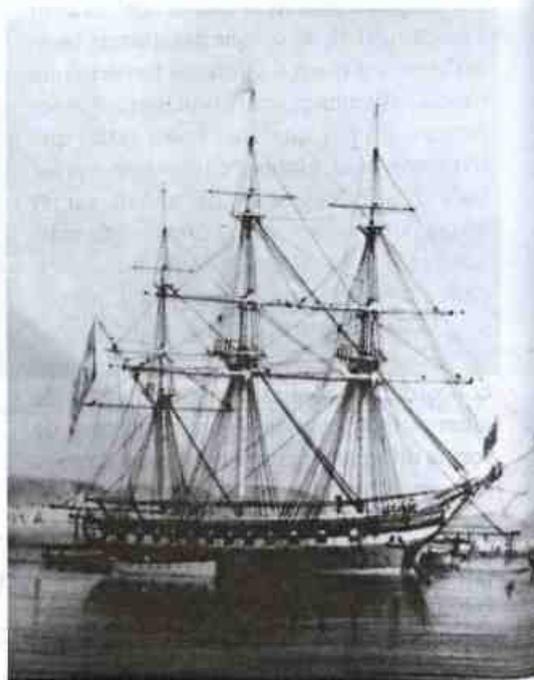
que os quadros da Marinha brasileira ficaram repletos de almirantes e capitães-de-mar-e-guerra e pobres de tenentes, substituídos estes por ingleses. A razão disto não é difícil de explicar. Os limites de idade não eram levados em conta na época e o envelhecimento dava-se bem mais cedo. Comandantes e almirantes cinquentões ou sessentões, há muitos anos no Brasil, postos em sossego, não mais estavam dispostos a iniciar nova fase da carreira em um perturbado Portugal, que renascia após o furacão napoleônico, com disputas, atritos, partidos que se formavam, prometendo árduos tempos, que aconteceram. Os mais novos aceitaram o desafio. Os mais velhos preferiram continuar em repouso.

A D. João VI devemos nosso nascimento como nação. E um amor a esta terra como poucos a amaram

2 N.R.: Ver *Marinheiros ingleses na Marinha do Brasil*, RMB do 2º trim./1999, p. 101-118.



Almirante Luiz da Cunha Moreira



Fragata *Imperatriz*

Dois almirantes portugueses, entretanto, como chefes na Marinha Imperial, participaram com realce em nossa história – Rodrigo Lobo e Pinto Guedes. A fé-de-ofício brasileira do primeiro, com faltas que o fizeram ser demitido do comando do bloqueio do Rio da Prata na Guerra Cisplatina, apenas confirma a de sua anterior carreira portuguesa, da mesma forma, cheia de falhas, perdendo um navio por ineficiência, com má atuação em combate com piratas argelinos, e manifestação de brutalidade na luta contra os insurretos republicanos de 1817 em Pernambuco. Pinto Guedes, porém, ex-partícipe da Divisão Naval portuguesa que lutou subordinada a Nelson no Mediterrâneo, substituiu muito bem Rodrigo Lobo no Rio da Prata, orientando criteriosamente os comandos táticos do bloqueio e salientando-se ao enfrentar as interferências políticas, e mesmo militares,

das grandes potências – França, Estados Unidos e Grã-Bretanha, que, com o bloqueio, sentiam prejudicado seu comércio.

Também podem ser considerados representantes da Marinha portuguesa os elementos nativistas que nela se formaram e tiveram papel elogiável na história da Marinha brasileira, tanto nas campanhas da Independência e Cisplatina como na administração, nomeadamente, entre outros, Diogo Jorge de Britto, Tristão Pio dos Santos, Luiz da Cunha Moreira, Roque Senna Pereira, Barroso Pereira, os primeiros que chegaram a ser ministros da Marinha, e o último sacrificado ao repelir o assalto de dois navios argentinos à Frigate *Imperatriz*, de seu comando.

A Marinha de 1808

Com Dona Maria e o Regente D. João, em 1808, instalaram-se no Rio de Janeiro os

órgãos máximos de direção da Marinha portuguesa – Intendência, Contadoria, Auditoria, Hospital, Academia, Conselho do Almirantado, Tribunal e Arsenal de Marinha – e aportara na Guanabara grande parte da Esquadra, com naus, fragatas, corvetas, canhoneiras, transportes. Nas províncias, arsenais e intendências davam apoio aos navios. Como vimos, os comentários tanto em relação aos estabelecimentos quanto ao material flutuante não eram exatamente elogiosos. Falam no abandono, na negligência, na qualidade inferior dos equipamentos, no estado lamentável dos navios. Possivelmente, a mudança apressada em 1808, as dificuldades por que passava o novo reino, os poucos recursos disponíveis no Brasil tenham prejudicado um tanto a manutenção da Marinha.

Mas os fatos subsequentes não confirmam o radicalismo desses julgamentos.

Os primeiros compromissos

Dois meses depois da declaração da Independência, já largavam, ostentando o pavilhão imperial, duas fragatas e uma corveta escoltando cinco transportes, rumo a Montevidéu, prontos para operar. A 1^a de abril de 1823, seguiam para a Bahia uma nau, três fragatas, duas corvetas e três brigues. E o número de unidades da Marinha continuou aumentando rapidamente. Ao deflagrar a Guerra Cisplatina, em 1825, já eram 121 os navios de guerra brasileiros. A estrutura naval, sem grandes modificações,

foi capaz de suportar esse crescimento e apoiar as difíceis operações no combate à Confederação do Equador, movimento republicano e separatista que eclodiu em 1824, no bloqueio do Rio da Prata, de 1825 a 1828 e na caça das dezenas de corsários que, cobertos pela bandeira das Províncias Unidas do Rio da Prata, talaram nossas costas, afundando 406 sumacas e brigues mercantes, fato pouco comentado pelos historiadores³. Mais de 40 veleiros mantinham o cerco no Prata, afrontando a guerrilha naval desencadeada pela audácia do Almirante Brown, em meio a condições meteorológicas e hidrográficas adversas.

Não seria assim tão deficiente o estabelecimento naval herdado pela Marinha Imperial, além das acusações que existem de pesado e lento, não de estranhar com a amplitude da área controlada em época anterior às comunicações hertzianas. E em três anos também não seria possível ter

havido melhora tão substancial que lhe permitisse atuar como atuou.

A CRIAÇÃO DA MARINHA BRASILEIRA

A criação da Marinha brasileira foi, com certeza, decisão política e militar sem a qual não se faria ouvir o grito da independência em todo o território nacional. Para criá-la, contou-se com a vontade e a capacidade dos dirigentes do novo Império, com o esforço dos chefes que a comandaram, com a experiência britânica dos marinheiros

A criação da Marinha brasileira foi, com certeza, decisão política e militar sem a qual não se faria ouvir o grito da independência em todo o território nacional

3 N.R.: Ver *O curso nas costas do Brasil (1826-1828)*, do mesmo autor, na RMB do 1^o trim./2000, p. 53-78.

contratados e, também, inegavelmente, com o fato de já dispormos da estrutura terrestre e marítima portuguesa vinda em 1808, a despeito de todos os defeitos de que a acusam.

A HERANÇA PORTUGUESA

De Portugal, também herdamos algo mais importante. Um de meus primeiros comandantes afetava grande indignação quando falhavam as comunicações de seu navio. E, ironicamente, afirmava que tempos bons eram aqueles nos quais se enviava o telegrama por uma

“Com um português no leme só não chegava se ele morresse”

caravela. Se se obtemperava que as caravelas também às vezes não chegavam, respondia com segurança: “com um português no leme só não chegava se ele morresse”.

É este português que, no leme, sempre cumpria a missão recebida, pacífica ou bélica, que afrontava o mar mesmo chamando-o de “tenebroso”, que é

lembrado gratamente em nossas tradições, e que nos ensinou a fazer do oceano campo de trabalho ou de luta.

A Marinha brasileira a ele só tem que agradecer.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>/ História do Brasil; História da Marinha; Esquadra brasileira;

Cada idade nos dá papel diferente.

Napoleão

RECORDAÇÕES E REFLEXÕES POLÍTICAS DE UM MILITAR APOLÍTICO*

A verdadeira Revolução de 1964

JOÃO CARLOS GONÇALVES CAMINHA**
Vice-Almirante (Ref³)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

- A Revolta da Armada
- A Revolução de 1930 (I)

O PASSADO

- A Revolução de 1924
- A Revolução de 1930 (II)
- O integralismo e a Constituição de 1934
- A Segunda Guerra Mundial
- O Golpe de 1945 – A deposição de Getúlio Vargas
- O suicídio de Getúlio Vargas
- Os “remendos políticos”
- Juscelino, Presidente da República
- A renúncia de Jânio Quadros
- João Goulart, Presidente da República – As origens da Revolução de 1964

E O FUTURO?

- Anexo A – Trechos do livro *A rebelião dos marinheiros*
- Anexo B – Cartas enviadas de Newport News

* N.R.: O texto desse artigo foi escrito em 1999.

** NR.: O Almirante Caminha é autor de vários trabalhos e livros sobre estratégia e história e colabora com inúmeros e importantes jornais paulistas. É autor do romance *A bordo do Barbacena*, mais de 300 páginas de leitura amena e interessantíssima que, na realidade, é em si mesmo quatro excelentes manuais: de liderança, de estratégia, de tática e de marinharia. (Ver comentário na RMB – 3^o trim/1994 p. 215 e p. 328).

INTRODUÇÃO

É esta a primeira vez que escrevo um artigo empregando a primeira pessoa.

E escrevo sobre um assunto que muito me desagrada: política interna do Brasil.

Assim o faço por duas motivações.

Em primeiro lugar o chorrilho de mentiras e de sandices publicado pela mídia, sob controle da esquerda, em relação à Revolução de março de 1964.

Em segundo lugar o depoimento do Presidente Geisel, publicado sob forma de livro, há três anos, no qual ele não esconde o seu desdém pelos 70 ou 80 por cento dos militares que “não têm opinião formada, sempre procurando ficar no seu trabalho diário, na sua rotina”. Ainda no seu depoimento, o ex-presidente usa a palavra “amorfo” para designar a essa grande maioria dos militares.

Confesso que me vejo perfeitamente enquadrado nesses 70 ou 80 por cento; pelo menos no que diz respeito em me manter totalmente dedicado ao meu trabalho profissional. Mas, por outro lado, não vejo como amorfos os que têm repugnância em usar seus galões na defesa de suas convicções políticas.

Quanto a ter opinião formada sobre o que ocorreu no Brasil e nas Forças Armadas durante os meus anos de serviço ativo, sempre a tive.

Prefiro, portanto, defender a tese de que são os 70 ou 80 por cento dos militares apolíticos (mas não amorfos) que garantem a estabilidade e a legalidade tanto nos países civilizados como nos países sujeitos a instabilidade políticas.

Ao contrário do militar “politizado”, o militar “apolitizado” é capaz de engolir suas convicções políticas mais enraizadas em benefício do serviço e da manutenção da disciplina e da hierarquia. Assim o oficial apolítico dá uma importância à união das Forças Armadas que nem sempre o oficial politizado o faz.

No fundo sempre vi perigo de guerra civil onde os militares se deixam empolgar pela política doméstica.

A Revolta da Armada

Para mim a Revolta da Armada em 1893 não foi apenas um desastre para a Marinha e para o Brasil, mas também um episódio que não precisaria ter ocorrido. Nasceu das artimanhas de um militar chegado à Presidência da República por acaso e do inconformismo

de alguns almirantes politizados, como Custódio de Mello e Wandenkolk.

Os Almirantes Leoncio Martins e Mário Hermes, nos seus escritos lúcidos e imparciais, tem-nos dado uma visão clara daqueles dias de triste memória.

Muitas vezes me perguntei de que lado teria eu ficado se fosse

oficial de Marinha em setembro de 1893. Talvez eu tivesse aderido à Revolta antes por espírito de classe do que por admiração ao Almirante Custódio de Mello (Dilema que sem dúvida atormentou ao Almirante Saldanha, o mais nobre personagem daquele quadro sombrio de nossa era).

A Revolução de 1930 (I)

Levando a dúvida para a Revolução de 1930, tenho a impressão de que me mantinha legalista mesmo tendo a República Ve-

lha na pior conta e mesmo que tivesse votado em Getúlio Vargas numa eleição possivelmente fraudada.

No fim, a República Velha acabou quando militares apolíticos concluíram que o preço da manutenção de um sistema corrompido, embora legal, seria uma guerra civil de proporções desconhecidas.

Na comparação entre almirantes e generais politizados e apolíticos, devo dizer que entre um Tamandaré e um Custódio de Mello, entre um Frontin e um Alexandrino, entre um Mascarenhas de Moraes e um Góis Monteiro, entre um Câmara e um Pena Botto, entre um Castello Branco e um Geisel, as minhas simpatias ficam com os citados em primeiro lugar.

O PASSADO

A Revolução de 1924

Acredito que pelo menos uma parte da minha aversão aos políticos e aos oficiais politizados seja resultado do ambiente familiar em que fui criado. Com efeito, tendo eu apenas um ano de idade, fui retirado a força das areias da Praia de Copacabana e despachado, com urgência, para a casa de minha tia em São Cristóvão.

Tudo porque naquele ano de 1924 meus pais se alarmaram perante a possibilidade de ocorrer um duelo de artilharia entre o Encouraçado *São Paulo*, revoltado, e os fortes da entrada da barra. E assim passei algum tempo na residência do então Tenente Gastão Moutinho, ausente da casa havia algum tempo por causa da Revolução em São Paulo.

A Revolução de 1930 (II)

A segunda vez em que acontecimentos revolucionários interferiram com a vida cotidiana de minha família foi em 1930.

No começo de outubro daquele ano estava eu em Curitiba, com meus pais, passando uma temporada na casa de meus avós maternos. Íamos voltar para o Rio em poucos dias. Então eclodiu a revolução em vários estados, inclusive no Paraná. Em Curitiba, o Governador fugiu com medo de ser linchado por populares pouco felizes com sua administração. Por azar, meu pai estava em Joinville visitando uma irmã e ali a revolução ainda não triunfara. Como meu pai era gaúcho, alguém achou que ele poderia ser um enviado dos revolucionários em busca de adesões. O resultado foi ele ficar confinado ao hotel em que se achava hospedado. Correndo boatos de que estavam ocorrendo sangrentos combates nas ruas de Curitiba (o que não era verdade), meu pai, alarmado, resolveu voltar para Curitiba de qualquer maneira. Ele e um amigo arranjaram um carro e fugiram de Joinville de madrugada. Subiram a Serra do Mar debaixo de muita chuva. Já no planalto, o carro foi interceptado por uma patrulha. Mas essa era dos revolucionários. Depois de sofrer um interrogatório, meu pai prosseguiu viagem.

Chegou em Curitiba depois de umas 30 horas de viagem. Chegou todo enlameado e com muita fome. Acredito, porém, que o pior mal-estar passado por meus pais naqueles dias tenha sido causado pela notícia de que o marido de uma grande amiga de minha mãe, um oficial do Exército, havia matado com um tiro de pistola um oficial de seu quartel que se negara a aderir à Revolução.

Seguiram-se dias de grandes expectativas. Havia muito entusiasmo em Curitiba pela Revolução. Muitos estudantes apresentaram-se como voluntários para servir à Revolução. Entre eles um primo de minha mãe. O fato ficou gravado na minha memória de criança por causa do cavalo em que ele apareceu montado para se despedir de sua tia, minha avó. Fiquei fazendo compa-

nhia ao cavalo amarrado a uma árvore enquanto ele fazia as suas despedidas.

Meu avô, com a amarga experiência da ocupação de Curitiba pelos maragatos em 1894, tomou suas precauções. Logo duas carroças chegaram aos fundos da casa: uma carregada de lenha e a outra cheia de sacos de batatas, cereais e legumes. O jardineiro da casa, um polonês, recebeu ordens de aumentar ao máximo a horta e de rachar grande quantidade de lenha. Nisso ele foi em parte ajudado por mim, que estava gostando da agitação causada pela Revolução.

Então, um dia circulou o boato de que um avião legalista viria bombardear Curitiba, mas que a cidade não corria perigo por que fora instalado um canhão antiaéreo não muito longe de onde morávamos. Fiz uma longa caminhada a procura do canhão, mas não o encontrei.

Esperava-se pela batalha de Itararé, mas enquanto ela não começava, as experiências bélicas passadas eram lembradas.

Meu pai contou, então, como ainda criança de colo fora protegido por sua mãe durante os combates travados nas ruas de Alegrete, sua cidade natal, por ocasião da Revolução Federalista de 1894. Contou também como em agosto de 1914, estando na Bélgica, fora acordado pela artilharia alemã martelando os fortes em torno de Liège, cidade onde cursava a universidade. E ainda o seu retorno à Liège, já ocupada pelos alemães, usando um salvo conduto expedido pela embaixada brasileira de Bruxelas. Bem mais trágicos eram os relatos de meus avós. O marido de uma das empregadas de

minha avó fora degolado pelos maragatos depois da conquista da cidade de Lapa¹. Um amigo de meu avô, o engenheiro Gonçalves Jr., responsável pela abertura das trincheiras que haviam tão bem defendido Lapa, só não fora degolado por ter conseguido esconder-se no mato.

Os horrores daquela guerra civil não cessaram com a retirada dos revolucionários do Paraná. Os legalistas, tão cedo triunfaram, deram início a fuzilamentos sumários, como o do Barão de Cerro Azul junto à estrada de ferro Curitiba-Paranaguá. Por pouco, o irmão mais velho de meu avô, então um jovem pa-

dre, escapou da fúria dos vencedores. Permaneceu ele escondido algum tempo, pois os florianistas mais fanáticos achavam que ele tinha colaborado com os maragatos quando, na verdade, ele só procurara ajudar pessoas de sua paróquia. Nesse ambiente de ódios e vinganças, meu bisavô aca-

bou morrendo do coração.

Os relatos daqueles dias tenebrosos eu os escutaria outras vezes ao longo de minha vida. Mas foi, sem dúvida, durante a esperada batalha do Itararé, que eu os escutei pela primeira vez.

Por fim, a revolução triunfou sem a batalha esperada e podemos regressar para o Rio. Fomos de trem passando por São Paulo. Em sentido contrário ao nosso, passavam trens com tropas.

A Revolução Constitucionalista

Parecia que uma nova era política ia começar para o Brasil, livre dos coronéis do interior e das eleições feitas a bico-de-pena.

As grandes esperanças eram o voto secreto e o idealismo dos jovens tenentes que desde a década anterior vinham pegando em armas contra a República Velha

1 N.R.: Ver "Os militares e a política na República", na *RMB* - 4º trim./1998, p. 63 a 84 (Lapa: p. 77).

As grandes esperanças eram o voto secreto e o idealismo dos jovens tenentes que desde a década anterior vinham pegando em armas contra a República Velha.

Mas logo a realidade se apresentaria de forma bem mais complexa até para os tenentes interventores. Em 1932 ocorreu a chamada Revolução Constitucionalista, a qual, na ótica de muitos, não passava de uma tentativa de retorno ao quadro político anterior a 1930. Dessa revolução, o que mais me lembro é um avião biplano paulista sobrevoando, a baixa altura, Copacabana e lançado panfletos. Eu estava em frente ao meu colégio esperando o início das aulas. Saí correndo para pegar um dos panfletos, mas não o consegui.

O integralismo e a Constituição de 1934

Em 1934 foi elaborada uma nova Constituição (a segunda das sete ou oito que vigorariam de 1889 até os dias de hoje).

De qualquer modo, parecia que o Brasil caminhava para a consolidação da democracia.

Infelizmente, enquanto as democracias européias davam mostras de cansaço e ineficiência, doutrinas totalitárias com aparências triunfantes surgiram com vigor, em vários países, inclusive no Brasil. São dessa época os desfiles das hostes integralistas pelas ruas das cidades brasileiras. Cheguei a presenciar um em Curitiba e outro no Rio. Naqueles anos 30 não cheguei a conhecer nenhum comunista, mas sim vários integralistas, um dos quais parente meu. Esse morava em São Paulo e, seguindo suas próprias palavras, não podia escutar discursos de Plínio Salgado sem ter os olhos marejados de lágrimas. Um dia ele apareceu lá em casa vestindo uma camisa verde com o sigma na manga. Procurou convencer meu pai de que

no integralismo estava a salvação do Brasil. Encontrou sérias resistências, pois meu pai tinha passado quatro anos na Bélgica e para ele qualquer coisa de origem alemã era suspeita. Pois não fora ele obrigado a interromper seus estudos em Liège por causa da invasão alemã em 1914? E desde então, para ele, os alemães não eram simplesmente os *boches*?²

Com 14 anos de idade, limitei-me a escutar as discussões entre os dois. Não me recordo mais dos argumentos que usaram numa conversa de várias horas. Mas me lembro que, por fim, meu pai concordou em acompanhar o sobrinho numa reunião dos integralistas a ser realizada em teatro do Rio.

Voltou ele da reunião horrorizado.

Contou-me que num discurso inflamado feito perante um teatro repleto e com toda Câmara dos Quarenta presente, Plínio Salgado se comprometera a exigir, quando chegasse a ser o *Fueher* do Brasil, uma satisfação do Reino Unido pelo aprisionamento, por parte da Marinha Real britânica, de um navio mercante brasileiro.

O fato ocorrera em 1845 e até 1945 era sua intenção arrancar uma desculpa do governo de Sua Majestade. Poucos meses depois dessa reunião, Getúlio Vargas fechou o Congresso, dissolveu os partidos políticos, inclusive o Integralista, e outorgou para o povo brasileiro uma nova Constituição, a terceira da República.

O pior era que poucas semanas antes (senão me engano por ocasião dos festejos da Independência), Getúlio, em discurso, afirmara que se dirigia ao povo brasileiro pela última vez na condição de Presidente da República.

A Segunda Guerra Mundial

Dois anos depois começou a Segunda Guerra Mundial. Com a imprensa e o rádio

2 N.R.: Termo pejorativo para designar alemão.

sob controle, os acontecimentos políticos e bélicos ocorridos no exterior afogaram a precária atividade política ainda exercida no País. A terceira Constituição da República (posteriormente apelidada de *Polaca*) sequer foi submetida a plebiscito conforme prometido por Getúlio Vargas nos primeiros dias do Estado Novo.

No dia em que completei 17 anos, Getúlio Vargas, em discurso pronunciado no Encouraçado *Minas Gerais*, pregou-me um susto tremendo. Na minha qualidade de aliadófilo ferrenho, eu estava acabrunhado com a recente *débâcle*³ da França. Então, lendo o discurso de Getúlio Vargas, senti que o Brasil estava pendendo para o lado do Eixo. Na época, eu estava estudando para o exame de admissão à Escola Naval. Pensei comigo mesmo: "Agora só me falta entrar para a Marinha do Brasil e morrer no mar defendendo Adolfo Hitler!"

No ano seguinte (1941), entrei para a Escola Naval onde, para meu desgosto, encontrei um certo número de germanófilos. Lembro-me da alegria de um deles no dia em que o Encouraçado *Bismarck*, em seis minutos de combate, fez o orgulho da Royal Navy, o Cruzador de Batalha *Hood*, ir pelos ares. Como eu era calouro e o aspirante germanófilo era um troncado veterano, eu fiquei quieto na cadeira da barbearia enquanto ele falava. Vinguei-me dias depois quando chegou a notícia do afundamento do mais poderoso encouraçado alemão. Procurei ver a cara do germanófilo que tanta ira me despertara. Encontrei-o no Pátio Saldanha e passei por ele rindo, mas sem coragem de dizer porque estava rindo.

Nos quatro anos de permanência na Escola Naval, não me lembro de ninguém conversando sobre a política doméstica do Brasil. O próprio "Manifesto dos Mineiros", que é de 1943, só chegaria ao meu

conhecimento anos depois. No íntimo, como quase todo mundo, eu sentia que o Estado Novo não duraria para sempre, mas também sentia o perigo de entregar-se o poder aos políticos da República Velha.

No começo de 1945 Getúlio Vargas afrouxou, ou foi forçado, as rédeas de sua ditadura.

Eu estava em Recife no dia em que houve um comício no qual morreu um estudante. Era o meu primeiro dia de embarque no Caça-Submarinos *Guaporé*.

Lá os acontecimentos políticos não repercutiam, mesmo porque estávamos constantemente no mar em serviço de escolta de comboios. Contudo, era patente que a agitação política ia num crescendo.

O comandante do navio era o então Capitão-Tenente Newton Tornaghi. Ele tinha sido integralista, mas nem por isso deixava de ser um excelente oficial naquela guerra contra os nazistas. Não me lembro dele falando mal de Getúlio Vargas, de quem, por certo, ele não gostava.

Lá por julho, o *Guaporé* recebeu um novo imediato, o então Capitão-Tenente Júlio de Sá Bierrenbach. Não me lembro dele falando mal de Getúlio Vargas, mas sim elogiando Washington Luiz, exilado em Portugal desde 1930.

Na minha aversão à República Velha dei um palpite infeliz. Disse para o imediato que Getúlio tinha muito mais a dizer ao povo brasileiro do que qualquer presidente da República Velha. Não custaria muito e o imediato daria o troco à minha impertinência.

O Golpe de 1945 – A deposição de Getúlio Vargas

Na noite de 29 de outubro de 1945 a maior parte dos navios da Força Naval do Nordeste estava atracada no Porto de Salvador⁴. Os comandantes e imediatos dos

3 N.R.: Francês, derrota, desastre.

4 N.R.: A Força Naval do Nordeste, terminada a Segunda Guerra Mundial, voltava para o Rio de Janeiro.

navios foram para terra a um jantar oferecido pelo governador do Estado da Bahia. Eu ficara a bordo, de serviço de estado. Lá pelas dez da noite encostei o serviço.

Enquanto eu dormia no sofá da praça-d'armas, importantes acontecimentos políticos ocorriam no Rio de Janeiro sob a batuta do General Góes Monteiro. Tais acontecimentos acabaram repercutindo na Bahia e uma das conseqüências foi o fim antecipado do jantar oferecido pelo governador aos oficiais da Força Naval do Nordeste. Tão cedo o imediato do *Guaporé* chegou a bordo de seu navio, ele me acordou e comunicou com visível satisfação:

O seu amigo Getúlio acaba de ser depositado lá no Rio.

Apalermado com a notícia, voltei para o sofá, pois teria que estar de pé no quarto d'alva.

Nos meses que se seguiram, de permeio às nomeações aos bordões feitas pelo Presidente José Linhares, surgiram os nomes dos candidatos à próxima eleição. Surgiu também um tremendo tribuno na pessoa de Carlos Lacerda.

Não gostei de ver dois militares disputando a Presidência, um apoiado pelas raposas da República Velha e outro pelos pelegos nascidos com o Estado Novo. A renovação política do País, a meu ver, não era promissora.

De qualquer maneira, depois de eleito, o Presidente Eurico Dutra, para surpresa minha, mostrou-se um convicto respeitador do que ele chamava de "livrinho" ou seja a Constituição. Devo dizer que não votei nele principalmente por o ter na conta de antigo "germanófilo."

O dia 18 de setembro de 1946 foi um dia feliz para mim. Em primeiro lugar porque comemoramos, em família, o aniversário de minha mãe e em segundo lugar por que foi promulgada a quarta Constituição da República.

Ingenuamente, acreditei que uma Constituição não outorgada duraria o restante de meus dias e que, com regras bem definidas, ela acabaria para sempre a participação das Forças Armadas no processo político. A minha ingenuidade duraria até 1954. Não há espaço aqui para recapitular o ambiente político do Brasil naquele ano.

O suicídio de Getúlio Vargas

Mas, naquela conjuntura, a vontade predominante não era apurar os fatos e sim aproveitar a oportunidade para colocar para fora o Presidente. E assim foi feito

No que me diz respeito, causava-me ansiedade a influência crescente de Carlos Lacerda na Marinha e sobretudo na Aeronáutica. Eu via naquilo um perigo para a união das Forças Armadas nas horas de crise. Deixara

eu de admirar Carlos Lacerda desde que o vira atacar de forma leviana e aética o Ministro da Marinha do Governo Dutra, o Almirante Sylvio de Noronha. Não que eu admirasse aquele Ministro da Marinha pois, para mim, ele era um almirante oriundo dos encouraçados, pouco sintonizado com os oficiais oriundos dos caça-submarinos. Mas, de qualquer forma, o Almirante Sylvio de Noronha era um oficial honrado e digno que, de forma alguma, mereceu os ataques torpes que Carlos Lacerda lhe fez por volta de 1948. E, com o passar dos anos, conclui que o grande tribuno, para alcançar seus objetivos, era capaz de tudo, impelido mais pelo ódio e pela ambição do que pelo desejo de defender causas justas.

Ocorreu então o atentado da Rua Toneleiro no qual morreu um oficial da Aeronáutica a serviço de Carlos Lacerda. Quase instantaneamente as coisas saíram dos controles normais na Força Aérea. Surgiu o que ficou sendo conhecido por República do Galeão. Não vi com bons olhos o desmanchar da hierarquia na Força Aérea, inclusive por conhecer uma das figuras proeminentes da República do Galeão, um oficial que era o síndico do prédio em que eu morava (um síndico arrogante que odiava fazer prestações de contas ou cumprir as decisões tomadas nas reuniões de condôminos).

Naqueles dias confusos, pela primeira vez na carreira, fui instado a me manifestar, oficialmente, sobre uma situação de crise político-militar. Foi em uma reunião de comandantes realizada no âmbito da Força de Contratorpedeiros. Eu comandava então o Caça-Submarino *Guaporé*, sendo um dos oficiais mais modernos presentes à reunião. Defendi o ponto de vista de que, se fosse provada a ligação do Presidente com o crime da Rua Tonelero, deveria ser pedido o seu *impeachment*, mas tudo dentro do previsto na Constituição. (A palavra *impeachment* só ficaria popular no Brasil por volta de 1992, mas já constava da Constituição de 1946).

Mas, naquela conjuntura, a vontade predominante não era apurar os fatos e sim aproveitar a oportunidade para colocar para fora o Presidente. E assim foi feito. Passei a noite de 23 para 24 de agosto de 1954 dormindo na praça-d'armas do *Guaporé* no mesmo sofá em que fora comunicado da deposição de Getúlio Vargas quase nove anos antes.

Pela manhã, saí pelo Cais Norte da Ilha das Cobras em direção ao *Belmonte* a fim de saber sobre um reparo de um equipamento de bordo. Ao subir a prancha do navio-oficina, escutei um alarido insólito. Logo em seguida vi um oficial amigo meu descendo a prancha. Ele me avisou com voz diferente:

“O Presidente acaba de se suicidar”.

Os “remendos políticos”

E assim começou a era dos remendos políticos destinados a durar anos.

Dias depois, refletindo sobre a situação político-militar do país e conversando com um amigo, manifestei o meu receio de que tínhamos ingressado num processo de riscos crescentes e conseqüências imprevisíveis.

O meu pessimismo em 1954 mostrou-se mais correto do que o meu otimismo de 1946.

Bem cedo apareceu no cenário político um general, até então apolítico, chamado Henrique Lott.

Quando o Presidente Café Filho resolveu licenciar-se por razões de saúde, o General Lott, subitamente, politizou-se.

O resultado foi o cruzeiro Rio-Rio do Cruzador *Tamandaré*, tendo a bordo um Presidente da República que era legítimo para uns, mas não para outros – Os outros o viam como uma peça menor de uma farsa política.

Coube-me ver da Escola Naval a lenta passagem do *Tamandaré* ao largo da Ilha de Villegagnon. Minutos depois vi dois ou três *sphashes*⁵ de tiros longos a algumas poucas centenas de metros do *Tamandaré*.

5 N.R.: splashes: colunas d'água levantadas pelo projétil que caiu ao mar.

Alguns segundos depois escutei o ri-bombar de canhões. Eram canhões brasileiros atirando contra um alvo brasileiro. Foram momentos deprimentes que só não foram piores por que o cruzador não respondeu ao fogo.

Através um novo "remendo político", foi colocado no poder o Dr. Nereu Ramos, o quarto presidente num período de alguns meses.

Senti grande alívio quando o Almirante Câmara⁶ assumiu a pasta da Marinha. Eu o via como um almirante apolítico com liderança capaz de colocar ordem onde falsos líderes procuravam faturar em cima da malograda saída do *Tamandaré*.

Pouco a pouco, o novo Ministro melhorou o ambiente naval. Ninguém, ao que eu saiba, procurou desacreditá-lo ou desmoralizá-lo, mas não era pequeno o número de oficiais que procuravam destratar os oficiais que serviam diretamente sob as ordens do Almirante Câmara.

No começo de 1955, vi isso em relação ao novo comandante-em-chefe da Esquadra, ao participar de uma viagem de instrução da Escola Naval realizada a bordo dos dois cruzadores.

Como o oficial mais antigo da Escola Naval, eu fui agregado ao estado-maior do comandante-em-chefe da Esquadra. Todos me trataram muito bem durante o meu destaque no *Barroso*, mas eu não podia deixar de ver que havia muito inconformismo a bordo em relação à nova situação nascida daquela época de golpes e contragolpes efetuados ou tentados. E aquilo, a meu ver, não era nada salutar, ainda mais numa viagem de instrução de aspirantes.

Certa noite, ao regressar para bordo do *Barroso*, atracado ao cais do porto do Recife, passei por barreiras de arame farpado colocadas nas proximidades da prancha de

acesso ao navio. Vi também muita gente armada de fuzil no convés principal. Chegado à praça-d'armas soube que um certo número de oficiais estava, naquele momento, participando de uma reunião com o governador do Estado de Pernambuco, um general que não rezava pela cartilha do General Lott, Ministro do Exército. Como eu tinha servido no navio por muito tempo, não me foi difícil procurar um oficial "lacerdista" na busca de uma explicação para aquilo tudo. Achei-o, mas ele nada me disse de importante. Fiz-lhe sentir que, embora os aspirantes estivessem integrados à tripulação do navio espalhados por suas divisões, eu esperava que ninguém tentasse fazê-los parte de qualquer aventura política. Felizmente não houve aventura alguma, ao que me parece porque o exame de situação do governador não o aconselhou a chegar à comparação de poderes combatentes.

Juscelino, Presidente da República

Poucos meses depois, o Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira foi eleito presidente da República. Elegeu-se sem o meu voto, mas repudiei a tese de que ele não deveria ser empossado. Lembro-me de ter perguntado a um ferrenho "lacerdista" amigo meu: "Mas se Juscelino, proclamado vencedor do pleito pelo Tribunal Eleitoral, não pode ser o presidente, então, quem vai ser o presidente?" Não obtive resposta.

Na minha opinião, o Presidente Kubitschek falhou na consolidação das instituições democráticas do País ao se dedicar preponderantemente à construção de Brasília. Fez sua maior obra alicerçando-a em três mentiras, a saber: a nova capital é um imperativo para o

6 N.R.: Antonio Alves Câmara Junior.

desenvolvimento do Brasil; é um passo necessário para a moralização dos políticos e é um obra autofinanciável.

Seja como for, não se pode dizer que o Presidente Kubiitschek não tenha cumprido as regras do jogo. No que diz respeito à Marinha, ele manteve no seu cargo o Almirante Câmara, no que fez muito bem, a meu ver. Mas enquanto a Marinha retornava à normalidade, a Aeronáutica continuava em ebulição por força de suas divisões em facções politizadas. O resultado foram as aventuras de Aragarças e Jacareacanga. Não quer isso dizer que falsos líderes navais tenham permanecido inativos durante o governo Juscelino. Chegaram mesmo a pensar em aprisionar o Presidente a bordo do *Barroso* por ocasião de sua viagem Santos-Rio, realizada em Janeiro de 1957. Acredito que a conspiração tenha tido morte natural por falta de adesões.

O repúdio ao governo das três mentiras delineou-se de forma legítima através a eleição do Dr. Jânio Quadros para a Presidência da República.

A renúncia de Jânio Quadros

Parecia que uma nova era política ia iniciar-se no Brasil. Ledo engano. Sete meses depois, o meu navio, o Contratorpedeiro *Pará*, estava em águas catarinenses sob a atmosfera de guerra civil.

Depois de uma espera de dias a Batalha do Morro do Cavallo repetiu a Batalha de Itararé: não ocorreu.

Um remendo político a evitou. Mesmo tendo na pior conta os dotes políticos, administrativos e intelectuais do Dr. João Goulart, vi, na implantação do parlamentarismo, melhor solução do que a implantação de uma ditadura através uma guerra civil.

João Goulart, Presidente da República – As origens da Revolução de 1964

Eu tinha uma certa esperança de que o novo presidente, por astúcia e prudência, se mantivesse estritamente dentro da Constituição e do acordo político que acabara com o impasse criado com a renúncia do Presidente Jânio Quadros. Não foi assim. Para bosquejar o que foi o governo Goulart, prefiro recorrer, basicamente, ao que escreveu o Dr. Abelardo Jurema, Ministro da Justiça daquele governo. Recorro assim a um livro escrito por um exilado poucos meses depois da Revolução de março de 1964. Os trechos que selecionei do livro intitulado *Sexta-Feira 13* estão entre aspas seguido de um número indicador da página de onde saíram.

A meta número um do Presidente João Goulart foi acabar com o “remendo político” que o havia permitido chegar ao poder depois do veto dos ministros militares. Através um plebiscito ou seja um novo remendo, o remendo do parlamentarismo foi extinto. Mas, conforme observado por Abelardo Jurema, “para a administração com a campanha presidencialista e agora, após o plebiscito, a mesma estagnação com relação aos problemas em pauta das necessidades brasileiras”. (Pág. 49)

Era preciso agitar outra bandeira após a do retorno ao presidencialismo. A bandeira escolhida foi a da reforma agrária. Nas palavras de Abelardo Jurema, “o tema tomou conta de todos os conselhos do governo. Até quem não entendia nada e muito menos de reforma agrária passou a discutir nos corredores dos palácios presidenciais sobre reformas de base e principalmente a agrária. Era uma maneira de ficar prestigiado perante o Presidente. “Agitadores, injustiças, desatualização, despreparo, politiquice, demagogia e até idealismos mistura-

vam num *melting pot*⁷ que já se estava tornando explosivo". (Pág. 49)

Cercavam o Presidente vários assessores tão despreparados e demagogos quanto ele. Eram homens "dominados pela preocupação de não sair das manchetes para não decepcionar a massa. Em vez de liderarem opiniões são quase sempre liderados pelo povo. Não há argumentos para convencê-los quando têm à sua frente microfones. Deixam-se conduzir por conselheiros que mais são pontos magnéticos de milhares de eleitores do que mesmo assessores serenos e ponderados. Não es-

cutam outra voz senão a das multidões açuladas por eles próprios. É o retorno impressionante. Agitam para não perderem a liderança e se influenciam pelos efeitos que eles próprios despertam no povo. Agitam e se agitam nos fluxos e refluxos das suas apresentações ao público e cada vez vão mais longe na insofrida ânsia de não serem ultrapassados por

outros líderes que estão sempre, como nos programas de calouros, aguardando a vez", (Pág. 71). Tenho para mim que o Dr. Abelardo Jurema escreveu sobre o comportamento dos demagogos inspirando-se principalmente no Dr. Leonel Brizola, mas a verdade é que, no final de seu governo, João Goulart também se foi embebedando de forma crescente com suas tiradas demagógicas aplaudidas pela multidão.

Contudo "não seria o milagre da reforma agrária que resolveria todos os proble-

mas brasileiros em equação. Aqueles problemas mais instantes não puderam agüentar soluções de longo prazo. O custo de vida estava devorando tudo e acabaria por engolir toda a liderança popular do governo. Os preços em ascensão mirabolante davam-nos a impressão de absoluta ausência do governo nas feiras, nos mercados, no comércio em geral." (Pág. 51). As aperturas domésticas estavam incomodando mais a República do que toda a pregação reformista. O demagogo Jango Goulart prontamente sentiu isso do decorrer de comício da sexta-feira 13. Os aplausos maiores correram quando

ele "falou da ação do Codep e da Sunab, na defesa da economia popular, na prisão dos exploradores, nos propósitos de o governo dar batidas de Olaria à Rua Acre e no tabelamento dos aluguéis de casa". (Pág. 52). Já no dia seguinte, o Presidente queria assinar o decreto de tabelamento de aluguéis pois fora a referência ao mesmo

que "havia arrancado muito maior entusiasmo, delírio mesmo, do que temas de reforma, inclusive a agrária". (Pág. 52). "Salientou ainda o Presidente que sentira o povo vivendo o imediato custo de vida. Seria nesse campo que iria empregar toda a sua ação administrativa. Incentivou-me a continuar com a fiscalização da Sunab e do ODEP e estendê-la por todo o País. Pediu-me para regulamentar logo o decreto do tabelamento e organizar comandos de fiscalização para todas as grandes cidades.

Na semana seguinte, os atos de indisciplina coletiva, por parte de membros da Associação de Cabos, Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil, aumentaram em número e gravidade configurando um motim articulado

⁷ N.R.: *melting pot*: um cadinho para fundir metais, etc.

Encareceu-me botar a cabeça no travesseiro para outras medidas.” (Pág. 52).

Mas João Goulart não foi apenas um demagogo na Presidência da República. Foi também um Presidente de inteligência e cultura limitadas, que em nenhuma oportunidade foi capaz de planejar e comandar esforços coerentes na busca de objetivos adequados exeqüíveis e aceitáveis.

“Havia momentos em que o Presidente se afigurava, até mesmo aos mais íntimos, como uma verdadeira esfinge. Ninguém podia saber o que queria, o que desejava, o que planejava.” (Pág. 100). “Faltava-lhe capacidade de fixação em planos e métodos.

Assim, expunha-se às alternativas de conselheiros diversos, que motivaram transformações súbitas do governo ao encarar problemas instantes ou ao resolver crises administrativas ou políticas”. (Pág. 137).

“De tudo, o que mais me impressionou foi a maneira como eram combina-

das, no Palácio das Laranjeiras, as coisas mais sérias e tratados os planos mais importantes. A maioria das conversações com os seus ministros eram realizadas nas terrasses abertas do Palácio, com um sem número de pessoas transitando por todas as suas dependências e muitas delas pouco de nós as conhecíamos”. (Pág. 132).

“Lembro-me que, na discussão da retirada da mensagem do Estado de Sítio, de repente, em torno de nós estavam figuras completamente estranhas. Havia ingressado no Palácio com Darcy Ribeiro, que se retirara deixando-as ao nosso lado”. (Pág. 132). “Entre muitos dos auxiliares do go-

verno, mais por inexperiência, predominava o campo da amizade ou das ligações culturais e ideológicas, predominava o campo da amizade ou das ligações culturais e ideológicas sobre, mesmo, os interesses políticos e do próprio governo.” (Pág. 103). “Entre o radicalismo de uns e a moderação de outros, o Presidente ora se inclinava por uma solução ora se mostrava indiferente, ora suspendia as conversações.” (Pág. 99).

“Outras vezes gostava de pregar sustos aos seus auxiliares com jogadas imprevisíveis que pecavam apenas pela falta de

complementação, pela improvisações e falta de continuidade. Sobretudo pela sua imaturidade, pois o Presidente as lançava logo sem que estivesse armada ainda a alternativa para o êxito ou para o insucesso. Curioso: no manuseio com os políticos, com o fato político, com a própria administração, era ele lento, demasiadamente demo-

rado em qualquer solução definitiva. No jogo político, nas cartadas, nos lances, era precipitado e jamais aguardava o amadurecimento da idéia.” (Pág. 140).

Em setembro de 1963 eclodiu em Brasília a chamada Revolta dos Sargentos, logo controlada.

Da falta de contato do Presidente com os seus ministros “resultou o Presidente e o seu chefe da Casa Civil mostrarem-se brandos com os revoltosos, enquanto os ministros militares e da Justiça se pronunciavam com severidade e energia próprias de uma hora que poderia ser prenúncio de outros acontecimentos desagradáveis.”

Confirmando seu apoio aos amotinados, pediu ao Ministro da Justiça para apresentá-lo na reunião comemorativa do segundo aniversário de fundação da Associação de Cabos, Marinheiros e Fuzileiros

(Pág. 121). E o segundo ano de mandato do Presidente João Goulart chegou ao fim sem que ele pudesse apresentar ao povo brasileiro algo de alentador. Mas "seu sonho era passar à História como Grande Reformador e toda a sua inquietação era ver o tempo passar sem nada de positivo poder apresentar." (Pág. 137).

"Então o Presidente começou a planejar coisas.

"Primeiro uma mensagem ousada ao Congresso. Essa mensagem de início de sessão legislativa, em 1964, foi cuidadosamente preparada pelo *staff* presidencial sem participação de qualquer dos ministros, cuja colaboração foi de rotina, fornecendo elementos para a parte expositiva. O conteúdo. O conteúdo político era segredo de Estado.

Só nas vésperas é que o Professor Darcy Ribeiro fez chegar exemplares, bem encadernados, aos ministros." (Pág. 142). "Para que o Congresso reabrisse suas portas para a nova sessão legislativa de 1964 num clima de tensão política que o capacitasse a sentir uma

opinião pública definitivamente favorável às reformas, o Presidente programou um grande comício para o Rio de Janeiro, ao qual se deveriam seguir outros, em São Paulo, Minas, Pernambuco e Porto Alegre. Queria o Presidente trazer para as ruas o povo em massa. Para isso teve que recorrer às esquerdas, minorias atuantes que sabem boatar povo na rua." (Pág. 143).

E a aliança de Jango com os comunistas prontamente fez crescer a agitação nas ruas, nos campos e nos sindicatos. Pessoas com imóveis vazios passaram a ser ameaçadas. Estabelecimentos comerciais passaram a temer saques. Num clima de

tensão crescente realizou-se o comício da sexta-feira 13 com grande comparecimento de pessoas mobilizadas pelos sindicatos. Naquela sexta-feira, "o Presidente João Goulart dormiu sob os furos de uma noite de massas empolgadas pelo seu governo.

Na semana seguinte, os atos de indisciplina coletiva, por parte de membros da Associação de Cabos, Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil, aumentaram em número e gravidade configurando um motim articulado.

Em face do problema, o que o Presidente fez foi chamar o seu ministro da Justiça e queixar-se de seu ministro da Marinha, afirmando "que já por várias vezes recomendara àquele ministro (o da Marinha – Almirante-de-Esquadra Sylvio Borges de Souza Motta) que evitasse choques com a Associação de Marinheiros e Fuzileiros, pois, se já o governo não dispunha do Almirantado, não poderia perder a simpatia dos inferiores." (Pág. 152).

"Confirmando seu apoio aos amotinados, pediu ao Ministro da Justiça para apresentá-lo na reunião comemorativa do segundo aniversário de fundação da Associação de Cabos, Marinheiros e Fuzileiros a ser realizada no Sindicato dos Metalúrgicos." (Pág. 152). Fez ainda, ao Ministro da Justiça, "falando em tom de conselheiro e amigo, várias recomendações, repetindo até o que deveria ser dito aos marinheiros." (Pág. 153).

Era o Comandante-em-Chefe das Forças Armadas brasileira desmoralizando de alto abaixo a hierarquia de uma dessas Forças, ignorando o que já podia ser visto como um motim, de acordo com o Código Penal.

Era a rebelião aberta patrocinada pelo Presidente da República, pelos sindicatos e pela Associação de Cabos, Marinheiros e Fuzileiros

Isso nunca acontecera antes na história militar do Brasil!

Percebendo a gravidade do que o Presidente estava fazendo, o seu Ministro da Justiça promoveu “demarches e entendimentos para evitar a reunião no Sindicato dos Metalúrgicos”. “Mas havia o propósito deliberado de fazê-la. Devia haver interesse na substituição do Ministro da Marinha, devia haver algum irresponsável atuando nos bastidores”. (Pág. 155). “Os ouvidos estavam fechados à razão. Pressionavam até o governo, com a convicção de que entre almirantes do contra e uma marujada a favor, o governo não teria mais do que escolher os que contavam com o apoio sindical para uma greve geral no caso de conseqüência mais graves da reunião”. (Pág. 157).

E houve a reunião no Sindicato dos Metalúrgicos com toda sua seqüela de manifestações anárquicas e conseqüente demissão do Ministro da Marinha. Era a rebelião aberta patrocinada pelo Presidente da

República, pelos sindicatos e pela Associação de Cabos, Marinheiros e Fuzileiros.

Conforme bem assinalou o Ministro da Justiça, Abelardo Jurema, “os limites do tolerável já haviam sido alcançados. Não mais poderia o Presidente dialogar com uma tropa que já não obedecia aos seus superiores.” (Pág. 159). Assim, porém, não pensou o Presidente na sua função de agitador. Seguiu-se uma anistia comemorada com grande estardalhaço pelos amotinados, tão cedo saíram livres para as ruas.

Mas havia os 70 ou 80 por cento dos oficiais apolíticos, aqueles visto muitos

anos depois pelo Presidente Geisel como “amorfos”. Esses reagiram e entre eles estava um general chamado Castello Branco. Até um coronel pertencente à Casa Militar da Presidência da República, indignou-se com as ações predatórias do agitador com faixa de presidente, e declarou alto e bom som para o Ministro da Justiça que “não titubearia em lutar ao lado de Carlos Lacerda (a quem detestava) para manter a disciplina que havia sido violentada irreparavelmente”. (Pág. 163).

Contudo, por força da estratégia adotada, Jango resolveu dar mais um passo no sentido da desarticulação das Forças Armadas. Resolveu comparecer, pessoalmente, a uma concentração de sargentos e cabos a ser realizada no Automóvel Clube. Tancredo Neves e outros políticos procuraram dissuadi-lo da idéia. Não tiveram sucesso. Houve a concentração. Compareceram à mesma, além do Presidente, do novo Ministro da Marinha e de outras

altas autoridades, um inferior da Marinha em véspera de responder à inquérito por insubordinação.

Esse em seu discurso, “estava sublimado. Parecia fora da terra. Dava, sem dúvida a impressão nítida de quem não tinha preparo nem condições psíquicas e intelectuais para viver aquela posição de herói em que o haviam colocado.” (Pág. 175). Era o caso nunca antes visto no Brasil do Comandante-em-Chefe das Forças Armadas prestigiando o deboche às vigas mestras das Forças Armadas: a disciplina e a hierarquia.

Era o caso nunca antes visto no Brasil do Comandante-em-Chefe das Forças Armadas prestigiando o deboche às vigas mestras das Forças Armadas: a disciplina e a hierarquia

Quarenta e oito horas depois aconteceu o que tinha que acontecer: “basta” ao agitador e traidor.

E Jango Goulart fugiu sem achar tempo para informar as suas intenções aos seus ministros.

A maneira pouco digna e mesmo ridícula pela qual saiu ele do cenário brasileiro, consta no livro do seu Ministro da Justiça. “Pedrinho, um serviçal do Presidente, modesto e humilde chamou-me a um canto e me cochichou: — Ministro, o patrão de Brasília deve ir para Porto Alegre, pois ouvi, quando, pelo telefone, acertava ele a ida de um *Coronado* da Varig para ficar à disposição da Presidência da República. Fale com o Berta para arranjar outro avião e vá embora com os outros ministros para Brasília ou Porto Alegre. Esta foi a mensagem melancólica mas verdadeira que chegava aos ministros de Estado de toda a situação governista”. (Pág. 206).

Seria interessante saber o que teriam pensado Pedro II, Washington Luiz e Getúlio Vargas da fuga de Jango Goulart.

Aqui devo dizer que não acompanhei de perto a trajetória descendente de João Goulart da posição de presidente da República, despreparado à de fujão desmoralizado, passando pelos estágios intermediários de presidente demagogo e incompetente, agitador das massas e traidor no comando das Forças Armadas.

Fui, porém, durante uns três meses, em 1962, portanto dois anos antes desses eventos, vice-diretor do Cenimar (Centro de Informações da Marinha). Minha função naquele órgão era puramente administrativa, mas lembro-me muito bem da preocupação que o Diretor, o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Roberto Teixeira de Freitas, tinha em relação à recém-fundada Associação dos Cabos, Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil.

O verdadeiro caráter daquela associação bem como sua atuação pode ser avaliada em trechos do livro *A rebelião dos marinheiros* de autoria de Avelino Biden Capitani. Ninguém melhor para apresentá-lo do que um de seus fundadores, um comunista que mais tarde tiraria cursos de guerrilha em Cuba e atuaria como guerrilheiro no Brasil (vide anexo A). Não tenho a menor dúvida de que o Diretor do Cenimar manteve o Ministro da Marinha perfeitamente a par dos intuitos subversivos dos dirigentes da nova associação. Duvido muito que o Ministro Sylvio Motta não tenha alertado o Presidente da República sobre os perigos do funcionamento, no seio de uma Força Armada, de uma entidade clandestina disposta a contestar ordens emanadas de cima. E sem dúvida, Jango mostrou-se irritado com o Ministro da Marinha quando alguns dos membros daquela organização foram presos por falta de disciplina e incentivo à insubordinação.

Inferese-se que a estratégia janguista tinha como linha de ação convocar às ruas as massas insatisfeitas, recorrendo ao *know-how* dos comunistas, e neutralizar as Forças Armadas, facilitando a proliferação da indisciplina entre os subalternos.

Tratava-se de uma estratégia semelhante àquelas adotadas pelos revolucionários russos em 1917 e alemães em 1918. Mas o contexto político do Brasil em 1964, embora fosse anárquico, era bem diferente daqueles vividos pela Rússia e pela Alemanha ao final da Primeira Guerra Mundial.

E também Jango não tinha a massa cinzenta da qualidade de Lenin ou Trotsky.

Não compreendeu que chegara à Presidência em 1961 graças à bandeira da “Legalidade” colocada em suas mãos estando ele longe do País.

Provavelmente teria chegado ao fim de seu mandato tivesse ele mantido compor-

tamento de obediência à Constituição próximo ao adotado pelos Presidentes Dutra e Juscelino.

Preferiu ser o "Grande Reformador", talvez inspirando-se em Getúlio Vargas. Não viu que lhe faltavam as qualidades necessárias. Passando à condição de agitador de rua e a de comandante-em-chefe que estimula a indisciplina, jogou fora a bandeira da legalidade, seu maior trunfo para ficar no poder. Conseguiu, porém, a repulsa até de oficiais de sua Casa Militar.

Em outras palavras, como estrategista, Jango Goulart foi de uma incompetência total. Escolheu objetivos inadequados, buscou alianças que fortaleceram o inimigo (os que o queriam ver fora da Presidência, como Carlos Lacerda) e fracassou na avaliação das possibilidades do lado contrário. Perdeu-se na decisão. Tão incompetente foi que na manhã do dia 1º de abril de 1964 ainda se julgava no controle da situação.

Para os simpatizantes do comunismo, João Goulart bem como Salvador Allende, foram aliados do poder devido à ações comandadas pela CIA⁸. Que continuem eles a acreditar nessa atitude. Qualquer pessoa séria, não marxista, que tenha estado no Brasil em 1964 ou no Chile em 1973, sabe perfeitamente bem o que levou as Forças Armadas dos dois países a atenderem a vontade popular e darem o "Basta".

Simplificadamente e aproveitando as palavras do Dr. Abelardo Jurema, em ambos os casos "os limites do tolerável foram alcançados".

E é justamente isso que grande parte da mídia hoje se esforça para tirar da história e da memória do povo brasileiro:

Passei os meses finais do governo Goulart nos Estados Unidos cursando o Naval War College. As cartas que de lá

mandei para meus pais foram preservadas. Em algumas delas constam as reflexões feitas na época em relação à difícil situação por que passava o Brasil. No anexo B são transcritos trechos dessas cartas.

Pelo menos para mim não está claro se João Goulart elaborou por iniciativa própria a estratégia que levou ao fim o seu governo juntamente com a "Quarta República" ou se o fez manipulado por sua assessoria mais próxima.

Desconfio que a eminência parda de seu governo tenha sido o seu chefe da Casa Civil, Darcy Ribeiro. Isso porque no livro *Sexta-Feira 13* o nome daquele antropólogo aparece em várias situações nebulosas e nos incentivos às indisciplinas nas Forças Armadas.

A par disso, durante um debate realizado em 1982, numa universidade a propósito da Guerra das Malvinas, vi de perto a incontinência verborrágica do ex-assessor de Jango Goulart. Dele escutei uma afirmativa inesquecível: a de que nos Estados Unidos não existe nenhum centro cultural comparável à Cidade do México.

Quando ao tema posto em debate, não abordou. Limitou-se a discorrer sobre as belezas das culturas indígenas das Américas.

Ignoro porque foi ele convidado para o debate. Contudo ele foi bem ovacionado pelos estudantes. E isto em 1982!

E O FUTURO?

Cabe perguntar se, no futuro, as Forças Armadas brasileiras, se verão compelidas a dar um "Basta" a um governo no poder como fizeram em 1964.

Quer-me parecer que não.

É difícil acreditar que cenário político semelhante ao de 1963-4 venha a repetir-se no futuro, com as mesmas cores e conseqüências.

8 N.R.: CIA (Central Intelligence Agency – Agência Central do Serviço Secreto norte-americano).

Embora políticos da estirpe de um João Goulart ainda existam no Brasil, o País está menos vulnerável à ação de demagogos e agitadores. Não só o Brasil amadureceu cultural e economicamente como também a capacidade revolucionária dos aliados de Jango, os comunistas, perderam a força com o desmanchar do bloco soviético na Europa.

Em 1964 o comunismo avançava na Ásia, África e América e a democracia brasileira, fragilizada por cerca de dez anos de "remendos", sequer foi capaz de tentar o

impeachment de um vice-presidente chegado à Presidência, Deus sabe como, e com objetivos, totalmente diversos dos defendidos pelo Presidente Jânio Quadros, normalmente eleito.

A rigor, sob o prisma democrático, João Goulart cometeu crimes políticos bem mais graves do que aqueles que seriam atribuídos ao Presidente Fernando Collor quase 30 anos depois.

Não é prudente, porém, ver-se a democracia brasileira como perfeitamente consolidada.

Embora ela hoje esteja bem menos sujeita aos vendavais suscitados por ideologias extremistas da esquerda ou da direita, ela continua a exibir fragilidades congêntas que não podem ser ignoradas.

Delas a mais evidente e mais importante, é o baixo nível moral e intelectual de proporção elevada dos homens públicos...

São dezenas de milhares de homens ocupando espaço político desde câmaras de vereadores de municípios marotamente criados até um Senado onde nulidades se insultam mutuamente. Por bons motivos, difundiu-se no Brasil a crença de que se nem todo político é patife, todo patife quer ser político. Essa triste realidade faz com que uma porcentagem elevada de cidadãos brasileiros seja cética em relação às virtudes da democracia

como alavanca do desenvolvimento social e econômico do País. Agravando o quadro, há um Poder Judiciário que se tem notabilizado na preservação de privilégios imorais, embora legais⁹. Se os conceitos de "cláusula pétrea" e de "direito adquirido" fossem na Grã-Bretanha e nos países nórdicos os mesmos aceitos

hoje pelo Poder Judiciário brasileiro, teria sido impossível àquelas nações extirparem pacificamente os privilégios de suas nobresas. Da mesma forma teria sido difícil abolir a escravatura no Império do Brasil.

No meu entender, a vigência da nova constituição de 1988 combinada com a implosão da Europa comunista fez com que a contextura política do Brasil de hoje tenha mais analogias com a existente antes

A rigor, sob o prisma democrático, João Goulart cometeu crimes políticos bem mais graves do que aqueles que seriam atribuídos ao Presidente Fernando Collor quase 30 anos depois

9 N.R.: Diz o Artigo 17 da Constituição: "Os vencimentos, a remuneração, as vantagens e os adicionais bem como os proventos de aposentadoria que estejam sendo percebidos em desacordo com a Constituição serão imediatamente reduzidos aos limites dela decorrente, não se admitindo, neste caso, invocação de direito adquirido ou percepção do excesso a qualquer título." Os parágrafos 1º e 2º desse artigo versam sobre "acumulação de cargos" na área da saúde.

de 1930 do que com a resultante do fim do Estado Novo. Passaram a pesar menos nos debates políticos as ideologias extremadas. Surgiram com força novos protagonistas, trazendo ao debate questões de âmbito estadual e mesmo municipal relegados a segundo plano pelos governos militares e antes pelo Estado Novo. Reflete esta volta ao passado as pretensões de governadores em discutirem um novo pacto federativo ao mesmo tempo em que renegam compromissos assumidos legiti-

mamente por seus antecessores no cargo. E também senadores pontificando sobre tudo sobre todos como se o Brasil ainda estivesse no tempo de Pinheiro Machado.

É difícil prever como esse novo estado de coisas pode evoluir mas ele, sem dúvida, não concorre para aprimorar a democracia.

Daí admitir-se a possibilidade de os militares serem chamados a, eventualmente, participarem de movimentos de redenção nacional na hipótese da atual estrutura po-

lítica brasileira falhar em bem equacionar os grandes problemas do país.

Isso ocorreu recentemente em países vizinhos do Brasil.

Surtos de autoritarismo costumam ocorrer onde as instituições democráticas funcionam precariamente.

Surtos de autoritarismo costumam ocorrer onde as instituições democráticas funcionam precariamente

Conforme já afirmado, é difícil o Brasil voltar ao clima político do começo de 1964, quando, para os 70 ou 80 por cento dos militares apolíticos o "limite do tolerável" foi ultrapassado por um agitador

de massas travestido de presidente da República.

Contudo, é bom recordar que para os restantes 20 ou 30 por cento de militares politizados, o importante não é o "limite do tolerável" mas sim o "limite do palatável".

Esse último limite foi alcançado em 1922, 1924 e 1930 para tenentes idealismo modernos e em 1945, em 1954, em 1955, e em 1968 para os que comandavam as Forças Armadas.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Política; Revolução de 1964;

ANEXO A

TRECHOS DO LIVRO INTITULADO *A REBELIÃO DOS MARINHEIROS* DE AUTORIA DE AVELINO BIDEN CAPITANI

Capitani foi um dos fundadores da Associação dos Marinheiros e Fuzileiros Navais. Fez cursos de guerrilhas em Cuba e atuou no Brasil como guerrilheiro.

Os números que se seguem aos trechos transcritos são das páginas de onde saíram.

“Pela segunda vez em 50 anos, os marinheiros organizaram-se fora do controle do Estado-Maior da Armada” (23).

“Em pouco tempo, onde houvesse uma repartição da Marinha havia um núcleo da Associação” (23).

“Ao meu redor, formou-se um grupo de ativistas que me acompanhou até o final. A maioria foi expulsa” (24).

“Até nas reuniões, supostamente secretas, quem servia o cafezinho e datilografava as decisões tomadas era marinheiros que se protegiam por todos os meios e guardavam os segredos da Associação. Detectavam os membros do serviço de informações, desmascaravam e isolava-os. Assim, aos poucos, a situação se foi invertendo, e a massa de marinheiros transformou-se em um corpo de vigilância e informação para a Associação” (25).

“Prestamos ajuda direta e indireta para os camponeses do Estado do Rio de Janeiro que invadiam latifúndios.

Dávamos orientação de autodefesa e trabalhávamos junto à polícia para que não fossem atacados” (31).

“O objetivo era levar ao conhecimento público os problemas e reivindicações dos marinheiros para fazer maior pressão sobre o Estado-Maior da Armada” (31).

“O relacionamento com as entidades civis foi sendo ampliado também no campo político. Participamos da Frente de Mobilização Popular e estreitamos laços com a Frente Parlamentar Nacionalista” (31).

“Qualquer deliberação da diretoria aprovada em reuniões noturnas chegava a todas as repartições, mesmo situadas nos confins do Brasil ou em navios em alto mar, até às 7 horas da manhã seguinte.

Como isso acontecia foi, muitas vezes, um segredo até para a Diretoria.

Sabíamos que os transmissores dos navios eram usados secretamente para enviar mensagens nossas” (Pág. 35).

As autoridades navais “tinham muita dificuldade para atingir a estrutura interna da Associação. Sabiam o que todo mundo sabia – nomes dos diretores e delegados gerais – mas não conseguiam saber quem eram os subdelegados que atuavam nos fundos das repartições e nos porões dos navios, locais onde tudo acontecia e onde nascia a força da Associação” (24).

“Marco Antonio mandou-me uma mensagem:

– Capitani, se até a uma da madrugada não chegar uma contra-ordem da Associação, você deve tomar o Quartel de Marinheiros.

O mensageiro não chegou na hora combinada. Avisei os sentinelas: “A partir deste momento, o quartel está sob o comando da Associação e eu sou o responsável” (42).

“Éramos acusados de ser um centro de subversão e um foco de agitação que atingia todas as Forças Armadas. Considerando o ponto de vista deles era verdade” (43).

“Fomos condenados a dez dias de bailão pela participação em um ato considerado político. A Associação convocou uma Assembléia-Geral, que decidiu ficar em reunião permanente e declarar luto. Uma enorme faixa preta cobriu a sede da entidade”.

“João Goulart decidiu mandar nos soltar, mas o Ministro da Marinha resistiu” (45).

“A nossa prisão passou a ser quase simbólica. Ficamos dentro do quartel dos fuzileiros acompanhando tudo o que se passava no sindicato e fora, através de mensageiros.

Estávamos preparados para intervir com um grupo de fuzileiros se fosse necessário” (57).

“Resolvi enviar mensagens a todas as unidades, apelando para que pegas-

sem as armas e se concentrassem no Ministério” (65).

“Alguns navios ficaram com um número bastante reduzido de marinheiros que puseram areia nas caldeiras e retiraram as agulhas percutoras dos canhões jogando-as ao mar” (65).

“Quando chegamos ao Comando do Corpo de Fuzileiros, **Aragão disse:**

– O Presidente nos abandonou. Entregou tudo, está no Uruguai. Brizola deverá acompanhá-lo em seguida” (76).

“O nosso grupo chegou a Cuba num esquema de treinamento bastante rígido. O curso durou cinco meses. Tivemos aulas teóricas na cidade e depois fomos praticar nas montanhas” (99).

“Nosso objetivo era formar uma frente guerrilheira composta essencialmente por marinheiros e baseada na identidade política forjada na história da Associação” (101).

TRECHOS DE CARTAS POR MIM ENVIADAS DE NEWPORT

Newport, em 21 de janeiro de 1964

Conforme me contou um membro do consulado de Nova York, durante a crise de mísseis de outubro de 1962, o representante do Brasil na OEA não conseguiu uma definição do Presidente Goulart quanto a aprovação ou não do bloqueio naval determinado pelos Estados Unidos. Acabou aprovando o bloqueio à Cuba por conta própria.

Segundo consta nos meios diplomáticos brasileiros, o Embaixador Roberto Campos resolveu deixar o cargo porque nunca sabia direito o que o governo brasileiro queria e porque normalmente não obtinha de Brasília respostas adequadas às consultas que fazia.

Newport, em 1º de fevereiro de 1964

O problema agora é saber quem vai acabar primeiro: o Brasil ou o governo João Goulart”

Newport, em 11 de fevereiro de 1964

Soube que houve um aumento de vencimentos para os militares. Coitado do Brasil. Antes os aumentos eram anuais. Agora já são semestrais. Com certeza em breve serão semanais. Pelo que estou vendo daqui acho difícil o Brasil agüentar mais dois anos de João Goulart e Cia. Se a favela do morro do Pasmado foi mesmo abaixo sou obrigado a conceder alguns pontos de crédito ao Carlos Lacerda, mesmo sendo ele o inescrupuloso que é.

Newport, em 15 de fevereiro de 1964

Quinta-feira jantei na casa do diretor do Naval War College. Foi um jantar a rigor. O convidado de honra era o General Mark Clark, que ontem fez uma conferência no auditório da Escola sobre liderança e política externa.

Durante a mesma, fez referência a sua estadia no Brasil no ano passado. E também à presença da FEB na Itália durante a guerra.

Falou também das dificuldades com o General Giraud, do seu desembarque secreto na África antes da invasão em 1942 com a finalidade de persuadir os franceses a não resistirem.

Foi uma conferência bem interessante. Uma das pessoas convidadas para assistir à conferência foi o Almirante Hewit, comandante das Forças Armadas Aliadas no desembarque na Itália.

No jantar de quinta-feira tive a oportunidade de trocar algumas frases com o General Clark, mas a maior parte do tempo conversei com um ex-embaixador dos Estados Unidos em Buenos Aires. Ele parece admirar bastante o ex-embaixador brasileiro Roberto Campos, o tal que não agüentou mais a molecagem e a incompetência do Sr. Goulart.

Newport, em 21 de fevereiro de 1964

Diariamente acompanho no *New York Times* a situação do cruzeiro. Infelizmente é a moeda com mais zeros com referência ao dólar (0,00070). Na última semana constatei que ela caiu de 0,00070 para 0,00075. É um descalabro e uma vergonha.

Enquanto isso os nossos nacionalistas só falam em expropriar empresas estrangeiras e brasileiras de forma a garantir monopólios e nelas colocar corruptos e incompetentes.

Se não houver uma revolução nesses dois anos que faltam para o atual governo terminar seu mandato, acho que o "Seu" Goulart, do alto de sua incompetência e ignorância, vai ficar atrapalhado para explicar sua administração ao povo.

É duvidoso que os mais pobres estejam satisfeitos com o atual descalabro administrativo do governo e nem sequer existe a desculpa das agitações tipo Jacareacanga.

Agora quem promove a agitação e a indisciplina nos meios militares é o próprio governo.

Newport, em 21 de março de 1964

Vi no boletim da Embaixada o decreto tabelando os aluguéis. Falta agora o decreto obrigando os proprietários a alugarem seus apartamentos vagos.

Tudo indica que a intervenção estatal na iniciativa privada daqui para frente será cada vez maior.

Aparentemente o Presidente da República assumiu poderes legislativos totais sem encontrar grandes reações dos deputados e senadores.

Aqui de longe, acompanhando os fatos através notícias esparsas concluo que o Brasil está caminhando para uma explosão.

Newport, em 1º de abril de 1964

Recebi hoje a carta datada de 29, com as informações acerca da triste situação em que Goulart & Cia. colocaram o País e a Marinha. Parte dos fatos eu já sabia através dos jornais daqui e de conversa com oficiais brasileiros do *Custódio de Mello*, lá em Nova York.

Hoje pela manhã, o oficial turco, que é muito meu amigo e que gosta muito de escutar rádio, telefonou-me dizendo que estava em curso uma revolução no Brasil. Há alguns dias eu havia comentado com ele a possibilidade da eclosão de distúrbios no Brasil.

Liguei o rádio e entendi que a revolução começara por Minas Gerais. Depois entendi que o Quarto Exército havia aderido à Revolução.

Fiquei angustiado por nada escutar acerca do Primeiro e do Terceiro Exército.

Passei horas temeroso de que uma terrível guerra civil estivesse para acontecer no Brasil.

De noite as notícias eram bem mais tranquilizadoras.

Pelo que entendi desta vez as Forças Armadas ficaram unidas.

Não há dúvidas de que Goulart fez tudo o que era necessário para provocar uma revolução. Não sei se o fez de caso pensado ou porque é um imbecil.

Não soube ele aproveitar a oportunidade que lhe foi dada em 1961. Tivesse ele agido como um estadista poderia até chegado, tranqüilamente, ao final de seu mandato. Mas em nem uma oportunidade esforçou-se para cumprir as regras do jogo e sim para cumprir as metas da caterva que o cercava.

Agora paciência.

Que triunfe a revolução afastando para sempre do poder os que quiserem fazer do Brasil uma enorme Cuba.

Receio que esta custe e aí chegar por causa de greves ou distúrbios..

Newport, em 5 de abril de 1964

Escrevo hoje com o coração aliviado. Já não me sinto envergonhado de ser brasileiro e vejo que as possibilidades dos expulsos do poder em fazer alguma coisa é cada vez menor.

Continuo sem saber se Goulart fez tudo aquilo de propósito para algum dia voltar como mártir e herói dos desafortunados ou se ele é mesmo um medíocre em todos os sentidos. Não compreendo como ele não viu que ia haver uma reação depois de seus incentivo à indisciplina nas Forças Armadas.

Nem mesmo no Rio Grande do Sul encontrou ele apoio militar e era isso o que eu mais temia.

Eu tinha, porém, esperança de que depois do que aconteceu naqueles comícios inflamados, nenhum oficial mais ficara do seu lado a não ser os comprometidos com os comunistas. E isso aconteceu.

Um serviço, sem dúvida, devemos ao ex-Presidente Goulart: com sua imbecilidade ele uniu os militares pela primeira vez desde 1954. Isso é um novo fator a ser considerado na política brasileira.

Há agora o perigo de uma ditadura militar.

Juscelino mesmo está em perigo.

Se o Partido Trabalhista apresentar um candidato à eleição presidencial de 1965 e esse candidato vencer as eleições, duvido que os militares permitam a sua posse.

Dessa vez as coisas foram longe demais.

Os políticos brasileiros falharam totalmente em impedir que um grupo de energúmenos procurasse transformar o Brasil numa ditadura soviética. Agora vão ter que amargar, por algum tempo, a presença militar onde não souberam atuar.

Muito provavelmente vai começar em breve uma corrida para ver quem se candidata à eleição de 1965: Magalhães Pinto, Lacerda, Adhemar, etc. Isso de um lado. Do outro Juscelino vai querer cortejar os trabalhistas. Suas chances de vencer são grandes mesmo porque a maior parte dos brasileiros não vê conexão entre a construção de Brasília e o descalabro financeiro que aí está.

Mas é bom lembrar, por exemplo, que o Almirante Rademaker foi contra a posse de Juscelino em 1955 e era o Comandante da Esquadra em 1961 por ocasião da renúncia de Jânio Quadros.

Para ele os últimos dez anos só fizeram confirmar suas convicções em relação a políticos como Goulart e Juscelino. Agora que ele tem o poder na mão não sei se ele e outros irão aceitar o eventual retorno de Juscelino à Presidência da República, ou de qualquer outro político com cheiro de descalabro de 1961-1964.

ÍNDICE REMISSIVO da Revista Marítima Brasileira

O Primeiro-Tenente Sabino Elói Pessoa, fundador da *Revista Marítima Brasileira*, definiu o propósito a que se pretendia atingir com a publicação, felizmente conservado durante sua existência de 150 anos: "... procurará difundir, por meio de artigos apropriados, tudo quanto possa contribuir para o melhoramento e progresso da nossa Marinha de Guerra e Mercante, quer no sentido científico, quer no sentido prático; e igualmente propagar idéias tendentes a dar impulso à administração da Marinha e suas delegações, segundo o melhor ponto de vista a que seja possível atingir...". E prosseguia: "... tendo em vista a índole desta publicação, protestamos solenemente a maior indiferença sobre política e prometemos não nos envolver em os seus tão sedutores quão perigosos enleios...".

O denodo e o talento dos articulistas, dos redatores e de suas equipes mantiveram o propósito inicial e o bom nível da revista.

Está sendo elaborado atualmente o Índice Remissivo da *RMB*, desde a data de sua criação – 1ª de março de 1851 –, resgatando uma "dívida" que não deveria ter existido. Através dele, nossos leitores terão à disposição um instrumento valioso de pesquisa sobre todas as matérias publicadas na *RMB* ao longo de seus 150 anos de existência.

Vários esforços haviam sido feitos anteriormente. No entanto, a obra completa carecia de decisão e abnegação, agora facilitadas pelos meios de informática disponíveis.

Não estamos distantes de sua conclusão e também não temos a pretensão de apresentar o Índice como a palavra final sobre o assunto. A sua observação mostra a magnitude do trabalho desenvolvido, que deve ser permanentemente revisto, principalmente com a colaboração dos leitores.

Em poucos dias estará disponível na Intranet (<http://www.mar.mil.br/~sdm/sdm.htm>) o Índice Remissivo, elaborado e organizado por décadas e à medida que forem prontificados.

Em março de 2001, concluímos cerca de 12 decênios, cinco deles em fase de revisão.

Almejamos terminar tudo até meados deste ano, quando entregaremos o Índice à gráfica, para lançamento em único volume – de 1851 a 2000.

Consultor do Índice Remissivo, seja um atento revisor deste trabalho. Precisamos de sua colaboração.

A DIREÇÃO

SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Peculiaridades e Vulnerabilidades*

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

SUMÁRIO

- Introdução
- Antecedentes
- Atividades Subsidiárias da Marinha do Brasil
- A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
- O Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
- O Posicionamento da Diretoria de Portos e Costas
- Vulnerabilidades do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
- Conclusão

INTRODUÇÃO

O mar foi o caminho único para que os ousados descobridores portugueses chegassem ao nosso País e expandissem,

através dos rios, a fronteira do oeste; a consolidação do vasto território só foi possível devido ao intenso comércio com a metrópole e a ligação pelo mar e pelos rios entre as distantes regiões da nação que se formava.

* Texto adaptado da palestra ministrada aos oficiais-alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval, em 7 de junho de 2000.

** O autor, como almirante, foi Comandante do 4º Distrito Naval (Amazônia), Comandante da Força de Submarinos, Diretor de Obras Cíveis da Marinha, Subchefe de Doutrina e Organização do Estado-Maior das Forças Armadas, Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais e Diretor de Portos e Costas, responsável pela quase totalidade das atribuições da Autoridade Marítima, com relação à Segurança do Tráfego Aquaviário Brasileiro.

Contando com 7.400 km de litoral e cerca de 50.000 km de rios navegáveis, o transporte aquaviário hoje, como no passado, é essencial para o País; pelo mar circulam 95% do comércio exterior brasileiro, transportando a produção do campo e das fábricas, fruto do trabalho de uma imensa parcela da população brasileira.

No mar ocorrem as mais essenciais interações físico-químicas que tornam possível a vida no nosso planeta, sendo necessário que o transporte aquaviário nos mares, rios e lagos seja não apenas seguro, mas também, limpo.

A Diretoria de Portos e Costas, que teve origem na antiga Inspeção de Portos e Costas, criada em 11 de junho de 1907, e nas antigas capitânicas dos portos, criadas em 14 de agosto de 1845, supervisiona uma estrutura que permite à Autoridade Marítima brasileira voltar os seus esforços para os aspectos não comerciais da navegação: segurança do tráfego aquaviário, salvaguarda da vida humana no mar, prevenção da poluição hídrica e ensino profissional marítimo.

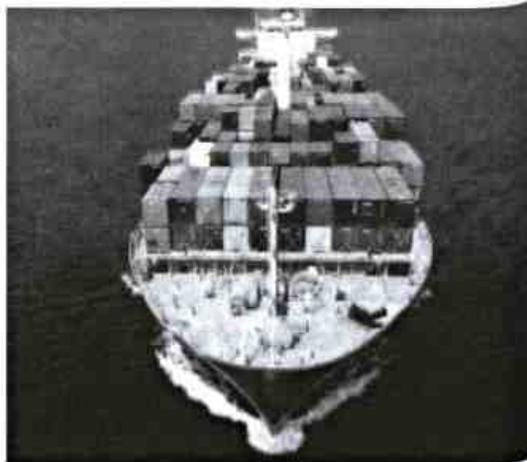
Essas atividades são pouco conhecidas da sociedade brasileira e mesmo por alguns setores da Comunidade Marítima, que priorizam assuntos mais específicos, conforme o objetivo de sua participação na vasta gama dos interesses marítimos.

Este trabalho tem, portanto, dois propósitos: primeiro, o de divulgar o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário e, segundo, o de permitir – fruto deste conhecimento – uma maior interação entre os oficiais da Marinha e todos aqueles, membros ou não da Comunidade Marítima e Fluvial, que se interessam por esse setor tão essencial ao desenvolvimento de nosso País.

ANTECEDENTES

A noção de controle da navegação marítima surgiu com a abertura dos portos do

Brasil, por decreto de D. João VI, datado de 28 de janeiro de 1808.



Navio Porta-contêiner *Aliança Brasil*

Pelo decreto de 7 de junho de 1809 criaram-se os **Despachantes de Embarcações** que partissem dos nossos portos e, mais tarde, o Alvará de 3 de fevereiro de 1810 instituiu a **Mesa do Despacho Marítimo** que, além de outras atribuições, regulava a maneira de fazer os despachos dos navios. Essas mesas de despachos estavam situadas nos principais portos do país, depois **capitânicas das províncias**, o que veio culminar com a sua regulamentação, pelo **decreto de 26 de março de 1833** que, além do despacho marítimo, tratava da arcação e registros de embarcações.

Mais tarde, pelo **Decreto nº 358, de 14 de agosto de 1845**, o Governo do Império resolveu estabelecer uma **capitania do porto** em cada província marítima, com as atribuições específicas de polícia naval, conservação dos portos, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula do pessoal marítimo e praticagem.

Essas capitânicas foram subordinadas diretamente ao ministro da Marinha. Somente no advento da República é que se

resolveu acabar com a subordinação direta das capitânicas dos portos ao ministro da Marinha e concentrá-las sob um único órgão que, a princípio, se denominou **Inspetoria de Portos e Costas**. O Decreto nº 6.509, de **11 de junho de 1907**, criou o Regulamento da Inspetoria de Portos e Costas, subordinando as capitânicas a esse novo órgão.

Em **30 de novembro de 1911**, pelo Decreto nº 9.169-A, a estrutura organizacional da Marinha foi mudada, com inspiração na organização da Marinha inglesa, passando o inspetor de Portos e Costas a denominar-se superintendente de Portos e Costas e a fazer parte do Almirantado.

Nova modificação decorreu do Decreto nº 16.237, de **5 de dezembro de 1923**, quando a **Superintendência de Portos e Costas** passou a denominar-se **Diretoria de Portos e Costas (DPC)**.

No ano de 1931, o chefe do Governo Provisório da República, pelo Decreto nº 20.829, de **21 de dezembro de 1931**, criou a **Diretoria de Marinha Mercante**, em substituição à Diretoria de Portos e Costas. Foi somente em 1952 que a Diretoria de Marinha Mercante voltou a se chamar Diretoria de Portos e Costas, que permanece até hoje.

A Diretoria de Portos e Costas, pelo seu regulamento, tem por finalidade contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional, para a segurança do tráfego aquaviário, para a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, e para a formação e execução das políticas nacionais relacionadas com as atividades marítimas. Cabe, ainda, ressaltar que pelo Decreto nº 62.860, de **18 de junho de 1968**, a Diretoria ficou encarregada de gerir o Ensino Profissional Marítimo em todo País.



Pátio para exercício de combate à incêndio Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar – Belém

O envolvimento do antigo Ministério da Marinha com a implantação da lei de modernização dos portos, o desenvolvimento da pesca, a ordenação da navegação nacional, a revitalização da construção naval no País, a implantação de princípios, através de lei, sobre a segurança do tráfego aquaviário, a condução do gerenciamento costeiro, o apoio à ação fiscalizadora do trabalho marítimo, o apoio à Polícia Federal, participando da Comissão de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a proteção ambiental marinha, quer em parceria ou não com o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, tudo em conformidade com a antiga **Lei Complementar nº 69/91**, representavam um amplo espectro de atuação no campo marítimo e fluvial, fazendo com que o então ministro da Marinha fosse de fato a Autoridade Marítima Brasileira, delegando grande parte dessas atribuições ao diretor de Portos e Costas, ainda que este subordinado ao Diretor-Geral de Navegação.

ATIVIDADES SUBSIDIÁRIAS DA MARINHA DO BRASIL

A Lei Complementar nº 97/99 que dispõe sobre as Normas Gerais para a Organi-

zação, o Preparo e o Emprego das Forças Armadas, sucessora da Lei Complementar nº 69/91 por motivo da criação, em 1999, do Ministério da Defesa, estabeleceu as seguintes atribuições subsidiárias para a Marinha do Brasil em seu artigo 17:

- Orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;
- Prover a segurança da navegação aquaviária;
- Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; e
- Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, Federal ou Estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.

O novo documento ao definir as atividades subsidiárias da Marinha estabeleceu pela primeira vez, de forma clara, no parágrafo único do artigo 17, quem é a "AUTORIDADE MARÍTIMA", a qual até a entrada em vigor da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário era assumida pelo ministro da marinha, mas exercida, por delegação, pelo diretor de Portos e Costas.

A Lei Complementar n.º 97, de 9 de junho de 1999, (D.O.U. de 10/06/99) assim se expressa, no seu parágrafo único do artigo 17, com relação a designação da Autoridade Marítima:

Art. 17 – Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

- I –
- II –
- III –
- IV –

Parágrafo único: Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando de-

signado como "Autoridade Marítima", para esse fim.

A LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

No começo da década dos 90, a Diretoria de Portos e Costas elaborou uma proposta de projeto de lei sobre segurança do tráfego aquaviário, em decorrência da **Lei Complementar nº 69/91**, que depois de ser analisada pela Diretoria-Geral de Navegação e o Estado-Maior da Armada foi apresentada pelo ministro da Marinha, em forma de projeto de lei, ao presidente da República, nos idos de 1993, que a encaminhou ao Congresso Nacional.

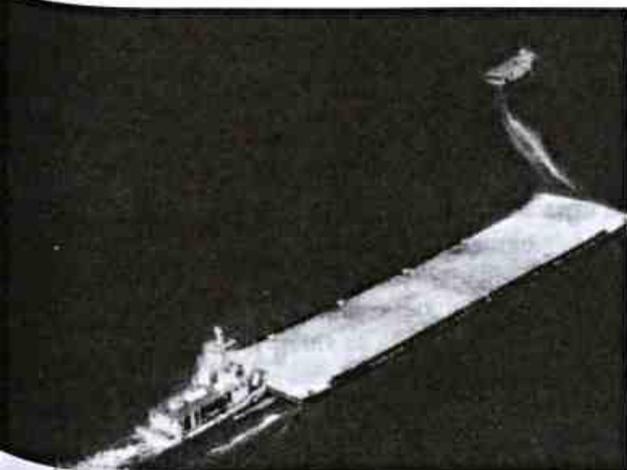


Embarcação da Empresa FOGÁS navegando na Amazônia

A lei se fazia indispensável não só para enxugar a legislação existente, como também para dar respaldo legal as ações da Autoridade Marítima, já que os antigos regulamentos do tráfego marítimo, simples atos do Poder Executivo, podiam ser facilmente questionados na Justiça.

Ao mesmo tempo que o projeto de lei tramitava no Congresso Nacional, a Dire-

toria de Portos e Costas, antevendo as transformações que ocorreriam no setor com a entrada em vigor da lei e o conse-



Empurrador e balsa descarregada singrando os estreitos entre o Rio Pará e o Rio Amazonas

qüente aumento de suas responsabilidades, empreendeu, a partir de 1994, medidas concretas na racionalização de suas instruções conhecidas por Portomarinst, adequando ao projeto de lei seus instrumentos de ação.

Este trabalho da Diretoria deu origem às normas consolidadas de transição para a Navegação Marítima, Navegação Interi-

or, Ensino Profissional Marítimo, Capitania dos Portos, Homologação de Material, Embarcação de Esporte e Recreio, dentre aquelas que deveriam ser decorrentes da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e de seu regulamento.

Vejam os alguns destaques da lei para o melhor entendimento da questão. De acordo com a **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997** (D.O.U. nº 241, de 12 de dezembro de 1997), coube à Autoridade Marítima a seguinte responsabilidade:

“Art. 3º— Cabe a autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único: No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.”

O seu artigo 4º enumera as atribuições da Autoridade Marítima as quais pela **Portaria n.º 67, de 18 de março de 1998**, do então Ministro da Marinha, foram delegadas como no quadro 1 que se segue:

ATRIBUIÇÕES	DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIA
I – Elaborar normas para:	
a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;	DPC
b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;	DPC
c) realização de inspeções navais e vistorias;	DPC
d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;	DPC
e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;	DPC

(Continua na página seguinte)

(Continuação)

ATRIBUIÇÕES	DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIA
f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;	NÃO HOUVE
g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;	DPC
h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;	DPC
i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;	DPC
j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;	DPC
l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;	DHN
m) aplicação de penalidade pelo Comandante.	DPC
II – regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;	DPC
III – determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;	DPC
IV – determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;	DPC
V – estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;	DPC
VI – estabelecer os limites da navegação interior;	DPC
VII – estabelecer os requisitos referentes as condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;	DPC
VIII – definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;	DPC
IX – executar a inspeção naval;	DN/CN
X – executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.	DPC
Siglas utilizadas: DPC: Diretoria de Portos e Costas; DHN: Diretoria de Hidrografia e Navegação DN: Distrito Naval; CN: Comando Naval	

A lei também previu delegação de competência aos Municípios para fiscalizar o tráfego de embarcações nos termos do seu artigo 6º:

“**Art. 6º** A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.”

Nas Disposições Finais e Transitórias cabe destacar dois artigos pela importância do seu conteúdo:

“**Art. 36.** As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.”

“**Art. 39** A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.”

Assim, o advento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário permitiu que as antigas intrincadas e esparsas instruções e normas, que vinham sendo analisadas, consolidadas, atualizadas e simplificadas, fossem prontamente substituídas pelas atuais Normas da Autoridade Marítima – Normam. (Veja anexo)

O SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

O Sistema teve origem praticamente com o término da Rede da Diretoria de Portos e Costas (Rede da DPC), quando as capitânicas dos portos, suas delegacias e agências foram subordinadas aos comandantes de distritos navais e comandos Navais. Sua implementação ocorreu de fato em 1995, quando o uso da expressão “Rede da DPC” foi proibida pelo ministro da Marinha de então.

O Sistema compreende o Comando da Marinha, Autoridade Marítima, o Estado-Maior da Armada (EMA), o Tribunal Marítimo (TM), a Consultoria Jurídica da Marinha (CJM), a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), o Comando de Operações Navais/ Diretoria-Geral de Navegação (CON/DGN), a Diretoria de Portos e Costas (DPC), a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), os comandos de distritos navais (DN), os comandos navais (CN), as capitânicas dos portos/capitânicas fluviais (CP/CF), suas Delegacias (DL) e Agências (AG), o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e o Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar (CIABA). Destaca-se nesse Sistema o Tribunal Marítimo pela autonomia que possui para adotar decisões técnicas de alta relevância, isentas de qualquer influência do Poder do Estado. É uma instituição pouco conhecida e compreendida pela Marinha.

A figura nº 1 permite visualizar o Sistema como um todo. Elaborada pela Diretoria de Portos e Costas em 1999, ela nos possibilita despertar para dois questionamentos.

A supervisão funcional indicada parece, no meu entender, se aplicar aos comandantes de distritos navais e comandantes de comandos navais, haja vista os últimos acidentes havidos com os Navios Mercantes *Trade Daring* e *Nedlloyd Recife* e Navio-Tanque *Bahamas*, os quais envolveram os comandantes de distritos navais e exigiram a supervisão funcional da Diretoria de Portos e Costas, orientando as ações daqueles comandos junto à Procuradoria da República, Justiça, armadores, seguradoras, P&I e outros.

O outro questionamento diz respeito ao representante regional da Autoridade Marítima. Diante da delegação de competência aos comandantes de distritos navais e comandos navais para executar a inspeção naval (Polícia Naval anteriormente), segun-

SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

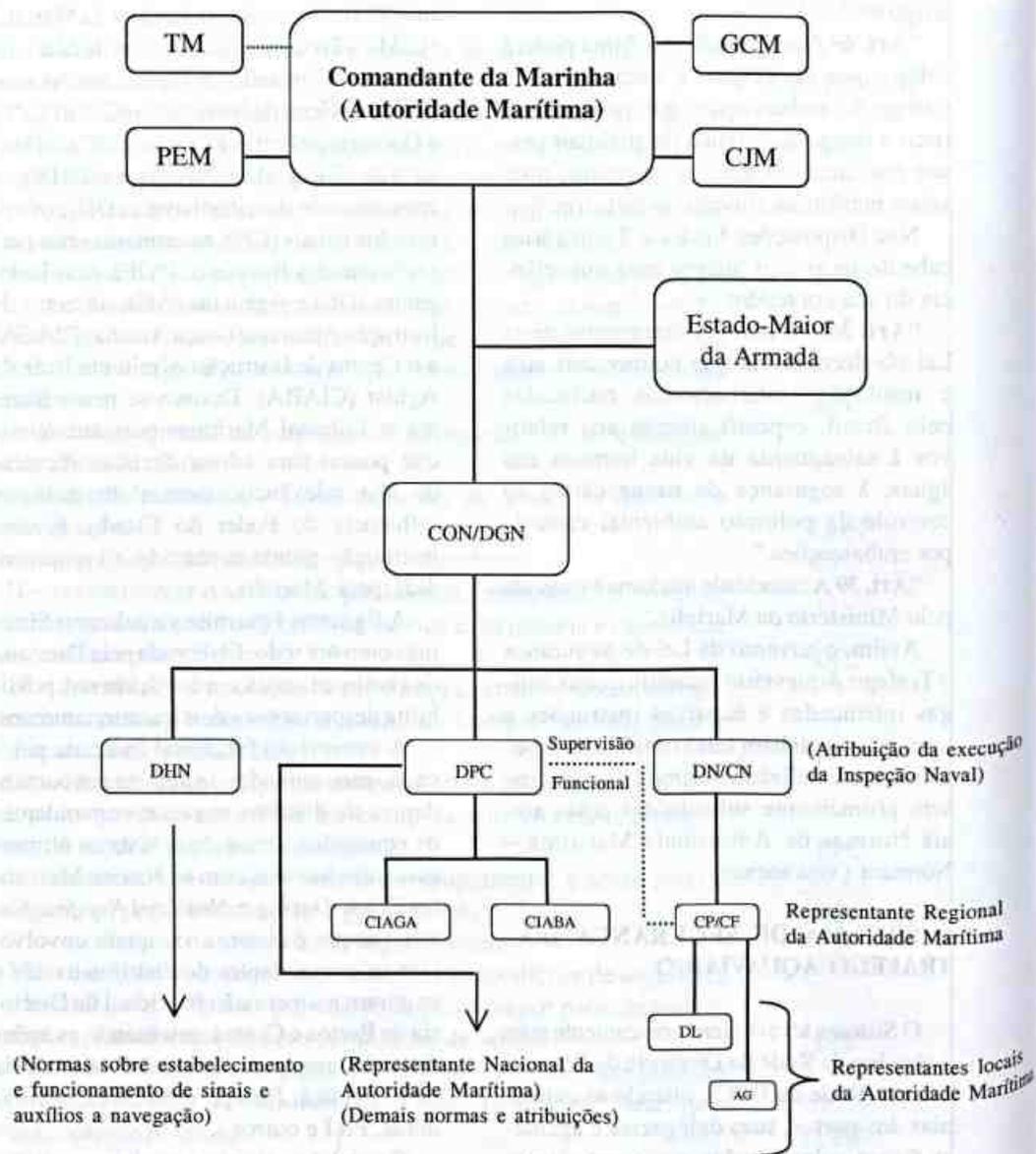


Figura 1

do as Normas da Diretoria de Portos e Costas, e do seu envolvimento político e técnico com a segurança do tráfego aquaviário sob a responsabilidade de suas capitânicas dos portos e capitânicas fluviais subordinadas, o representante regional da Autoridade Marítima parece ser de fato o comandante naval da área e não o capitão dos portos.

O Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário ainda se encontra em fase de consolidação apesar de ter se passado meia década de sua implantação. O Sistema requer ainda estrutura adequada no Estado-Maior da Armada, Comando de Operações Navais/Diretoria-Geral de Navegação e especialmente nos comandos de distritos Navais e comandos navais, para que o "Sistema" não seja uma utopia e a "Rede da DPC" uma realidade incontestável, já que os vínculos funcionais das capitânicas dos portos com a Diretoria de Portos e Costas são muito fortes pela falta de profissionalização dos seus recursos humanos.

A ESTRUTURA BRASILEIRA PARA A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

No âmbito nacional, a coordenação necessária à participação do Brasil na Organização Marítima Internacional era exercida até dezembro de 1998 nominalmente pelo Ministério das Relações Exteriores. Inicialmente, havia o Comitê Coordenador dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, com representantes permanentes do Ministério das Relações Exteriores, da Marinha do Brasil e do Ministério dos Transportes e participação eventual de outros órgãos, inclusive empresas estatais.

Funcionou até aquela ocasião um grupo de trabalho interministerial que tratava de assuntos da Organização Marítima In-

ternacional (GTI/IMO), que se reunia normalmente no Itamaraty, em Brasília, com presença de oficial do Estado-Maior da Armada (EMA), com o único e exclusivo fim de preparação da "posição política" brasileira para sessões e conferências. Para fixação da posição técnica brasileira, o GTI/IMO promovia reunião da comunidade marítima nacional na Diretoria de Portos e Costas, onde era elaborado, previamente, o documento conhecido como "posição técnica", que iria alimentar a reunião de Brasília.



Sede da Organização Marítima Internacional
– Londres – Inglaterra

Considerando a relevância da Organização Marítima Internacional (IMO), da qual o Brasil é Estado parte na promoção da cooperação entre países nas questões que afetem a segurança da navegação e da conservação do meio ambiente marinho, a necessidade de uma participação mais efetiva do nosso País naquele fórum internacional e a exigência de internalização das diretrizes e procedimentos para o transporte marítimo internacional, foi instituída, através da **Portaria Interministerial nº 367, de 18 de dezembro de 1998**, a Comissão

**COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL
(CCA-IMO)**

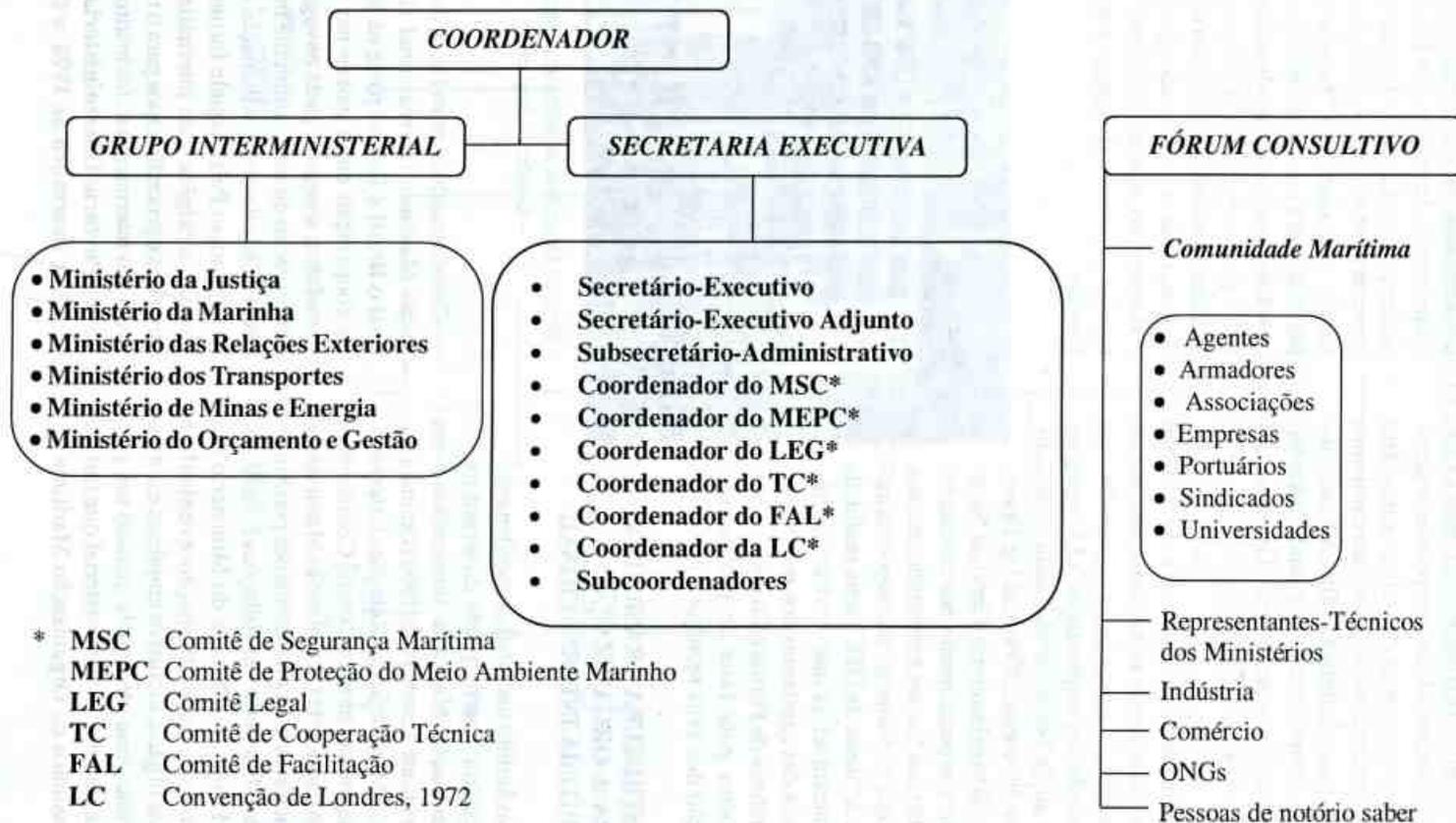


Figura 2

Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO), uma vez que o modelo de trabalho vigente já não atendia as transformações ocorridas no setor e exigiam uma participação efetiva da Marinha do Brasil.

A Comissão tem como finalidade estudar os assuntos objeto das reuniões da Organização Marítima Internacional, formular as posições a serem adotadas pelas delegações brasileiras àquelas reuniões, e propor medidas a serem implementadas internamente decorrentes dos compromissos assumidos pelo País naquela Organização. A coordenação da Comissão foi confiada ao Chefe do Estado-Maior da Armada pelos titulares dos ministérios membros a saber:

- Justiça;
- Marinha;
- Relações Exteriores;
- Transportes;
- Minas e Energia;
- Planejamento e Orçamento;
- Comunicações; e
- Meio Ambiente, Recursos Hídricos e

Amazônia Legal.

A reunião daqueles ministérios foi a melhor forma de estruturar posições confiáveis para a preservação dos interesses do Brasil na Organização Marítima Internacional. Na complementação dessa tarefa, os componentes do Grupo Interministerial não poderiam deixar de ouvir e receber a colaboração da Comunidade Marítima e das organizações não-governamentais no trato de soluções para assuntos técnicos tão complexos e diversificados; daí a existência de um fórum consultivo.

Completando a estrutura da Comissão, temos a Secretaria Executiva, ativada em 2 de julho de 1999, tendo como secretário designado o Diretor de Portos e Costas, a qual é integrada por mi-

litares e civis de apreciável vivência no trato dos assuntos marítimos internacionais e destinada a prestar apoio técnico e administrativo à Comissão. Ademais presta apoio na coordenação de estudos de assuntos afetos à Organização Marítima Internacional, com vistas a contribuir para os propósitos da Comissão.

Cumprir notar que o funcionamento dessa nova estrutura, no encaminhamento dos estudos e sugestões de posições do País às reuniões da Organização Marítima Internacional, mostrada na figura 2, eliminou a tramitação morosa de documentos através do Diretor-Geral de Navegação da/para a Diretoria de Portos e Costas como ocorria no passado.

O POSICIONAMENTO DA DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Os assuntos marítimos em países com interesse neste importante setor estratégico e econômico sofreram fortes mudanças organizacionais em decorrência de alterações no quadro político mundial, seja pelo final da Guerra Fria, seja pela globalização



Navios petroleiros descarregando e carregando em terminal da Petrobrás

do comércio mundial. A posição conservadora do Brasil em relação a esses assuntos e a falta de estruturas ágeis para resolver problemas não navais têm freqüentemente deixado a Marinha em posição de desconforto perante alguns setores da sociedade. Pretendo assim levar à consideração dos leitores, para apreciação e análise, como avalio a posição da Diretoria de Portos e Costas dentro da organização da Marinha, em conjunto com outros países e se o que estamos fazendo é o melhor para a Marinha e para a sociedade em geral.

O fortalecimento da Organização Marítima Internacional tem sido evidente nos últimos anos, tanto na segurança da navegação, como na proteção ao meio ambiente marinho; a abrangência e a complexidade dos assuntos tratados naquela organização exigiram, também, o fortalecimento da autoridade correspondente, a nível nacional, a chamada Autoridade Marítima, que no País faz cumprir a legislação internacional soberana e voluntariamente aceita.

A Autoridade Marítima diz respeito, portanto, à autoridade do Estado que é responsável por certas obrigações, tanto no que diz respeito a própria bandeira, como no que se refere às embarcações estrangeiras que freqüentam as águas jurisdicionais.

Um estudo sucinto sobre a Autoridade Marítima em 12 países mostrou que cada país tem suas próprias particularidades, ora a Autoridade é militar, ora é civil; ou é apenas uma autoridade ou está fragmentada em diversos órgãos governamentais.

Verifica-se, ainda, que a Autoridade Marítima, seja civil ou militar, está sempre um escalão abaixo do ministro correspondente, quando não é o próprio ministro.

No entanto, observa-se uma nítida separação entre assuntos marítimos e navais, quando a autoridade delegada está dentro da estrutura da Marinha de Guerra.

A nossa Marinha assumiu, com dignidade e prestígio, as principais vertentes da Autoridade Marítima; no entanto, a Marinha necessita avaliar nesse conjunto dois vetores bastante diferentes: o naval militar na sua mais nobre missão de defesa nacional e a componente do interesse público – os assuntos marítimos – também de vital importância no contexto nacional, mormente em tempo de paz. A interpretação de que ambas as áreas podem se achar dentro da estrutura da Marinha deve orientar a Administração Naval para que o segmento marítimo seja colocado na posição que lhe é devida.

Mudanças inexoravelmente ocorrem na sociedade e muitos países alteraram e estão alterando suas estruturas de Autoridade Marítima para responder mais eficazmente a essas mudanças. Podemos mencionar, a título de ilustração:

- **ALEMANHA:** em 1ª de julho de 1994, foi criada a Guarda Costeira, que coordena todas as instituições e recebe orientação política de cinco ministérios;

- **ARGENTINA:** conflito institucional entre a Prefeitura Naval e a Armada;

- **BÉLGICA:** desmilitarização, em 1ª de janeiro de 1992, da Gendarmeria responsável por parte da Polícia Naval Judiciária;

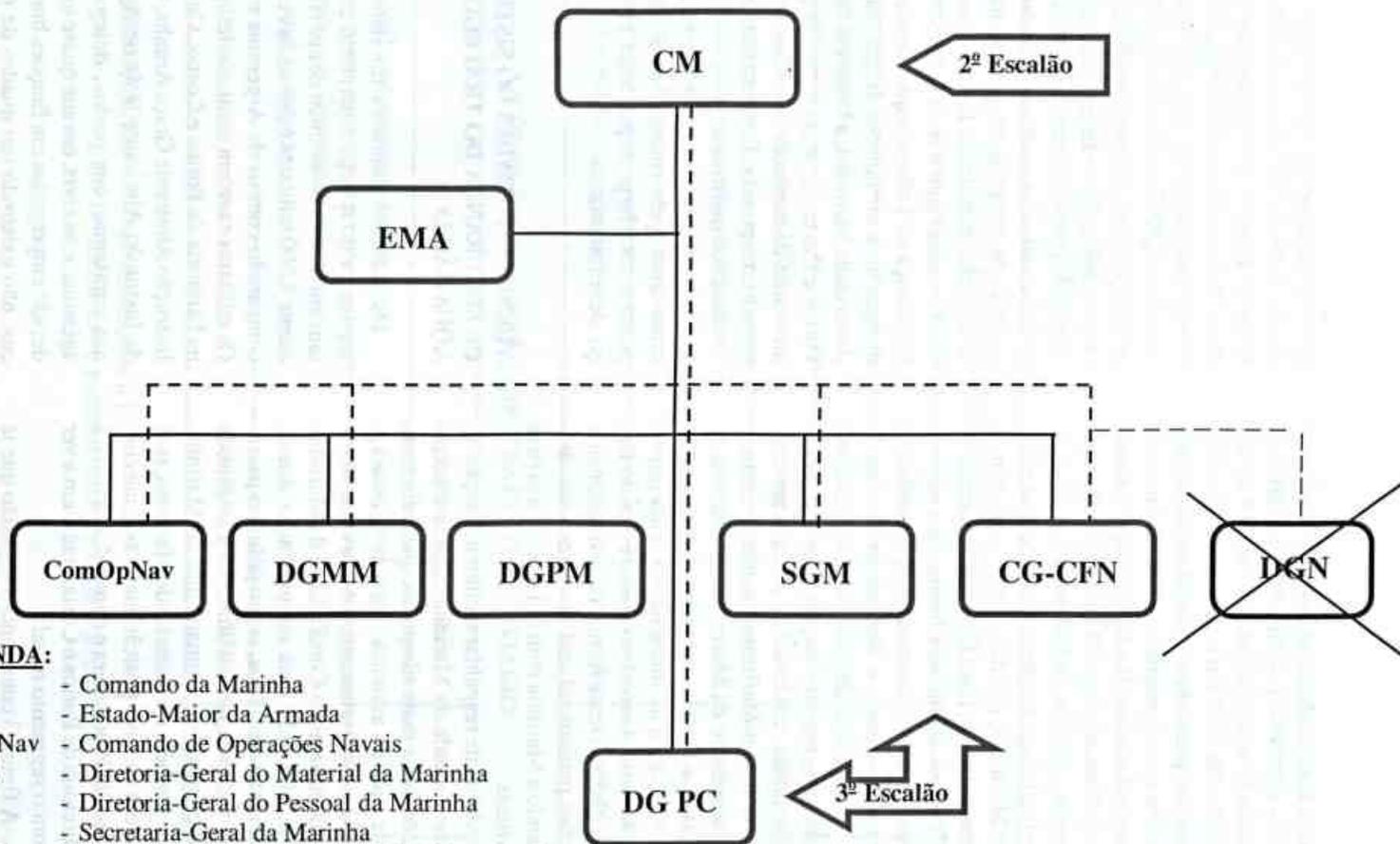
- **CHILE:** estrutura militar e profissionalizada tem respondido de forma eficaz às atribuições da Autoridade Marítima;

- **ESPANHA:** as atividades de capitania dos portos, até recentemente exercidas pela Marinha, estão sendo transferidas para o Ministério dos Transportes;

- **ITÁLIA:** em 28 de janeiro de 1994, pela Lei nº 84, foi criado o Comando-Geral do Corpo das Capitánias dos Portos, com dupla subordinação: Ministério dos Transportes e Navegação e Ministério da Defesa; e

- **PORTUGAL:** em 21 de setembro de 1995, pelo Decreto-lei nº 248, foi criada na estrutura do sistema de Autoridade Marítima

SUGESTÃO



LEGENDA:

- CM - Comando da Marinha
- EMA - Estado-Maior da Armada
- ComOpNav - Comando de Operações Navais
- DGMM - Diretoria-Geral do Material da Marinha
- DGPM - Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha
- SGM - Secretaria-Geral da Marinha
- CG-CFN - Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
- DGN - Diretoria-Geral de Navegação
- DG PC - Diretoria-Geral de Portos e Costas

ma, a Polícia Marítima (armada e uniformizada, composta por militares da Marinha).

No Brasil, não tínhamos até 11 de dezembro de 1997 um instrumento oficial definindo quem era a Autoridade Marítima, embora se depreendesse que de fato e de direito fosse o então Ministro da Marinha, hoje Comandante da Marinha (CM), exercendo o Diretor de Portos e Costas a quase totalidade das atribuições de Autoridade Marítima, por delegação, como vimos anteriormente. Foi a **Lei Complementar nº 97/99** que atribuiu de forma clara responsabilidades ao Comandante da Marinha, designando-o como a "Autoridade Marítima".

A Diretoria de Portos e Costas, como sabemos, tem atribuições essencialmente não navais, cuidando de parcela apreciável do Poder Marítimo, no entanto, entre o Comandante da Marinha e a Diretoria de Portos e Costas encontra-se um escalão voltado para assuntos navais, cuja prioridade natural envolve os interesses do Poder Naval. Dessa forma, os assuntos marítimos perdem velocidade de resposta, deixando a Marinha com o flanco aberto para críticas.

A fim de respaldar melhor a posição do Comandante da Marinha perante a sociedade, seria mais adequado, que a diretoria que trata de assuntos marítimos fosse subordinada diretamente à Autoridade Marítima ou seja, ao Comandante da Marinha, estabelecendo uma comunicação direta, sem intermediários, como já foi no passado. É claro que isso aumenta a amplitude de controle do Comandante da Marinha, que também é a Autoridade Marítima, mas parece ser uma posição mais coerente com a realidade brasileira e mundial. Ademais, a Diretoria de Portos e Costas nada tem a ver com o segmento naval.

A figura 3 contempla a sugestão que já foi realidade no passado para permitir uma análise sobre o assunto ensejando uma pro-

posta de mudança de subordinação da Diretoria de Portos e Costas, como Diretoria-Geral de Portos e Costas, porque entendo que a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) sempre foi uma ficção na estrutura administrativa da Marinha do Brasil e o Comando de Operações Navais (ComOpNav) mais uma organização desnecessária entre a Diretoria de Portos e Costas e o Estado-Maior da Armada/Comandante da Marinha, carecendo de estrutura adequada para tratar de assuntos marítimos. Diante da supervisão funcional que exerce no Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário e com a delegação de atribuições de que dispõe da Autoridade Marítima, a Diretoria-Geral de Portos e Costas deve ser exercida por um almirante-de-esquadra, membro do Almirantado, responsável exclusivamente pelos assuntos marítimos.

Na impossibilidade, por um vice-almirante com pelo menos dois anos de posto e com larga experiência em serviço de capitânicas.

VULNERABILIDADES DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Os recursos humanos do sistema de segurança do tráfego aquaviário configuram um efetivo econômico de aproximadamente 3.500 militares e servidores civis, se comparado com os da Argentina e Chile. Os militares exercem comissão temporária na Diretoria de Portos e Costas, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar e nas capitânicas dos portos, delegacias e agências, e os civis, em sua quase totalidade, são empregados em funções burocráticas, não existindo um quadro de pessoal especializado nas atividades de segurança marítima, fluvial e lacustre.

Assim, os recursos humanos, de um modo geral, apresentam certo grau de insuficiência, quantitativa e qualitativa, o que é atenuado em parte com medidas como a de delegações para certos tipos de vistorias e emissão de certificados às sociedades classificadoras.

Diferentemente do que ocorre em outros países da Rede Operativa de Cooperação Regional entre Autoridades Marítimas

(ROGRAM), especialmente no Chile e Argentina, onde, respectivamente, a Diretoria-Geral do Território Marítimo e Marinha Mercante e a Prefeitura Naval Argentina possuem quadros de pessoal com formação especializada e carreiras estruturadas para a atividade fim, no Brasil não há preocupação com a profissionalização do Sistema de Segurança (Quadro 2).

DEMANDA DE ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL¹

	<i>Argentina</i>	<i>Chile</i>	<i>Brasil</i>
Frota mercante (TPB)	716 mil	721 mil	5.283 mil
Carga movimentada/ano (1000t)	40 mil	22 mil	181 mil
Embarcações registradas ou inscritas	94 mil	47 mil	370 mil
Marítimos, Fluviários e Pescadores	51 mil	112 mil	248 mil
Litoral e hidrovias interiores (km)	16 mil	6 mil	58 mil

SISTEMAS DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO¹

	<i>Argentina</i>	<i>Chile</i>	<i>Brasil</i>
Pessoal especializado e de carreira	SIM	SIM	NÃO
Capitanias, Delegacias e Agências (ou equivalentes)	190	279	66 (58) ²
Efetivos	14.000	2.500	3.400

OBSERVAÇÕES: (1) Dados referentes à 1997

(2) O número entre parênteses traduz a situação em 1999.

Quadro 2



Navio-Tanque *Rebouças* da Frota Nacional de Petroleiros saindo do Porto do Rio de Janeiro

Ao pessoal civil e militar que garante a Diretoria de Portos e Costas, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar, capitânicas dos portos, delegacias e agências não é exigida nenhuma especialização, nem esta está disponível no País.

O pessoal civil, salvo pouquíssimas exceções situadas em setores eminentemente técnicos da Diretoria, carece de qualificações para as atividades que envolvam o conhecimento técnico especializado, além de ser vedada sua substituição por apo-

sentadoria ou falecimento, em face da impossibilidade de novas contratações. No passado, eram eles, de certa forma com suas vivências, o sustentáculo da antiga Rede da DPC.

Quanto aos militares, a par da natural insuficiente capacitação, (foram preparados para a guerra) para a variada gama de atividades que constituem um serviço de capitania dos portos, acresce a circunstância de falta de continuidade nas funções, condicionados que são pelas exigências de carreira na Marinha. Existe, inclusive, dis-

positivo normativo que proíbe os militares de voltarem a servir em capitânicas dos portos, delegacias e agências antes de decorrido tempo mínimo desde sua última comissão nessas organizações militares. Críticas são freqüentes ao desempenho do pessoal quando no exercício de suas atividades, em face da sua precária habilitação e despreparo para tal serviço. O usuário em geral conhece as normas melhor que o pessoal recém-embarcado nas capitânicas; quando começam a conhecer são movimentados para outra organização, normalmente fora do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário.



Comboio fluvial Ro-Ro navegando no Rio Amazonas

A preparação para os militares designados para servir em capitânicas dos portos, delegacias e agências, até meados da década de 90, era um diminuto estágio nas dependências da Diretoria de Portos e Costas. A partir de 1995, também somente para oficiais, passou a ser ministrado um está-

gio preparatório no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha de um mês, em tempo integral, o que, embora fosse um avanço considerável em relação ao que existia, ainda era muito pouco. Para as praças sempre se assumiu que o treinamento interno da organização militar era suficiente para o desempenho de suas incumbências. Em 2000 teve início nova modalidade de estágio que será aplicado tanto para oficiais e praças designados para servirem em capitânicas dos portos/capitânicas fluviais, delegacias e agências. Os oficiais farão módulos de estudo à distância com duração máxima de três meses e terão uma fase presencial no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha com duração de duas semanas. Já as praças terão uma fase de estudo à distância igual à dos oficiais, mas a fase presencial será na organização militar para a qual foram designadas.

A nova tentativa de preparação de pessoal para as organizações militares de execução do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, embora traduza um avanço em relação ao estágio anterior, ainda não permite criar um conhecimento sólido e consistente para o exercício da atividade. É humanamente impossível agregar um volume imenso de conhecimento, da forma proposta, da legislação e problemas da sua aplicação, das inúmeras convenções, códigos e acordos internacionais e das volumosas Normas da Autoridade Marítima. Tais estágios, no meu entender, poderão melhorar o conhecimento, que ainda será insuficiente, mesmo dispendendo razoável soma de recursos financeiros. Não devemos esquecer que serão cerca de 250 oficiais e 1.000 praças em estágio por ano, diante da substituição de oficiais a cada dois anos e praças a cada três ou quatro anos.

Cabe aqui ressaltar que o Brasil, ao assumir compromissos internacionais traduzidos por convenções e códigos pertinentes às

embarcações, sua manutenção e condução, de modo a garantir a segurança da vida humana no mar e prevenir a poluição ambiental, admite dispor de recursos humanos com habilitação e qualificação técnica adequada, em quantidade muito superior à disponível nas Organizações Militares responsáveis por fiscalizar a segurança do tráfego aquaviário, em especial da nossa Marinha Mercante e das embarcações estrangeiras em trânsito pelos nossos portos e águas jurisdicionais brasileiras.

Ademais, no que se refere às assessorias especializadas e funções altamente técnicas do órgão de supervisão funcional da Marinha do Brasil e dos órgãos de formação de pessoal para a Marinha Mercante, também são notórias as deficiências em número e qualificações.

que sucede com Autoridades Marítimas de países latino-americanos com responsabilidades marítimas muito inferiores às nossas, o número de nossos visto-riadores realmente qualificados era irrisório. Isto era conhecido pela comunidade marítima nacional e tínhamos que admitir como vulnerabilidade. Nas condições atuais, a questão foi contornada através de oficiais da Reserva Remunerada contratados por Tarefa por Tempo Certo.

É oportuno reconhecer, também, que é baixa a qualidade das vistorias de embarcações realizadas pelo pessoal das capitânicas dos portos, delegacias e agências, assim como é instável a nossa permanente capacidade de fiscalizar e acompanhar as atividades das sociedades classificadoras às quais delegamos competências.



Navio-químico descarregando em terminal privado da Petrobrás

A ausência de um quadro de Inspectores de Navios na administração pública para exercício hábil e consciente das atividades mínimas indispensáveis aos controles de navios pelo Estado de bandeira e, principalmente, Estado do porto, é flagrante. Ficou evidenciado, por ocasião da realização, no Rio de Janeiro, em 1993, do Curso Avançado para Inspectores de Navios, ministrado pela Organização Marítima Internacional, o seguinte fato: mesmo comparativamente ao

A solução adequada e, a meu ver, mais facilmente exequível a curto e médio prazo, seria a criação de um aperfeiçoamento para oficiais oriundos da Escola Naval e do Quadro Técnico, que poderia ser chamado de "Capitanias" ou "Guarda-Costas" (o nome é irrelevante) e a criação de um Serviço Geral de Capitânicas (SGC) e de um curso de especialização para praças de "Capitanias" ou "Guarda-Costas".

O aproveitamento de oficiais de Náutica e de Máquinas formados pelo Centro de

Instrução Almirante Graça Aranha e Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar, para o ingresso no Quadro Técnico com vistas ao novo aperfeiçoamento a ser criado, parece merecer um estudo mais aprofundado pelo setor de pessoal da Marinha.

A solução em questão implica, certamente, em alterações no Plano de Carreira de Oficiais de Marinha (PCOM) e no Plano de Carreira de Praças da Marinha (PCPM), ambos aprovados por Portaria Ministerial e, portanto, não excedendo o âmbito normativo da Marinha.

Tal solução, em princípio, não implica em aumento significativo de recursos humanos, já que as organizações militares são hoje mobiliadas com militares de vários corpos, quadros e especialidades.

Com esta solução estou convencido de que poderemos realizar com eficiência um "Serviço de Capitania dos Portos" ou "Serviço de Guarda-Costa" competente dentro da própria Marinha, afastando definitivamente a possibilidade de criação de uma Guarda Costeira independente.

A sugestão para o caso, portanto, é a criação de um aperfeiçoamento para oficiais do Corpo da Armada e oficiais do Quadro Técnico, estes últimos oriundos das escolas de formação de oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), por terem, diferentemente dos demais, um razoável conhecimento para o serviço no Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, que inclui os comandos de distritos navais e comandos navais, e a criação de um Serviço Geral, a semelhança do Serviço Geral de Navegação (SGN), e de um curso de especialização de praças para o serviço de capitania dos portos, suas delegacias e agências, visando o atendimento dos aspectos relevantes que se seguem:

- diminuir a vulnerabilidade decorrente da falta de pessoal habilitado e qualificado, no número que se faz necessário, ao serviço dos órgãos de formação, execução e fiscalização do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário; e

- melhor atender à vasta extensão aquaviária a cobrir e às deficiências naturais de um país em desenvolvimento, que prejudicam o cumprimento, pela Autoridade Marítima Brasileira, das responsabilidades de Estado de bandeira e Estado do porto que lhes são inerentes.

Ao tempo que a presente sugestão objetiva apresentar uma solução exequível e de implementação relativamente fácil para os problemas indicados, também propicia a obtenção das seguintes vantagens:

- contornar a classificação, dentro do novo regime jurídico único, dos oficiais da Marinha Mercante dos Centro de Instrução Almirante Graça Aranha e Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar em administradores de ensino, visto que não é permitido há muito tempo contratar oficiais de Marinha Mercante pelos centros de instrução. A aposentadoria dos oficiais da



Barca de passageiros da travessia da Baía de Guanabara entre a Praça XV e a Ilha de Paqueta

Marinha Mercante em serviço nos centros provocará, a curto prazo, uma lacuna séria, face aos impedimentos legais;

- ter na Diretoria de Portos e Costas e onde for mais conveniente (distrito naval/comando naval ou capitania dos portos) equipes altamente qualificadas para fiscalizar os engenheiros navais e sociedades classificadoras autorizados a fornecer atestados de vistoria, ou para a própria Marinha conduzir vistorias, quando julgado conveniente; e

- concentrar a fiscalização direta nas embarcações de transporte de passageiros, especialmente as que prestam serviços públicos, aprimorando os procedimentos e conduta do pessoal nas ações de inspeção naval.

Outra vulnerabilidade diz respeito a manutenção dos órgãos de direção, formação e execução do sistema de segurança do tráfego aquaviário.

Desde o início da década de 90, Diretoria de Portos e Costas, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar e capitânias dos portos com suas delegacias e agências estão sendo sustentados com recursos financeiros do Fundo de Ensino Profissional Marítimo. Tais recursos do Fundo não só atendem aos projetos de atividades padronizadas das organizações militares, como aos projetos de investimento do Plano Básico da Diretoria, do Plano Diretor da Marinha sem falar no custeio dos cursos, bolsas e transporte de alunos dos Programas de Ensino Profissional Marítimo para aquaviários, portuários e empregados de agências e empresas de navegação.

A arrecadação mensal do Fundo, fruto das contribuições ao Instituto Nacional de Seguridade Social das empresas de navegação, dragagem e pesca, agências de navegação, administrações portuárias, terminais privados e empresas de operação por-

tuárias, parece não ser suficiente para atender os atuais gastos mensais de manutenção com o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário. Esta situação provoca uma descapitalização permanente do Fundo do Ensino Profissional Marítimo para complementar os gastos com o funcionamento das organizações do sistema. Uma das conseqüências imediatas desta situação é a suspensão da execução dos projetos de investimento. Em três anos o Fundo do Ensino Profissional Marítimo teve os seus recursos reduzidos a menos de 50% do disponível no começo de 1997.

Existe no presente um esforço em aumentar a arrecadação mensal através da identificação das entidades contribuintes do Fundo que estão inadimplentes.

O grande perigo que cerca o sistema de segurança é a possível extinção do Fundo ou por esgotamento dos seus recursos ou por decisão do governo, orientado pela área econômica, que de há muito tempo vem tentando acabar com vários fundos, dentre eles o Fundo Naval e o Fundo do Ensino Profissional Marítimo.

Deste modo, o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário convive, no momento, incomodamente, com o fantasma da limitação e do contingenciamento de recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) e com a vontade latente da área econômica do governo de acabar com o mesmo. A não existência do Fundo significará o colapso do sistema com graves conseqüências para a Segurança do Tráfego Aquaviário. Acredito que a Marinha saberá contornar tal situação, apesar dela se traduzir em grave vulnerabilidade para o sistema.

CONCLUSÃO

Acredito que a abordagem sobre a segurança do tráfego aquaviário brasilei-

ro possibilitou aos leitores travarem um conhecimento, ainda que superficial, sobre o nosso sistema de segurança com suas peculiaridades e vulnerabilidades.

Gostaria de destacar, ao concluir este trabalho, que o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, oriundo da antiga Rede da Diretoria de Portos e Costas, permanece com um número muito econômico de Organizações Militares Prestadoras de Serviço à Sociedade (OMPS-S), cujo número tem diminuído em relação aos da antiga rede. Vimos que tais organizações carecem de profissionalização indispensável a qualquer sistema moderno, a exemplo do sistema

profissional naval, segundo a Política Básica da Marinha. Todos nós sabemos que não há sistema que funcione corretamente de forma amadorista. Precisamos pensar em um Serviço de Guarda-Costas ou Serviço de Capitâncias, a semelhança do Serviço de Hidrografia, com pessoal profissional, ainda mais tratando-se de um serviço de segurança.

É preciso superarmos a síndrome do medo no trato de interesses de pessoas, grupos e instituições da sociedade. O nosso preparo é fundamental para lidar com as atividades marítimas e seus conflitos de interesse, que vez por outra, acabam na Justiça. Não há como ter uma

conduta naval no trato dos assuntos marítimos.

Ademais, existe outra questão que é o receio da Administração Naval com a corrupção que possa grassar no sistema com a profissionalização e permanência prolongada do pessoal militar nas capitâncias dos portos, suas delegacias e agências. O problema, no meu entender, não está na profissionalização dos recursos humanos, mas sim nos seus valores morais e éticos. Instrumentos coercitivos e ágeis a

instituição dispõe para eliminar qualquer mal que possa ocorrer.

Finalmente, lembraria aos leitores que os conhecimentos sobre atividades marítimas proporcionados pelo

Curso de Política e Estratégia Marítimas, apenas aos capitães-de-mar-e-guerra, são relativamente superficiais, demandando aprofundamento futuro nos diferentes assuntos do Poder Marítimo, quando servir no Estado-Maior da Armada, Comando de Operações Navais, comandos de distritos navais/comandos navais e capitâncias dos portos. Assim, apenas almirantes e capitães-de-mar-e-guerra, com seu conhecimento obtido no curso citado, estão em condições de prestar algum assessoramento no campo marítimo, já que faltam quadros na Administração Naval com o adequado conhecimento profissional para tal.

Não há sistema que funcione corretamente de forma amadorista

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Segurança da navegação /; Organização; DPC;

NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

NORMAM Nº	ASSUNTO
01	Para Embarcações Empregadas na Navegação de Mar Aberto
02	Para Embarcações Empregadas na Navegação Interior
03	Para Embarcações de Esporte e Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinhas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas
04	Para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas sob Jurisdição Nacional
05	Para Homologação de Material e Autorização de Estações de Manutenção
06	Para Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro
07	Para Atividades de Inspeção Naval
08	Para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas sob Jurisdição Nacional
09	Para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação
10	Para Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos
11	Para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Nacional
12	Para o Serviço de Praticagem
13	Para Aquaviários e Amadores
14	Para Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras Para Atividades Subaquáticas
15	Para Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação da Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem, em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores
16	Para Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação da Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem, em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores
NORIP	Normas Orientadoras para as Capitânias
MANIN	Manual do Inspetor Naval
NORGEV	Normas Orientadoras para os Inspetores de Navios do Grupo Especial de Vistorias e do Controle de Navios pelo Estado do Porto
NEPM	Normas para o Ensino Profissional Marítimo



Balsas de grãos e empurradores da Hidrovia Tietê-Paraná

O estado da arte bélica no início do século XX

HAROLDO BASTO CORDEIRO JUNIOR
Contra-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução

A estratégia terrestre

A estratégia marítima/naval

A estratégia marítima clássica – Mahan

A jovem Escola – Almirante Aube

A guerra no mar – A tática

As condições atmosféricas

Velocidade e posição relativa

As instruções de Sua Majestade

As principais ações navais do século XIX

A evolução tecnológica nos meios de fazer a guerra no mar

A Batalha de Sinope

Guerra Civil Norte-Americana

A Guerra do Paraguai

A Batalha de Lissa

A Batalha do Rio Yalu

O afundamento do Maine

A época dos canhões de grosso calibre ou “canhões x couraça”

As minas e os torpedos

Conclusão

INTRODUÇÃO

A despeito do progresso tecnológico no campo das armas, que ocorrerá durante o século XIX, somente existiam, no início do século XX, **duas estratégias** para a imposição da vontade dos países pelo uso da força:

- uma, **em terra**, no embate direto dos Exércitos, com características próprias de dimensão limitada, de movimentação restrita e de íntima ligação com o terreno, onde o propósito era a derrota do Exército adversário; e

- outra, **marítima/naval**, que se desenrolava no ambiente marítimo, sem obstáculos físicos, onde os oponentes não podiam viver do terreno (obrigando a considerável esforço logístico), mas que confere, às forças envolvidas, grande mobilidade e, em especial, a possibilidade de se posicionar, sem invadir fronteiras e fora do alcance do armamento do inimigo, nas áreas oceânicas de onde se possam projetar sobre o oponente; nesta, o propósito é o estabelecimento do domínio da área marítima necessária a seus propósitos, visando a usá-la em sua plenitude, e a negar ao adversário, potência marítima ou terrestre, os recursos necessários a seu esforço de guerra e que precisa obter fora de seu território, ou a impedi-lo de, através o mar, transportar seus Exércitos; exaurido o inimigo, a potência marítima se projeta sobre seu território, na ocupação final, sempre terrestre, ou o obriga, pela degradação material e moral de suas forças e população, a aceitar a derrota e a vontade do vencedor.

O século XX se inicia, pois, sob a égide das chamadas estratégias clássicas – a terrestre, consolidada por Clausewitz, em seu clássico *Da Guerra*, e a marítima/naval, consolidada por Mahan, em sua obra *A Influência do Poder Marítimo e Naval sobre a História*.

Entre as obras existe, além do teatro que vai assistir à atuação das forças, uma diferença que é tanto temporal quanto espacial. Enquanto Clausewitz escreve sob a influência das guerras napoleônicas – que viveu –, Mahan, em um retrospecto histórico, analisa a influência que considera terem tido os Poderes Marítimo e Naval na formação e consolidação de impérios – especialmente o britânico.

Clausewitz retrata, pois, o instante, as armas e os conceitos estratégicos militares vigentes na ocasião em que escreve; Mahan descreve o passado, analisa fatos que não testemunhou e dos quais tira conclusões que generaliza e que, mais seus seguidores que ele, passam a considerar dogmas.

A ESTRATÉGIA TERRESTRE

O grande estudioso da guerra terrestre, Clausewitz, escreve sobre a guerra vendo-a como um instrumento da política nacional.

Tal visão, filosófica, retrata pragmaticamente o período de transição histórica em que viveu, porque, até a época napoleônica, nada tinham as guerras de nacionais, na acepção da palavra – seu alcance era restrito, seus objetivos limitados (às vezes ao desejo ou interesse de senhores feudais ou de casas reais – as guerras religiosas, as guerras de sucessão) e, às vezes, irracionais; o custo das guerras era coberto por empréstimos ou financiamento por outros países (a Grã-Bretanha, normalmente, armando o braço continental de sua política e arcando com as despesas de preparação e manutenção de Exércitos de mercenários).

A própria constituição dos Exércitos refletia a restrição espacial das guerras pré-napoleônicas: eram constituídos por servos ou por mercenários recrutados por perf-

odos de tempo, cujo envolvimento na guerra dependia do comprometimento, não muito rígido, nunca total, com os interesses da casa reinante, do pagamento e da promessa de saque às regiões conquistadas.

Não existia uma logística, na acepção da palavra, e a tropa vivia do terreno conquistado.

Assim, o Exército era um instrumento altamente dispendioso e de discutível fidelidade a seus comandantes, e estes estavam mais preocupados em poupar a vida de seus homens do que em participar de batalhas campais decisivas. Com efeito, as guerras pré-napoleônicas eram constituídas de manobras, movimentos, fintas, evitando, sempre que possível, o engajamento direto e decisivo. Já nas guerras da Revolução Francesa (em que a França lutava por sua sobrevivência contra as monarquias absolutas dos outros países da Europa) e nas guerras napoleônicas, o Exército francês, formado por soldados egressos do povo, por patriotas, buscava não a manobra para evitar perda de vidas, mas para decidir a ação, utilizando os conceitos de massa, de concentração de força e de ofensiva que tão caro custaram a seus adversários nesse período. A manobra estratégica adotada pelos Exércitos franceses busca sempre o aniquilamento do oponente.

Tal manobra, tudo indica, permanece atual nos dias de hoje, exceto quando o conflito se desenrola em ambiente em que é restrita a mobilidade das forças ou que favoreça à infiltração, como na guerra na selva e na guerrilha rural.

Selecionados a ocasião e o local em que se espera travar o combate (e isso é, normalmente, do âmbito da Estratégia), a disposição das forças pertence ao campo da Tática, que procurará a melhor forma de utilizar o armamento disponível, dentro das condições do terreno. **A formação mais tradicional das forças terrestres**, como se

pode observar pelo estudo das grandes batalhas terrestres, se compõe da **frente** (constituída pelas forças mais pesadas, dotadas de armas de maior alcance e, conseqüentemente, de menor mobilidade), posta perpendicularmente à direção em que se vislumbra desfechar o ataque principal ou de onde se espera provir o ataque do inimigo e de **flancos** (onde se situam as forças mais leves, com armamento de menor alcance, mas dotadas de maior mobilidade).

Atrás das forças dispostas para o combate, localizam-se as forças em reserva, que serão empregadas, de acordo com a necessidade, para aumentar a pressão sobre o inimigo, onde ele se mostrar mais vulnerável, ou reforçar as partes da frente que se virem mais pressionadas por ele.

Outro elemento a merecer definição são as **linhas interiores**, as linhas de comunicações que ligam as forças prontas para o combate a seu principal centro de suprimento, e que devem merecer cobertura para não só garantir o recompletamento de homens, armas, provisões e munição necessários à continuação do combate, como a permitir a evacuação de feridos e uma eventual retirada.

Uma vez dispostas as forças para o combate, cabe ao partido que se propõe à ofensiva o início dos movimentos na direção que escolheu para desfechar o ataque – **a manobra ofensiva**.

A distinção entre os tipos de manobras ofensivas, de suas variações ou combinações tem sido uma das preocupações dos estudiosos da guerra, sendo importante registrar que nem mesmo os novos tipos de armas e as novas tecnologias foram capazes de alterar os **tipos clássicos de manobra ofensiva**, que são: a penetração (ou rompimento da frente), o envolvimento dos flancos, a manobra ofensiva-defensiva e as alterações de eixo (chamadas *turning movements*).

— **A penetração** (ou rompimento da frente) — uma das mais antigas manobras táticas — é a realização do ataque principal na direção da frente inimiga, visando romper a linha inimiga, enquanto ataques secundários executados ao longo da linha inimiga e de seus flancos, impedem a liberação das reservas do inimigo para reforçar o ponto que está sofrendo o ataque principal. Na História encontram-se, como exemplos clássicos da manobra de penetração, as batalhas lutadas pelo Duque de Marlborough (no princípio do século XVIII).

— **O envolvimento** é a manobra na qual um ataque secundário é realizado para prender o centro da linha inimiga enquanto um ou ambos os flancos do inimigo são envolvidos, para forçar o inimigo a combater em várias direções, ser desalojado de sua posição ou destruído. O desenvolvimento tecnológico propiciou o aparecimento de variações a esta manobra: o **ataque anfíbio** (quando o flanco inimigo que se apóia no litoral é envolvido por tropas desembarcadas em sua retaguarda) e o **envolvimento vertical** (com tropas aerotransportadas). Exemplos clássicos de envolvimento singelo foram os realizados por Alexandre, o Grande, em Arbela (ou Gaugamela, 331 a.C.) e pelo General Robert E. Lee em Chancellorsville (1863); exemplos clássicos de envolvimento duplo são os realizados por Hannibal (Batalha de Cannas -216 AC) e pelo General Daniel Morgan na Batalha de Cowpens (1781, na Guerra de Independência dos Estados Unidos).

— **A manobra ofensiva-defensiva** consiste na retenção do ataque principal até que o inimigo haja exaurido suas forças em seu ataque, ou simular retirada, em face do ataque do inimigo, para induzi-lo a abandonar sua posição. Essa manobra que, de certa forma, parece conceder ao inimigo a iniciativa das ações, só pode ser tentada a partir

de uma forte posição defensiva ou, em desespero, à constatação de não existir espaço para uma retirada organizada. Do primeiro caso são exemplos clássicos duas das batalhas da Guerra dos Cem Anos, Crécy (1346) e Agincourt (1415); do segundo, as ações de William, o Conquistador, na Batalha de Hastings (1066), e de Napoleão, na Batalha de Austerlitz (1805).

— **A manobra de alteração de direção** consiste em uma aproximação indireta, em que não é buscado como objetivo a frente ou o centro da linha do inimigo, mas sim suas linhas de comunicações interiores. Nela, o ataque é desfechado em direção a um dos flancos do inimigo e, quando este é transposto, o eixo de avanço é girado na direção das linhas interiores do inimigo, de forma a forçá-lo a abandonar uma posição forte ou aceitar o risco de se ver isolado e privado de seus suprimentos e/ou reforços. Não deve essa manobra ser confundida com o envolvimento, em que o objetivo físico do ataque é a força inimiga, o centro de sua linha de frente. Napoleão era um mestre nas manobras de alteração de direção e, entre 1775 e 1812, as realizou muitas vezes; o Gen. Robert E. Lee se utilizou dessa manobra na Segunda Batalha de Bull Run (1862).

— **A manobra conhecida como interposição** (que alguns consideram como uma estratégia, não como uma manobra) é fruto da evolução política das sociedades ao longo dos tempos, não devendo ser considerada como uma das manobras ofensivas clássicas, até porque seu propósito não é estritamente militar, e sim político. Consiste em interpor-se uma força de um terceiro partido, por exemplo, um organismo internacional ou uma das superpotências (como ocorreu durante o período de bipolarização político-militar após a Segunda Guerra Mundial), entre as forças de dois possíveis contendores, com os propósitos políticos de evitar o engajamento, fazer com

que seja reavaliada a situação político-estratégica de seu confronto, evidenciar, a ambos os contendores, o interesse do terceiro partido em evitar o confronto ou ameaçar, por sua presença, o partido que se propuser a realizar o ataque. Obviamente, manobra dessa natureza dificilmente pode ser tentada em terra, em virtude dos problemas advindos da realidade geográfica, mas, no mar, já foi realizada em duas ocasiões, no terceiro quartel do século XX, quando a Esquadra do Pacífico (Estados Unidos) se interpôs entre as forças da China comunista, que se propunha a invadir Taiwan e as forças da China Nacionalista e, mais recentemente,

quando um esquadrão da Marinha norte-americana se interpôs entre a força naval indiana que pretendia efetuar ataques aéreos sobre Bangladesh e a terra. A manobra de interposição pode ser considerada como o sucedâ-

neo moderno da chamada "Diplomacia de Canhoneira" e um exemplo clássico de uma tentativa de interposição pode ser encontrado na própria História do Brasil, na tentativa britânica de desembarcar tropas, em 1891, para "proteger os súditos britânicos" e que suscitou a resposta de Floriano Peixoto ao embaixador britânico sobre como seriam recebidas as tropas desembarcadas com esse propósito - "à bala".

A ESTRATÉGIA MARÍTIMA/NAVAL

É preciso reconhecer a existência, no mar, de interesses (ou vontades) conflitantes sobre o uso que se lhe pretenda dar. Seria utópica uma visão em que o mar, via de transporte e fonte de recursos, fosse imaginado como pertencente a toda a hu-

manidade, que o usaria para a satisfação de suas necessidades e interesses, quaisquer que fossem. Mesmo em tempo de paz, deve-se considerar latente a existência de um contencioso econômico quanto ao uso do mar. E, como no mar não existem fronteiras, haverá que estabelecer limites geográficos (já foi o alcance do canhão, hoje são as zonas econômicas exclusivas) às soberanias (e economias) a ele lindeiras ou que o pretendam usar, bem como regras específicas para a salvaguarda da vida humana no mar, o interesse de países neutros a conflitos e a segurança da navegação.

Em tempo de guerra, quando o contencioso entre dois países

se projeta sobre o mar, e ele se transforma em palco do entrelaço de vontades, é lógico que os litigantes desejem usá-lo em proveito de suas estratégias militares, cada um pretendendo usá-lo e negar, ao inimigo, o seu uso.

Assim, o uso do mar pressupõe o exercício de um certo grau de controle sobre a área marítima que se pretenda utilizar. A situação normal é, portanto, a existência de uma disputa pelo uso do mar, até que seja estabelecido o mais alto grau de controle sobre o seu uso, ou que um dos litigantes, por omissão ou desídia, prefira abdicar da disputa. No caso de ocorrer essa disputa, podem ser adotadas três estratégias diferentes:

1ª - destruir, em uma batalha decisiva, a força naval do inimigo;

2ª - mantê-la bloqueada em suas bases, impedindo-a de se fazer ao mar; ou

3ª - obter o grau de controle necessário, por meio de uma campanha de atrição.

O vencedor da disputa pode usar o mar como lhe aprouber, seja como via de comu-

Mesmo em tempo de paz, deve-se considerar latente a existência de um contencioso econômico quanto ao uso do mar

nicações para o tráfego marítimo de seu interesse, seja para o deslocamento de suas forças terrestres.

Ao vencido cabe, por meio de ações de atirção, procurar solapar o controle exercido pelo vencedor e, por meio de ações de corso, dificultar, ou mesmo impedir, o tráfego marítimo de interesse do vencedor.

Em uma comparação com a guerra terrestre, pode-se dizer que o mar abriga as "linhas de comunicações interiores", que ligam as "frentes" ao principal centro de suprimentos das forças em combate, as bases navais e estaleiros de apoio.

As Marinhas de Guerra foram criadas para a defesa dos navios mercantes contra a pirataria e o corso (este institucionalizado por Elizabeth I, da Inglaterra) e por que não dizer, a partir da pirataria e do corso, e para o transporte de forças terrestres para a periferia dos continentes. Desde logo se percebe a possibilidade de atuar o Poder Naval que elas representam em ambientes e com propósitos distintos, conforme executem uma estratégia que se implemente no ambiente marítimo, ou quando se destinem a projetar o Poder Militar sobre o ambiente terrestre. Quando o Poder Naval atua na disputa do controle de áreas marítimas ou na proteção ao tráfego marítimo, realiza o esforço principal de uma estratégia marítima e naval; mas quando projeta poder sobre terra, o esforço principal é realizado pela força posta em terra, cabendo, pois, ao Poder Naval contribuir para a consecução de uma estratégia terrestre. Dessa forma, o Poder Naval é o instrumento de força do Poder Marítimo enquanto realiza a proteção do tráfego marítimo e das áreas de onde se extraem os recursos naturais e minerais existentes no oceano; é, também, o instrumento de força da Estratégia Naval, quando se propõe a disputar e a exercer o controle de áreas marítimas; e, quando transporta forças para atuar em outras re-

giões ou efetua, a partir do mar, o lançamento de armamento sobre território inimigo em proveito de estratégia mais abrangente, é o componente naval dessa estratégia (o que é especialmente verdadeiro nos dias atuais). Nessa dicotomia encontra-se, subliminar, uma aparente contradição, eis que as unidades navais concebidas e construídas para atuar na proteção ao tráfego marítimo não se prestam (especialmente nos dias de hoje), a não ser com severas restrições, a atuar na projeção de poder.

Foi a Inglaterra, país insular e que procurava manter-se à margem dos conflitos em território europeu, que transformou a Marinha de Guerra em instrumento de poder, buscando negar, a seus adversários continentais, o uso do mar:

- primeiro, patrocinando corsários e piratas para se apropriar dos recursos extraídos pela Espanha de suas colônias no Novo Continente;

- depois, para assegurar sua invulnerabilidade espacial, quando ameaçada de invasão pela Espanha, no episódio da Invencível Armada e, séculos mais tarde, pela França;

- já no século XVII, para a disputa, às Províncias Unidas, do tráfego marítimo comercial para o centro e o leste da Europa, nas três guerras anglo-holandesas, precipuamente guerras comerciais, travadas exclusivamente no mar e sem objetivos em terra; e

- quando decidiu conquistar colônias e construir seu império, usou o mar para o transporte de tropas terrestres para a periferia de outros continentes.

A História está repleta de exemplos que ilustram a forma como os contenciosos políticos se alastraram aos oceanos, seus diferentes propósitos, a forma como o Poder Naval foi empregado para atingi-los e seus resultados e repercussões:

- com o propósito de impedir, ou prevenir, o transporte de tropas do adversário para uma possível invasão de um território metropolitano insular, encontram-se as batalhas contra a Invencível Armada, da Baía de Quiberon, do Cabo de São Vicente e de Trafalgar;

- para assegurar a posse de colônias ultramarinas, encontram-se as Batalhas de Trichinópolis (1752) e Madras (1757), na Índia, as ações que conduziram à queda de Louisbourg, Quebec e Montreal (1758-60) e das possessões espanholas nas Antilhas (1763) e, mesmo, as Guerras do Ópio, no século XIX;

- para impedir o acesso do inimigo aos recursos necessários a seu esforço de guerra, submetendo-o a pressões econômicas que afetariam sua economia e o moral de sua população, podem-se mencionar o bloqueio, após a destruição da Esquadra franco-espanhola em Trafalgar, à Europa napoleônica, o bloqueio dos portos da costa leste do Estados Unidos da América do Norte (na guerra de 1812), o bloqueio dos portos confederados (na Guerra de Secessão norte-americana) e o bloqueio que os países da Tríplice Aliança impuseram ao Paraguai.

Como exemplos da projeção do Poder Naval sobre terra, pode-se citar o bombardeio a fortalezas que comandavam o acesso a portos inimigos (durante a guerra da Criméia, as diversas ações realizadas no Mar Negro e, no Báltico, a passagem da fortaleza de Sveaborg).

Como exemplos de projeção do Poder Naval visando à destruição de navios em aprestamento no interior de portos, pode-se mencionar as Batalhas de Aboukir e Copenhagen (esta a precursora de Port Arthur e Pearl Harbor), em que a projeção do Poder Naval persegue uma clara contribuição a uma estratégia naval.

Como exemplo de contribuição à estratégia terrestre, pode-se mencionar os bombardeios aos fortes do Mississipi (na Guerra Civil norte-americana) e as passagens de Tonelero e Humaitá (na Guerra do Paraguai).

E pode-se considerar, também, a existência de uma **estratégia periférica**, na qual o Poder Naval atua em proveito do Poder Terrestre, com a colocação, na periferia de teatros continentais, de tropas do Exército, visando desviar forças terrestres do inimigo do teatro principal, como o desembarque, sem qualquer oposição naval, do Exército de Wellington em Lisboa (01/08/1808), na Guerra Peninsular.

O progresso tecnológico, representado pela transição da vela para o vapor, pelo couraçamento dos navios e pelos canhões de grosso calibre, com projetis dotados de maior velocidade inicial, maior capacidade de penetração de couraças, maior precisão, e instalados em torres capazes de conteirar, ocorrido na segunda metade do século XIX, se não alterou os propósitos da estratégia naval, modificou alguns de seus parâmetros. Estas inovações repercutiram no panorama político mundial, nas estratégias marítima e naval e na tática naval, como será analisado a seguir. A transição da vela para o vapor criou a necessidade de estações para reabastecimento de carvão de modo a assegurar às forças navais não só o combustível como, também, instalações adequadas às manutenções ainda precárias corretivas e preventivas das máquinas e armamento – já não eram os portos apenas fortificados, adequados a servir como bases ou estações navais –, o que contribuiu para a difusão do colonialismo. A propulsão a vapor alterou, também, a autonomia e capacidade de durar em ação das forças navais, o que viria a afetar profundamente a estratégia do bloqueio naval, por não ser mais possível manter permanente-

mente em posição o número de navios necessários a implementá-la – pagava-se, assim, o preço estratégico de terem as unidades navais de permanecer nas proximidades de suas estações de reabastecimento de combustível.

A estratégia marítima clássica – Mahan

A estratégia marítima clássica foi consolidada por Albert Thayer Mahan, que escreveu sua obra na última década do século passado, cristalizando a atuação dos

poderes marítimo e naval de um país insular, cujo território era invulnerável ao armamento então existente, e que ocupava excepcional posição estratégica, dominante em relação ao tráfego marítimo da época. Mahan projetou, de certa forma, a posição insular da Grã-Bretanha em face da Europa na época da vela, à posição insular do Estados Unidos da

América do Norte em relação ao mundo da época do carvão. Seu ideário, mais uma visão geopolítica centrada no mar do que um estudo histórico, em que vê o mar como um todo indivisível, de uso universal (*a great common*), mas que só pode ser usado como instrumento da política se respaldado em um Poder Naval adequado, acentua, aos governantes norte-americanos, com o exemplo britânico de emprego do Poder Marítimo para a construção de seu império, e preconizava o não-envolvimento com os contenciosos da Europa, numa reedição do “esplêndido isolamento” que a Grã-Bretanha mantivera, durante séculos, em relação ao continente europeu; sua obra

influenciou o governo norte-americano a construir uma Esquadra poderosa, a se empenhar na interligação entre o Atlântico e o Pacífico e a, paulatinamente, incrementar sua capacidade de exercer o controle das áreas marítimas necessárias a sua política exterior, até porque, especialmente invulnerável ao armamento então existente, precisava obter mercados para sua crescente produção e garantir acesso às fontes de matérias-primas necessárias a seu desenvolvimento – parecia chegada a ocasião de procurar obter maior participação no comércio mundial e de

projetar sua potencialidade econômica a outras áreas.

Mahan, coerente com a mentalidade belicista do povo norte-americano, evidenciada pela violência da Guerra Civil norte-americana e na guerra contra os índios, preconizava que o emprego do Poder Naval perseguisse a mais rápida destruição do Poder Naval de

A transição da vela para o vapor criou a necessidade de estações para reabastecimento de carvão, instalações adequadas às manutenções das máquinas e armamento o que contribuiu para a difusão do colonialismo

seus eventuais oponentes, alinhando-se, portanto, entre os defensores da concepção estratégica da Batalha Decisiva.

Mas Mahan, estudando profundamente o passado, não considerou e, pior, não projetou para o futuro o que estava acontecendo em virtude do progresso tecnológico. Sua obra é, de certa forma, ultrapassada pela tecnologia, o que só será percebido muito mais tarde.

A Jovem Escola – Almirante Aube

Uma teoria estratégica que se contrapõe à de Mahan foi desenvolvida pelo Almirante Théophile Aube, da Marinha fran-

cesa, que desenvolveu a concepção estratégica que ficou conhecida como a da Jovem Escola. Enquanto Mahan estudava a história marítima britânica, o Almirante Aube analisava o problema francês, de uma potência terrestre, central ao continente europeu, que tradicionalmente sofre pressões militares em suas fronteiras e cuja tradição marítima e naval é pequena: um país em que a própria geografia confere predominância à força terrestre, que foi, vezes sem conta, bloqueado pelo mar, cujas forças navais são divididas em dois litorais e que não consegue reuni-las porque entre elas se insere a península ibérica, o gargalo de Gibraltar e... a Royal Navy...

Aube e seus seguidores vêm no torpedo, na mina, no submarino, as novas armas que a tecnologia concedeu às Marinhas durante a segunda metade do século XIX, os instru-

mentos capazes de afastar das costas francesas a sombra dos encouraçados da Royal Navy.

Já se pode perceber que a tese de Aube conflita com a de Mahan, eis que não pretende buscar o domínio do mar em batalhas decisivas, mas impedir o controle absoluto de certas áreas marítimas, contrariando o conceito de indivisibilidade do mar, fundamental à tese de Mahan, ao mesmo tempo em que advoga a utilização de uma estratégia de atrição e não de uma batalha decisiva. A formulação clássica da teoria estratégica marítima, a de Mahan, não in-

corporava, pois, a mais significativa conclusão da Jovem Escola, a de que o espaço marítimo não é indivisível, que só vai ser considerada mais tarde (por Julian S. Corbett) e só será universalmente aceita depois da Segunda Guerra Mundial.

A concepção estratégica formulada por Mahan para a guerra naval foi adotada pelas Marinhas no preparo do Poder Naval durante a primeira metade do século XX, e a manobra estratégica segue a idéia básica da disputa pelo domínio do mar, isto é, o

poder naval predominante busca assegurar-se do uso do mar, procurando a destruição da força adversária em uma batalha decisiva, enquanto se empenha em não permitir a seu oponente que o utilize para suprir-se de matérias-primas ou para o deslocamento de suas forças, usando o bloqueio.

Assim, durante as primeiras décadas do

século XX, todos os países com pretensões a usar o mar fazem construir (ou adquirir) encouraçados para constituir o núcleo de poder de seu Poder Naval.

A GUERRA NO MAR – A “TÁTICA”

Até o século XV, a guerra naval obedecia às táticas empregadas em terra – a idéia prevalente era o abalroamento, seguido da abordagem, para subjugar o inimigo em luta corporal (batalhas, como a de Salamina* (480 aC), Mylae (280 aC), das Aegates (241 aC) e Actium (44 aC), foram travadas

Mahan, coerente com a mentalidade belicista do povo norte-americano, preconizava que o emprego do Poder Naval perseguisse a mais rápida destruição do Poder Naval de seus eventuais oponentes

* N.R.: Ver “Thalassa! Thalassa! O mar! O mar!”. *RMB* do 4º trim/1998, p. 161-171.

segundo esse modelo); mesmo a incorporação do “fogo grego” (mistura de materiais inflamáveis arremessada através de um tubo) ao “armamento” da época no VII (o Império Bizantino o utilizou para repelir os ataques de Esquadras árabes a Constantinopla, em 673 d. C e 718 d. C) não alterou essa idéia, uma vez que o objetivo primordial era, ainda, o abaloamento e a abordagem dos navios inimigos, para apresá-los – assim, as várias batalhas que se travaram no Mediterrâneo Oriental obedeciam, ainda, a uma tática que conduzia à luta corporal. A colocação de canhões a bordo dos navios (ocorrida na terceira década do século XIV) evidenciou a necessidade de uma manobra diferente para melhor aproveitamento das novas armas, dotadas, graças à introdução da vela, de mobilidade muito superior à que tinha em terra. Mas, ainda assim, os canhões instalados

Mas Mahan, não considerou, e pior, não projetou para o futuro o que estava acontecendo em virtude do progresso tecnológico. Sua obra é, de certa forma, ultrapassada pela tecnologia

não tinham o propósito de afundar navios – até porque o apresamento dos navios inimigos se constituía em ponderável fonte de renda, a ser rateada entre os armadores e os sobreviventes das tripulações vencedoras – mas sim o de dizimar a tripulação do inimigo, visando facilitar (ou impedir) a abordagem – os canhões eram mais “matadores de homens” do que “destruidores de navios”, seu alcance era muito reduzido, sua munição não era explosiva (muitas vezes não conseguia sequer penetrar o costado dos navios), e a quantidade de canhões de diferentes calibres instalados a bordo tornava difícil uma apropriada concentração do fogo e uma adequada organização de uma formatura para a batalha.

As condições atmosféricas

As condições atmosféricas influenciavam, também, o desenvolvimento da guerra no mar: durante o inverno, especialmente no hemisfério norte, era praticamente impossível cogitar-se de operações oceânicas de envergadura; a força que se encontrava a barlavento, manobrando a favor do vento, possuía maior facilidade para se organizar, enquanto que a força a sotavento era obrigada, para estabelecer sua formatura, a manobrar contra o vento.

Há que considerar, ainda, o individualismo, para não dizer a concupiscência dos comandantes (muito mais flibusteiros que profissionais) que buscavam engajar o navio que aparentava proporcionar o mais valioso botim, sem qualquer cogitação de emprego coordenado dos navios (o que dava oportunidade de fuga a mui-

tas unidades, e não permitia a necessária coesão e concentração do fogo); também se deve registrar a inexistência de um código de comunicações que permitisse a coordenação das manobras e ações táticas.

A necessidade de exercer controle mais positivo sobre os engajamentos e, por que não dizer, de coibir a “indisciplina” dos comandantes de unidades, levou a Marinha britânica a adotar, depois da Primeira Guerra Anglo-Holandesa, os *Articles of War* (1653) e, mais tarde, o *Naval Discipline Act* (1661). Somente em 1740 foi adotada a *Sailing and Fighting Instructions for His Majesty's Fleet*, de caráter permanente, consolidando regras de manobras e de engajamento, e que permitia o exercício de comando e controle

sobre a força. Eram estas diretivas permanentes que não podiam ser alteradas, sendo admitida, entretanto, sua suplementação pelo comandante-em-chefe.

Por cerca de três séculos, o grande problema da tática naval tinha sido como conseguir alguma concentração do fogo contra o inimigo, de modo a infligir os maiores danos possíveis (somente um “acerto feliz” conseguia fazer explodir os paióis de munição dos navios que não eram afundados, normalmente, pelo fogo naval, se bem que, eventualmente, pudessem afundar em virtude das avarias cumulativamente sofridas) e se destinava, precipuamente, a destruir os canhões dos navios inimigos e suas tripulações, em uma era em que o alcance eficaz dos canhões era de menos de 500 jardas. Era natural que os navios a vela atirassem pelo través e a lógica indicava que a melhor formatura era a coluna, com a menor distância possível entre navios (cerca de 200 jardas), de modo a permitir alguma superposição entre os setores de fogo de dois navios adjacentes sobre um único adversário e, também, a impedir o inimigo de atravessar a coluna, simultaneamente engajando, à queima roupa, dois navios e desorganizando a retaguarda da formatura inimiga. Para facilitar as precárias comunicações, o navio em que estava embarcado o almirante ocupava posição no meio da coluna.

As manobras de formatura do dispositivo de aproximação e de batalha, executadas à vista do inimigo, eram determinadas pela direção e intensidade do vento e pela marcação e distância em que se encontrava o inimigo. Parecia evidente a vantagem da força que ocupava posição a barlavento: com muito mais facilidade podia se aproximar e engajar o inimigo, ou aumentar a distância e declinar do combate. A força a sotavento, se desejasse o engajamento, teria que manobrar contra o vento, em con-

dições desvantajosas (o que a levava a se desorganizar e perder sua coesão) para oferecer combate. A força a barlavento dispunha, pois, da iniciativa das ações e de facilidade de manobra. Entretanto, caso a força a sotavento dispusesse de canhões de maior alcance, poder-se-ia aproveitar dessa posição (e a banda dos navios ainda aumentava o alcance dos canhões) para **atirar na mastreação dos navios inimigos**, o que contribuiria para a desorganização da coluna adversária, por reduzir, inopinadamente, a velocidade de algumas de suas unidades – era esta, na verdade, a manobra preferida pela Marinha francesa.

Velocidade e posição relativa

Também a velocidade das forças e sua posição relativa precisavam ser consideradas, para que se obtivesse adequada concentração de fogo. Para manter a coesão e evitar o risco de colisões e desorganização da coluna era necessário navegar a muito pequena velocidade (os navios envergavam apenas os velachos e as velas latinas de proa e popa – as *fighting sails*, seu velame de combate) – e, para aumentar a velocidade, havia que envergar mais velas, o que significava empregar o pessoal que guarnecia os canhões; quanto à posição relativa, se as forças se encontrassem no quadrante de proa, a velocidade relativa seria muito grande para um engajamento proveitoso – a melhor posição, portanto, era aquela em que a força a barlavento estivesse alcançando a outra, o que lhe permitia até “desdobrar” a força, de modo a engajar os navios da retaguarda do inimigo pelos dois bordos (para o que uma parte da coluna aumentaria a velocidade e passaria para sotavento da força inimiga). Não era esta uma manobra muito fácil e, inclusive, demandava muito tempo para sua execução, a não ser em condições muito espe-

ciais, como, por exemplo, se a força inimiga estivesse fundeada. Os melhores exemplos destas condições são, justamente, duas das três vitórias "clássicas" de Nelson, Aboukir (em que a força francesa estava fundeada e com parte das guarnições em terra, fazendo aguada) e Copenhagen (em que a Grã-Bretanha não havia, sequer, declarado guerra à Dinamarca e a Esquadra dinamarquesa, que a Grã-Bretanha temia ver incorporada à Marinha de Napoleão, estava fundeada).

*
* *

Não foram especulações teóricas que conduziram a estas formulações, mas sim a experiência adquirida nas guerras do século XVII entre a Grã-Bretanha e a Holanda, o verdadeiro laboratório da tática naval dos tempos da vela. Essas três guerras, pela disputa do controle do acesso ao Báltico (principal fonte da madeira de boa qualidade para a construção naval), do comércio marítimo e das áreas de pesca de arenque, foram de grande intensidade — só na Primeira Guerra (1652-53) foram travadas seis grandes batalhas navais, entre frotas com grande número de navios, a maior parte mercantes armados. Não há indicação de que houvesse, até depois da Batalha de Portland (a quarta, com duração de três dias), qualquer preocupação com organização tática ou se tivesse cogitado de coesão e de concentração de fogo: eram batalhas travadas entre aglomerados de navios. Depois da Batalha de Portland, Oliver Cromwell e seus *Comissioners of the Navy* baixaram diretivas para coibir a falta de disciplina tática, fizeram embarcar 1.200 soldados nos navios e designaram três generais para comandar as forças navais: Robert Blake, Richard Deane e George Monck (com o título de *Generals at Sea*); estes,

habituaados à ordem e à disciplina, adotaram a coluna como formatura básica para o combate e organizaram o dispositivo da força britânica em várias colunas, cada uma sob o comando de um almirante. É de imaginar que buscavam mais estabelecer um sistema de comando e controle do que obter qualquer tipo de concentração de fogo; esse dispositivo foi empregado, pela primeira vez, na Batalha de Gabbard Bank, em que as perdas holandesas foram consideráveis. A coluna foi empregada na Batalha de Schveningeb pelos holandeses, mas estes, em desvantagem de posição (a sotavento e sem espaço para manobrar, em virtude dos baixios da costa), tiveram perdas muito grandes e foram forçados a se retirar e, até, a pedir a paz.

As instruções de Sua Majestade

Muito se tem escrito sobre a influência das *Sailing and Fighting Instructions for His Majesty's Fleet* no desenvolvimento da tática naval (e também sobre sua utilização em algumas batalhas subseqüentes) na época da vela. A maior crítica a elas feita é de que teriam sido responsáveis pelo "engessamento" dos almirantes britânicos, inibindo sua criatividade e privando-os da iniciativa em combate e de explorar convenientemente eventuais circunstâncias que pudessem favorecer suas ações. Em realidade, eram instruções táticas que consolidavam uma doutrina de ação e um repositório de manobras a serem realizadas, de ordens para o exercício de controle e coordenação sobre a força e para impor disciplina sobre a força e suas parcelas, com vistas a obter, nos engajamentos, vantagem de posição e a melhor concentração de fogo possível; mas adquiriram um caráter dogmático que não deixava aos almirantes outra saída que cumpri-las rigorosamente. Incorporavam, também, o código

de sinais (com 27 bandeiras e 51 sinais tácticos) que identificava as manobras a executar; assim, as manobras não previstas, ou antevistas, não podiam ser executadas, pela inexistência de sinais apropriados. E certas manobras, talvez mais arriscadas, que não eram normalmente exercitadas em tempo de paz, não possuíam sinais que as determinassem – por exemplo, “romper a linha inimiga”, “concentrar sobre a retaguarda inimiga”, “desdobrar a força sobre uma parte da formatura inimiga”, não podiam ser executadas simplesmente porque não constavam do código de sinais.

Existem casos em que as *Fighting Instructions* foram, se não desobedecidas, pelo menos não seguidas rigidamente. Hawke (1759), Rodney (1782), Howe (1794) e Duncan (1797) o fizeram, mas parece que o resultado de suas ações compensou a “indisciplina”: Jervis, na Batalha do Cabo São Vicente (1797), aceitou a desobediência de Nelson, que, como comandante do HMS *Captain* e da retaguarda da força britânica, percebendo que a força espanhola tinha condições de concentrar seu fogo sobre os navios sob seu comando (navegavam em rumos opostos, com a Esquadra espanhola com vento pela popa), saiu de formatura e atacou a vanguarda espanhola, retardando-a e permitindo que o grosso da força britânica tivesse tempo para guinar por d’avante e engajar a Esquadra espanhola, causando-lhe significativas perdas e impedindo que se reunisse à Esquadra francesa para uma possível invasão à Grã-Bretanha. Também em Trafalgar a tática empregada por Nelson não foi ortodoxa, investindo com duas colunas sobre a força franco-espanhola que se encontrava a sotavento e com o vento pelo través. Nelson tinha a seu favor a velocidade (estava com o vento em popa) e, investindo entre dois navios, só por curto espaço de tempo os matalotes de vante de suas duas colu-

nas estariam sob fogo do inimigo e, logo, poderiam engajar, simultaneamente, com todos os seus canhões, os navios entre os quais cortariam a coluna inimiga, o que lhe permitiria envolver a coluna franco-espanhola e engajá-la pelos dois bordos.

AS PRINCIPAIS AÇÕES NAVAIS NO SÉCULO XIX

Não existe melhor período na História para ilustrar o estudo do impacto tecnológico sobre as forças navais e permitir a compreensão de como a tecnologia veio a afetar a tática naval do que o século XIX. Faltou, é verdade, a oportunidade de uma constatação definitiva, que só poderia ter ocorrido se, no período, houvesse ocorrido uma ação naval de porte, em que novos equipamentos, e novas táticas para seu emprego, pudessem ter sido experimentadas no ambiente marítimo-naval – faltou um laboratório onde as táticas pudessem ser testadas em combate.

Depois de Trafalgar (1805), e na primeira metade do século XIX, não ocorreram batalhas navais de vulto, onde se pudesse identificar o aparecimento de novas táticas navais, nem pareciam elas necessárias, em virtude do “estado da arte” que não se havia alterado. A Marinha franco-espanhola havia sido destruída como poder combatente, eliminada qualquer possibilidade de invasão das Ilhas Britânicas e a Marinha britânica teve condições de impor total bloqueio à Europa continental (o que motivou Napoleão a, em 1811, criar o Sistema Continental) e de manter provisionadas as tropas de Wellington na chamada Guerra Peninsular.

Ao longo da primeira metade do século XIX, ocorreram algumas ações navais, que não justificavam qualquer alteração na tática naval – afinal, eram os mesmos os meios de fazer a guerra no mar.

As principais atividades navais desse período foram:

- a Guerra de 1812, entre a Grã-Bretanha e o Estados Unidos, onde, além das escaramuças travadas nos Grandes Lagos e das tentativas britânicas de desembarcar tropas para a conquista de Baltimore e New Orleans, foi realizado, com sucesso, o bloqueio da costa leste dos Estados Unidos;

- em 1816, o bombardeio do covil de piratas na Argélia (a primeira demonstração da Grã-Bretanha como “polícia do mundo” e marco – segundo alguns – do início da *Pax Britannica*) depois a repressão ao tráfico de escravos, realizada por interesses alegadamente “humanitários”, mas, na verdade, para garantir competitividade aos produtores de açúcar britânicos em suas *plantations* das Antilhas (na realidade, uma das exigências britânicas para o reconhecimento da Independência brasileira – 1825 – foi o término do tráfico de escravos e a abolição da escravatura, mas só em 1864 foi abolida a escravatura no Estados Unidos, tendo a causa abolicionista provocado a Guerra da Secessão, e nas colônias britânicas a escravidão só foi abolida em 1867);

- a Batalha de Navarino (1821), por ocasião da guerra de independência da Grécia, uma reedição de Salamina (com outros meios);

- as guerras de independência do Chile e do Brasil;

- a Guerra da Cisplatina;

- e a primeira das duas Guerras do Ópio (1839-1842).

Já na segunda metade do século XIX, os frutos da Revolução Industrial e do desenvolvimento tecnológico alcançaram os meios navais. Os navios que iniciaram o século XIX nada tinham em comum com os

que iniciaram o século XX. Colombo, Cabral, Drake, marinheiros dos séculos XV e XVI, seriam capazes de manobrar, com desenvoltura, os navios que Nelson, Villeneuve e St. Vincent manobraram no crepúsculo do século XVIII e início do século XIX, enquanto que estes ilustres marinheiros sequer imaginariam como manobrar, para não dizer operar e combater, com os navios que constituíam, nos albores do século XX, o inventário das principais Marinhas de Guerra do mundo.

As inovações tecnológicas, que não ocorreram concomitante mas sim paulatinamente ao longo da segunda metade do século, iriam influenciar a tática naval, oferecendo novas formas de emprego dos meios disponíveis ao Poder Naval.

A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA NOS MEIOS DE FAZER A GUERRA NO MAR

O vapor substituiu, paulatinamente, a vela, especialmente depois de desenvolvido o hélice (em 1843, no Estados Unidos) para substituir as rodas propulsoras (que foram empregadas em rebocadores mas que, obviamente, não se prestavam à guerra no mar, por sua vulnerabilidade ao fogo naval); os progressos na metalurgia permitiram a construção de canhões mais resistentes, com tubos alma raiados (o que aumentava a precisão do tiro e o seu alcance) e de mecanismos que permitiam o carregamento dos canhões pela culatra, o que aumentava a rapidez de tiro (desenvolvidos, na década de 1840, por austríacos e italianos, enquanto os franceses optaram por um mecanismo de rosca) e de projetis explosivos para substituir as “balas de canhão” cilíndricas e maciças*.

* N.R.: Ver um exemplar no Museu Naval e Oceanográfico, no Rio de Janeiro.

Além disso, a substituição da pólvora negra pela cordite propiciava significativa redução no esforço sobre as culatras e viabilizou a construção de canhões mais leves, permitindo muito melhor aproveitamento da maior velocidade inicial obtida pelas cargas de projeção, e que podiam ser instalados em torres couraçadas, contêríveis, dispostas sobre a linha de centro do navio, por ante-a-vante e ante-a-ré da superestrutura.

E canhões com maior alcance, com projetis capazes de maior poder de perfuração, tornaram imperativo o emprego de couraças para prover alguma proteção aos meios de fazer a guerra naval.

Iniciou-se, assim, e as últimas décadas do século XIX assistiram, a intensa competição entre canhões e couraças e, como ambos significavam um aumento de tonelagem nos navios, com a contrapartida de alguma redução na velocidade que se poderia obter da propulsão a vapor, prenunciaram grandes alterações na construção de navios e que se refletiram, significativamente, na tática naval.

Os últimos anos do século XIX foram um período fértil em especulações táticas, apesar de não terem ocorrido – talvez mesmo por não terem ocorrido – batalhas navais onde novas táticas pudessem ser desenvolvidas e experimentadas – era, afinal, o apogeu da *Pax Britannica* e a Royal Navy mantinha supremacia sobre todas as suas rivais. Mas as implicações da propulsão a vapor na autonomia e na manobrabilidade dos navios, do encouraçamento das partes mais vulneráveis dos navios, da instalação de armamento, capaz de conteirar, na linha de centro dos navios, além de significativo aumento do alcance e da precisão dos canhões navais, do surgimento de novas armas, como as minas de contacto e os torpedos, de novos tipos de navios de menor porte, as

torpedeiras, as “contratorpedeiras” e, por fim, os submarinos, todos necessitavam de oportunidade para a definição de seu emprego na guerra naval, especialmente na tática naval.

O paulatino surgimento de novas armas e de novos tipos de navios, como em um círculo vicioso, produziu o aparecimento de novas idéias para seu emprego, sempre em proveito dos propósitos da guerra naval, e prenunciou o desenvolvimento, ainda que tentativo, de novas táticas que precisavam, entretanto, de oportunidade para que fossem experimentadas – faltava-lhes, como já mencionado, um “laboratório” para que se pudessem consolidar. Daí a importância das poucas batalhas navais que ocorreram nos últimos anos do século.

A Batalha de Sinope

Assim, na Guerra da Criméia, na Batalha de Sinope (1853), o emprego de projetis explosivos pelos navios russos indicou o **fim dos navios de casco de madeira** e a necessidade de prover proteção aos navios envolvidos no bombardeio a fortalezas. Surgiram, assim, as canhoneiras, com couraças de 4 polegadas, que conseguiram suportar o fogo das fortalezas russas, tanto no Mar Negro (1854) quanto no Báltico, e ficou marcado o início de uma competição entre o canhão e a couraça, inicialmente com vantagem para a couraça, que minimizava os efeitos do fogo naval (nos navios que foram chamados, inicialmente, de *ironclads*); também nesta guerra foram empregados, pela primeira vez, navios a vapor (rebocadores, apenas, para rebocar os “navios de linha” e as “canhoneiras”) para suas posições de bombardeio. Os russos utilizaram, também, campos de minas para a proteção de sua Esquadra fundeada em Sveaborg, o que obrigou a força naval britânica a improvisar meios para a varre-

dura desses campos defensivos, depois do que suas canhoneiras penetraram no porto e afundaram toda a Esquadra russa do Báltico.

Guerra Civil Americana

Durante a Guerra Civil norte-americana (1861-65), ocorreu o primeiro combate entre navios totalmente encouraçados – os primeiros *ironclads* (o CSS *Virgínia*, uma fragata com propulsão a vapor, que havia sido revestida por chapas de ferro e armada com dez canhões de grosso calibre e tubos de alma raiada, da Marinha da Confederação e o USS *Monitor*, armado com dois canhões de 11 polegadas, montados em uma torre rotativa, da Marinha da União), na Batalha de Hampton Roads. Se taticamente inconclusivo, esse duelo naval despertou nos países marítimos enorme apreensão, por ter comprovado que os navios dotados de couraça (os *ironclads*) tornavam, por seu poder combatente superior ao de todos os navios não couraçados e por sua capacidade de resistir ao fogo de artilharia – continuava a predominância da defesa sobre o ataque –, repentinamente obsoletos todos os outros navios – especialmente porque o *Virginia*, antes do combate com o *Monitor*, afundara duas fragatas da União, o que prenunciava uma nova fase da guerra naval, em que a construção naval teria que ser inteiramente repensada, para a incorporação dos desenvolvimentos postos à disposição pelo progresso tecnológico.

A reformulação dos instrumentos do Poder Naval redundou na construção de navios de maior poder combatente e maior capacidade para absorver os impactos da

artilharia e, paradoxalmente, capazes de dispor de canhões de maior alcance e mais leves, e que podiam ser montados em torres couraçadas, conteiráveis, dispostas sobre a linha de centro do navio, por ante-a-vante e ante-a-ré da superestrutura. O aumento da capacidade de destruição dos novos canhões, com tubos alma raiados e a adoção dos projetis explosivos, capazes de perfurar as couraças, fazia terminar a efêmera prevalência da capacidade defensiva das couraças sobre a capacidade ofensiva dos canhões. Estava iniciada a era que se poderia chamar de a “dos canhões de grosso calibre”, de intensa competição para a construção de navios cada vez mai-

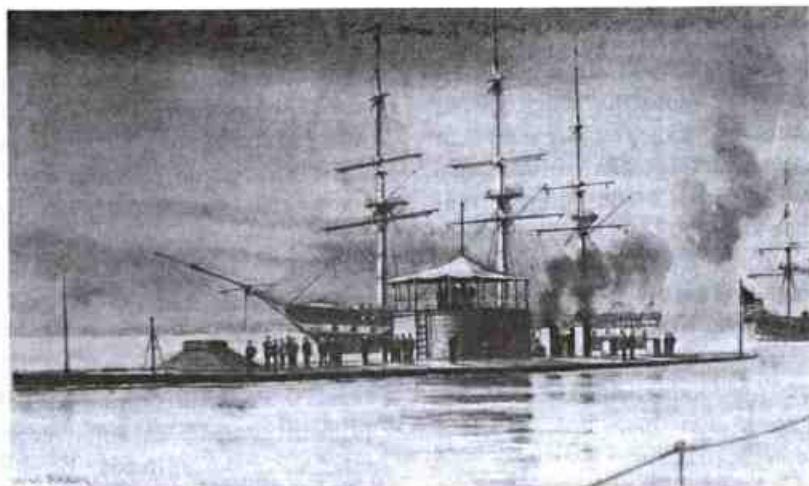
Estava iniciada a era que se poderia chamar de a “dos canhões de grosso calibre”, de intensa competição – uma “corrida armamentista naval”

ores, mais velozes e com armamento de maior alcance – uma “corrida armamentista naval”. A esta “corrida” se juntaram, nas últimas décadas do século, todos os países marítimos e todos aqueles que pretendiam exercer, ainda que em

âmbito regional e temporário, uma supremacia no uso do mar.

A Guerra Civil norte-americana registrou, também, o **bloqueio dos portos** dos estados confederados, para impedir não só o recebimento de armas, mas também a venda do algodão, de que dependiam para seu esforço de guerra – merece nota o empenho diplomático realizado pelos estados do norte, que conseguiram impedir não só a venda do algodão, como dos navios apresados pelos vários corsários armados pelos estados confederados, assim negando a esses estados os recursos econômicos com que pudessem compensar sua deficiência industrial.

Há, ainda, a registrar a investida contra as fortalezas confederadas no Mississipi,



O Monitor

NA GUERRA CIVIL NORTE-AMERICANA

(Fotos *Proceedings*)

A guarnição do *Monitor* descansando no convés
aguardando a distribuição do rancho



em 1862, de uma força naval para seccionar as linhas de comunicações interiores dos Exércitos confederados com os estados mais ocidentais da Confederação, reafirmando a prevalência da defensiva das couraças, mas sinalizando a obsolescência da artilharia de costa fixa; o emprego de pequenas embarcações (inclusive um submersível) que, com um torpedo ligado à proa, tentaram afundar navios fundeados (os precursores das torpedeiras, que foram chamados “Davids”) e de um navio usado para “operar” balões para a observação de tiro.

A Guerra do Paraguai

A Guerra do Paraguai (1864-70) demonstrou a extensão da teoria de uma estratégia marítimo-naval a um continente e a países que não participavam do panorama estratégico mundial, excêntricos que eram à disputa de *status* no contexto internacional, apenas fontes de matérias-primas e mercados em potencial para produtos manufaturados nos países industrializados. Uma das causas da guerra foi o uso do Rio Paraguai, que o ditador paraguaio pretendia exclusivo de seu país, e cuja exploração havia adjudicado a uma companhia norte-americana, em detrimento de uma companhia britânica que a detivera anteriormente. A guerra se iniciou com o apresamento de um navio brasileiro, o *Marquês de Olinda*.

O domínio sobre a via fluvial Paraguai-Paraná-Prata, única rota disponível ao Paraguai para acesso ao exterior, foi estabelecido na Batalha de Riachuelo (11/06/1865), com a destruição da Esquadra paraguaia. Nessa batalha, em que a força paraguaia teve apoio da artilharia que o Exército colocara nas margens, foi empregada, pelo Almirante Barroso, a tática do abalroamento, até porque o ambiente fluvial não permitia as formaturas e evoluções táticas necessárias a um engajamento con-

vencional. Posteriormente, até o final da guerra, a força naval brasileira operou em proveito do Exército, forçando a passagem das fortalezas de Humaitá e Tonelero e transportando o material bélico que lhe era necessário.

A Batalha de Lissa

Na guerra entre a Áustria e a Itália, ocorreu a Batalha de Lissa (em 20/07/1866), o primeiro combate, em ambiente marítimo, entre número significativo de navios protegidos com couraça e armados alguns com canhões raiados.

A força italiana, numericamente superior, era constituída por navios mais modernos (34 navios, sendo 14 dotados de couraça e armados com 200 canhões modernos); a força austríaca era composta por 27 navios (apenas sete dotados de couraça e armados com 74 canhões raiados). Em evidente desvantagem, o comandante austríaco adotou um dispositivo constituído por várias formaturas em “V”, investindo sobre a coluna italiana de modo a rompê-la e a provocar um *melée*, onde seus canhões de menor alcance pudessem penetrar a couraça dos navios italianos.

Lissa foi, sem dúvida, a primeira batalha naval, desde Trafalgar, a envolver número significativo de “navios de linha” e a apresentar uma variação do pensamento tático, no dispositivo adotado pela força austríaca, de colocar seus navios protegidos por couraça na vanguarda do dispositivo, para tentar romper, por abalroamento, a linha inimiga, procurando valer-se da energia cinética proporcionada pela propulsão a vapor para o abalroamento de navios cujas obras vivas eram, ainda, desprotegidas. Por outro lado, a velocidade de aproximação à linha inimiga permitia aos austríacos atingir, mais rapidamente, posição em que seus canhões, de menor alcance e em me-

nor quantidade, pudessem infligir danos mais contundentes nos navios italianos.

A Batalha do Rio Yalu

No Extremo Oriente, na última década do século XIX, durante a guerra entre China e Japão, travou-se (17/09/1894) a batalha que ficou conhecida como a do Rio Yalu. Desde o término da guerra civil japonesa (cerca de 1868), o Japão preocupara-se em obter, na Europa (especialmente na Grã-Bretanha), acesso a novas tecnologias de construção naval e treinamento no emprego de navios. Vinte anos depois, já dispunha de um núcleo de uma Marinha de Guerra moderna, enquanto que a Marinha chinesa somente possuía navios mais antigos, guarnecidos por tripulações despreparadas.

Na Batalha do Rio Yalu, a **força chinesa** era constituída por dois encouraçados armados com quatro canhões de 12" e dotados de couraça de 14" (o que os tornava muito lentos e de difícil manobra), dois navios de linha menores (armados com canhões de 8,2") e seis cruzadores; a **força japonesa** era constituída por oito cruzadores (três armados com apenas um canhão de 12,6"), mais rápidos e cujas tripulações eram bem adestradas.

A força chinesa optou por uma formatura em linha de frente e seus comandantes foram instruídos para engajar a força japonesa aos pares e pela proa. A força japonesa adotou a formatura em coluna, com os navios mais rápidos na vanguarda, o que lhe permitiu melhor emprego de sua artilharia, enquanto a superioridade de velocidade possibilitou o envolvimento da força chinesa, que não conseguiu acompanhar os movimentos da força japonesa e perdeu sua coesão, permitindo que esta mantivesse o engajamento em distância que lhe era favorável.

Tendo sido o primeiro engajamento de forças navais desde Lissa, essa batalha foi de grande importância para os estudiosos navais. Mas o engajamento entre forças navais heterogêneas conduz, muitas vezes, a conclusões incorretas e tende a eclipsar as lições mais significativas.

Assim, apesar do sucesso tático obtido, os canhões japoneses não conseguiram perfurar a couraça dos encouraçados chineses e os canhões de 12,6", de tiro rápido, aparentemente não conseguiram sequer um acerto; a grande lição, não enfatizada, foi o péssimo estado do material chinês, a falta de adestramento de suas tripulações e sua inabilidade em manobrar em coesão.

O afundamento do Maine

O último episódio naval de monta do século XIX ocorreu na guerra entre o Estados Unidos da América do Norte e a Espanha.

Iniciada por um acontecimento não satisfatoriamente explicado (a explosão do Encouraçado USS *Maine*, surto no Porto de Havana), esta guerra marca o que se pode considerar o primeiro vagido imperialista de um novo participante da arena político-estratégica, que se aproveitou do incidente para declarar guerra à Espanha e anexar Cuba, Porto Rico, as Filipinas e Guam.

De grande importância política e estratégica, esta guerra não proporcionou nenhuma conclusão de ordem tática, tão grande era a superioridade tanto quantitativa quanto qualitativa das forças norte-americanas.

A ÉPOCA DOS CANHÕES DE GROSSO CALIBRE OU "CANHÕES X COURAÇA"

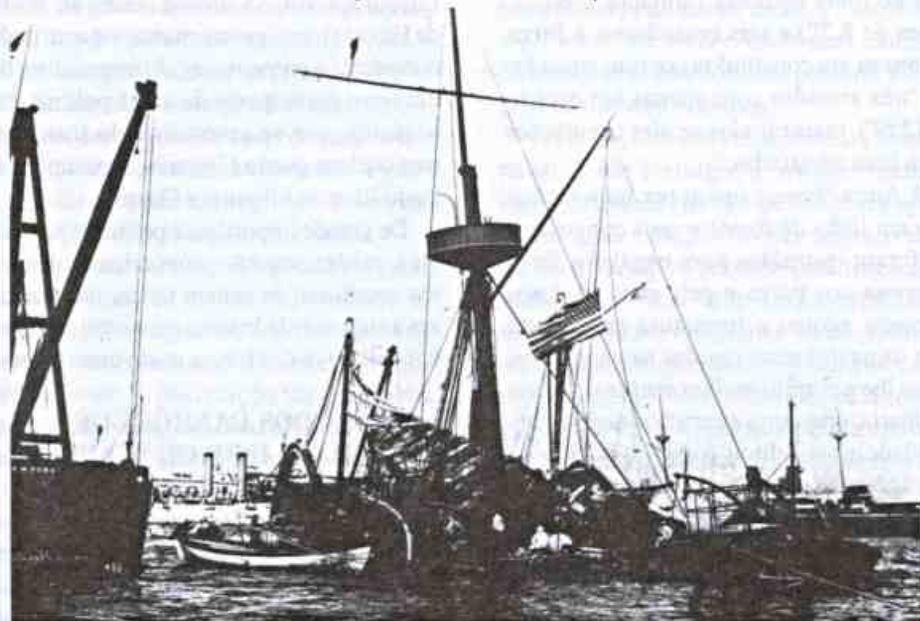
Os últimos anos do século XIX assistiram a intensa competição na construção naval, com os países da Europa acrescentando, ao



O Encouraçado *Maine* entrando na Baía de Havana, em 25 de janeiro de 1898, três semanas do incidente.

(Fotos *Proceedings*)

Os restos do Encouraçado *Maine*: altaneiro, o pavilhão americano



inventário naval, os desenvolvimentos disponibilizados pelo progresso tecnológico. Inúmeras alterações, algumas quase experimentais, foram incorporadas aos projetos de navios, como diversas combinações de canhões e couraça: torres de canhões de grosso calibre colocadas na linha de centro dos navios; "cidadelas" centrais couraçadas, dotadas de plataformas giratórias, sobre as quais eram montados canhões de grosso calibre; canhões de grosso calibre montados em barbetas, protegidos, nas partes laterais, por couraças verticais. Até mesmo o esporão, por influência, talvez, da vitória austríaca na Batalha de Lissa, foi "ressuscitado", tendo se mostrado mais perigoso a amigos do que a inimigos, como na colisão entre os HMS *Victoria* e *Camperdown*.

Era a época "dos canhões de grosso calibre"; esses canhões eram instalados em cascos protegidos por couraças, montados em torres couraçadas e barbetas, com sua cidadela, que se estendia à instalação propulsora, paiois de munição e praças de municionamento, protegida por couraças maciças, para evitar o efeito dos abalroamentos (Lissa e Riachuelo). Foi uma época de intensa competição para a construção de navios cada vez maiores e mais velozes, protegidos por couraças cada vez mais resistentes e com armamento de maior alcance – cada classe de encouraçado, os novos navios de linha, era tornada, quase que imediatamente, obsoleta pela que a sucedia.

Mas os canhões eram caros, tornando mais elevados os custos de construção dos novos navios. Uma das formas utilizadas

para diminuir o preço da construção naval foi instalar, em navios novos, canhões retirados de navios que haviam dado baixa do serviço. Assim, o armamento dos novos navios era constituído por canhões de diferentes calibres, o que não contribuía para uma adequada concentração de seu fogo.

Uma solução paliativa foi fazer instalar, por ante-a-vante da cidadela, canhões de maior alcance (que foram denominados "canhões de caça") e, à ré da cidadela, canhões tirados de outras classes de navios (de menor alcance, portanto) e que foram denominados "canhões de fuga" (ou de "retirada").

Mas os avanços tecnológicos não ocorreram concomitantemente e cada novo desenvolvimento oferecido pela tecnologia dava margem a especulações táticas sobre como colocá-lo a serviço do Poder Naval.

A primeira, sem dúvida a mais importante, fora a **substituição da vela pelo vapor**, que liberara a manobra da força naval da influência do vento, permitindo que, a despeito das condições eólicas, se aproximasse, rapidamente, da força inimiga e utilizasse a maior energia cinética disponível para abalroar os navios da formatura inimiga, o que parecia deixar entrever o término dos engajamentos na tradicional formatura de coluna.

A tática de abalroamento, utilizada em Riachuelo e em Lissa, reflete uma ocasião em que as couraças eram mais eficazes que os canhões, o que a tornava momentaneamente atrativa, por depender de desenvolvimentos já incorporados à construção

**Foi uma época de intensa
competição para a
construção de navios cada
vez maiores e mais velozes;
cada classe de
encouraçado, os novos
navios de linha, era
tornada, quase que
imediatamente, obsoleta
pela que a sucedia**

naval e que ofereciam maior mobilidade tática, energia cinética e a capacidade de rápida aproximação até a distância em que os canhões fossem capazes de perfurar as couraças dos navios inimigos – um instante, na corrida tecnológica, em que parecia que a proteção, a defensiva, preponderava sobre o poder de fogo, a ofensiva.

Mas o aumento do alcance dos canhões e o estabelecimento de uma ainda primitiva forma de observação e controle do fogo naval vieram a permitir que o armamento pudesse atingir alvos a cinco, depois dez e, finalmente, a quinze milhas de distância, propiciando maior afastamento entre as linhas de Batalha e, com isso, maior espaço para suas manobras e formaturas.

Desde logo se inferiu (e não houve oportunidade para verificá-lo – as batalhas navais que ocorreram nos últimos anos do século, a do Rio Yalu e a da Baía de Manila, não eram o campo apropriado para o desenvolvimento de novas táticas) que a formatura ideal para a linha de batalha era a coluna, em que cada navio engajaria seu homólogo na coluna inimiga, tornando possível, e até desejável, a otimização da concentração de fogo de toda a linha de batalha, de modo a que nenhum navio inimigo deixasse de ser engajado. E, certamente, a vantagem pertenceria a quem pudesse abrir fogo primeiro, no limite do alcance de seus canhões. Para isso seria necessário atingir-se essa distância com a coluna (a linha de batalha) já adequadamente formada e, como a velocidade relativa de aproximação das linhas de batalha podia atingir 40 nós, era preciso dispor de tempo para a organização da linha de batalha. Tornava-se, portanto, ne-

cessário dispor de algum tipo de esclarecimento que permitisse a detecção do inimigo o mais distante possível, para informar seus movimentos e formatura em que se encontrava, e permitir, com a necessária antecedência, a formatura mais adequada para o engajamento.

As minas e os torpedos

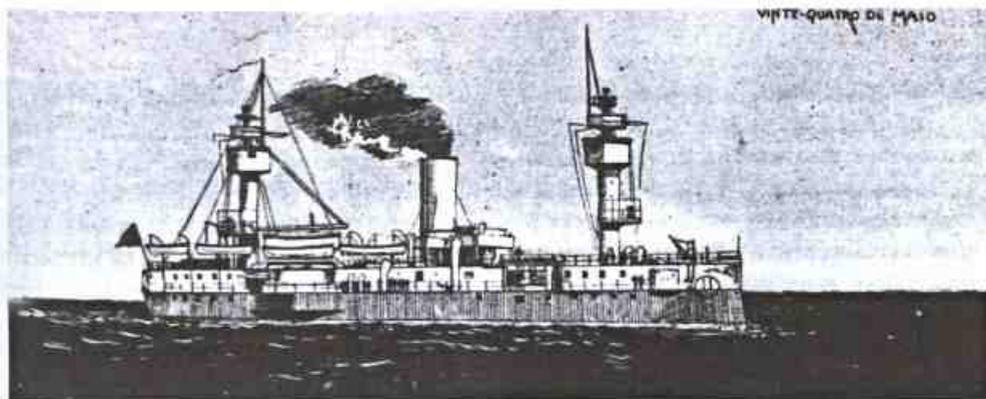
As novas armas surgidas durante o século XIX, tiveram, também, desenvolvimento vagaroso, até porque pareciam de utilidade apenas em circunstâncias especiais: **as minas** haviam sido usadas na Guerra da Criméia, os **torpedos**, empregados na Guerra de Secessão contra

navios fundeados. O emprego dessas armas tinha uma característica comum – em si vantajosa, por exigir do inimigo a realização de um esforço e por desviar recursos para uma atividade não contundente. Às novas armas faltava um vetor que per-

Cada novo desenvolvimento oferecido pela tecnologia dava margem a especulações táticas sobre como colocá-la a serviço do Poder Naval

mitisse que se projetassem sobre o inimigo, pelo que, no estágio de evolução em que se encontravam, eram armas a serem empregadas nas proximidades do litoral. Não pareciam ter, à ocasião, grande significação estratégica por falta de capacidade de projeção sobre o inimigo e, na área tática, seu valor, sem um vetor apropriado, parecia limitado.

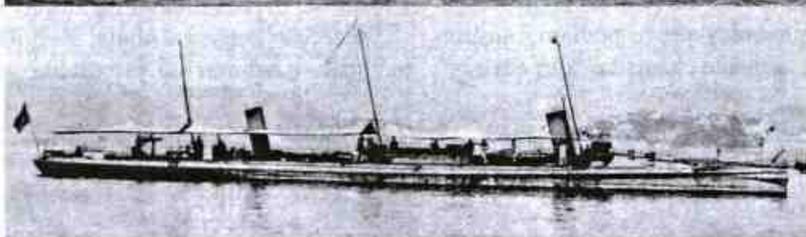
As **minas marítimas** pareciam destinadas a serem armas defensivas: era difícil, à época, imaginar seu lançamento, em quantidade suficiente, à vista do inimigo, dentro do alcance de sua artilharia de costa ou na presença de unidades de superfície inimigas. Seu emprego possível seria a defesa de portos ou de áreas de convergência



O Encouraçado *Aquidaban* (Foto: JFS 1898)

TECNOLOGIA NA MARINHA DO BRASIL

As torpedeiras *Sabino Vieira*, *Tamborim* e *Silvado* (Fotos: SDM)



do tráfego marítimo, com o propósito de negar, ao inimigo, o acesso a portos ou a essas áreas. Ainda assim, empregadas defensivamente, já deixavam entrever que sua simples presença exigiria do inimigo considerável esforço para a limpeza da área em que pudessem ter sido utilizadas. Faltava-lhes, à ocasião, um vetor, dotado de relativa invisibilidade, que permitisse que pudessem ser projetadas ofensivamente sobre o inimigo, visando a impedir, ou dificultar, o trânsito de sua força naval em uma área marítima oceânica, o acesso a seus portos ou a áreas de difícil navegação.

Para emprego na área tática, foi até cogitado seu lançamento por navios de superfície, que as deixariam cair em suas esteiras, ou seu lançamento por navios mercantes, ou pesqueiros, nas proximidades de portos inimigos.

Já quanto aos torpedos, tiveram sempre uma conotação ofensiva, imaginados que foram para provocar danos consideráveis nas obras vivas de navios. Seu primeiro emprego assinalado, nas águas de Hampton Roads, contra navios fundeados, correspondia, talvez, a uma evolução do conceito de emprego dos brulotes, e evidenciou a necessidade de ser desenvolvido um esforço para a proteção dos navios, mesmo quando abrigados no “santuário” de seus portos. As primeiras medidas empregadas para a proteção contra seu emprego foram de caráter defensivo – o emprego de **redes metálicas** ao redor dos navios fundeados, a colocação de cintas couraçadas na linha d'água dos navios, visando à proteção de suas instalações propulsoras e dos paióis de munição, e a instalação de armamento de pequeno alcance, para a defesa pontual contra as pequenas unidades que os podiam transportar – inicialmente chamadas “torpedeiras”.

Mais tarde, quando dotados os torpedos de propulsão própria, passaram a oferecer considerável perigo aos navios de maior porte.

É interessante notar que, em nossa história naval, se registra um dos primeiros ataques “torpédicos” bem sucedidos: contra o encouraçado *Aquidabã*, em 1894, durante a Revolução Federalista, e que redundou no afundamento desse navio (depois refluado e reparado).

As torpedeiras, capazes de lançar torpedos dotados de propulsão própria (mas ainda de muito pequeno alcance), tiveram como contrapartida as “**contratorpedeiras**”, unidades, também de pequeno porte, muito velozes, dotadas de armamento de superfície para engajar as “**torpedeiras**” e impedir o lançamento dos torpedos. Estas duas classes de navios viriam a se confundir em um tipo de navio que incorporava não só a capacidade de lançar torpedos como a de impedir, pelo engajamento, o seu lançamento por outras unidades, e que foi chamado de “contratorpedeiro”. As qualidades marinheiras dessa classe de navio, sua velocidade e armamento, permitiam seu emprego em apoio às linhas de batalha, quer na realização do esclarecimento necessário à detecção da força inimiga, quer na realização de ataques torpédicos que contribuíssem para a desorganização de sua formatura, obrigassem-na a dividir o fogo ou dificultar sua manobra.

É importante enfatizar que as novas armas, minas e torpedos, não dispunham ainda de um vetor que permitisse o pleno rendimento de sua capacidade e emprego, para sua projeção sobre águas sob controle do inimigo – faltava-lhes um vetor dotado de invisibilidade ao único meio de detecção então existente, a vigilância visual – o **submarino**, já existente, ainda não

* N.R.: Veja *RMB* 2º trim./1999, p. 39.

havia atingido adequado nível de desenvolvimento e era severamente limitado, em recursos e qualidades marinheiras, para que pudesse ser empregado em projeção contra as forças navais e nas proximidades de litorais inimigos. O submarino era visto, na ocasião, também como uma arma defensiva, para emprego no acesso aos portos ou próximo ao litoral e, só em circunstâncias especiais, nas proximidades de portos do inimigo.

A existência dessas novas armas suscitou, na comunidade internacional, grande preocupação, em virtude das especulações sobre suas possibilidades. Deve-se consignar, desde logo, que, na Conferência de Haia (1907), foram elas objeto de várias convenções, todas visando a limitar ou a condicionar seu emprego.

CONCLUSÃO

É interessante mencionar que o século XIX abrigou um importante paradoxo. O mais importante parâmetro da Estratégia Militar, no princípio do século, era o fator TEMPO – necessidade de tempo para a disposição das forças para a ação militar ofensiva (ou defensiva) na fase conhecida como “mobilização”.

Já no fim do século, a tecnologia veio a atribuir maior valor ao fator ALCANCE e

possibilitou a abertura de intenso campo de pesquisa que viria, ainda no fim do século XIX, provocar uma corrida armamentista desenfreada, em busca de novos vetores que permitissem que as forças (terrestres e navais) engajassem o inimigo sem serem engajadas.

As forças não tinham mais que se defrontar a curta distância; a violência podia se projetar a distâncias superiores, com o maior alcance dos canhões.

Tornavam-se necessários novos progressos – crescia a importância da concentração do fogo, da observação do tiro.

A projeção de poder passava a ser feita a maiores distâncias – na guerra terrestre, a luta corpo a corpo ficava para o fim dos combates, que teriam que ser desfechados a maior distância possível; na guerra naval, terminara a fase da abordagem e, mesmo, do abalroamento e os canhões deixavam de ser “matadores de homens”, tinham que ser “destruidores de navios”. A própria largura do “mar territorial” de três milhas, estabelecida quando os canhões navais sequer alcançavam essa distância, tinha que ser repensada – a força naval não mais se podia postar à espera do início das hostilidades no limite de três milhas da costa e, sem dúvida, havia outros interesses em jogo, nos campos político e jurídico, a considerar.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História da arte bélica /; Estratégia; Tática; Mahan; Escola Jovem; Aube, T. (Almirante França);

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA



O SDM, órgão com atribuição de estudar, pesquisar e divulgar a História Marítima Brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil, foi criado em 1943 e reúne sete departamentos distribuídos em cinco prédios históricos:

- Sede Ilha das Cobras onde funcionam os Departamentos de Arquivos, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;
- Sede Dom Manuel (Praça XV), onde fica o Museu Naval e Oceanográfico;
- Espaço Cultural da Marinha, onde estão atracados o Navio-Museu *Bauru*, o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta*;
- Sede Mayrink Veiga, onde pode ser visitada a Biblioteca da Marinha; e
- A Ilha Fiscal.

ÍNDIA, UMA LIÇÃO ESTRATÉGICA¹

EDUARDO ITALO PESCE
Professor

A globalização não decretou o fim do Estado nacional, mas veio demonstrar, mais uma vez, as vantagens políticas, econômicas e militares dos Estados mais fortes e capazes. Apesar dos problemas internos, a Índia é a maior democracia do planeta, ocupando uma posição estratégica de destaque, como potência nuclear emergente na Ásia Meridional e no Oceano Índico. A Índia é candidata a um lugar permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas e, ao contrário do Brasil, não parece disposta a abrir mão de sua candidatura.

Após a independência do domínio colonial britânico, ocorrida em 1947, a elite indiana percebeu que não seria possível esperar até que o país atingisse o pleno desenvolvimento econômico e social, para

implementar um projeto autônomo de potência, sob risco de vir a sofrer um desmembramento territorial. No Brasil, ao contrário, o discurso político dominante utiliza as desigualdades sociais e a ausência de ameaça externa ostensivamente percebida como justificativas para a manutenção do orçamento de defesa em níveis assustadoramente baixos, adiando indefinidamente a modernização das Forças Armadas.

A Índia possui Forças Armadas fortemente inspiradas no modelo britânico, com elevado nível de profissionalismo e sem antecedentes de intervenção armada na política interna do país. As três forças singulares (Exército, Marinha e Força Aérea) empregam armamento de diversas procedências, mas existe uma considerável indústria local de defesa, que produz arma-

1. Publicado originalmente no jornal *Monitor Mercantil*, de 1º de novembro de 2000.

mentos terrestres, navios de guerra (inclusive submarinos de propulsão convencional) e aeronaves militares de todos os tipos. No Oceano Índico, a Marinha indiana é a potência naval dominante, e planeja construir submarinos de propulsão nuclear no futuro, tendo chegado a operar um submarino nuclear arrendado da antiga União Soviética, o INS *Chakra*, pertencente à classe *Charlie II*.

Há alguns anos, a Índia desativou o Navio-Aeródromo INS *Vikrant* (ex-HMS *Hercules*), passando desde então a contar com apenas um navio deste tipo, o INS *Viraat* (ex-HMS *Hermes*). Este navio, assim como seu antecessor, é de procedência britânica e opera atualmente com aeronaves STOVL (*Short Takeoff/Vertical Landing*), de decolagem curta e pouso vertical, do tipo BAE Systems (ex-British Aerospace) *Sea Harrier*. A Marinha indiana está substituindo seus antigos navios-aeródromos por duas unidades mais modernas, capazes de operar com aeronaves de combate convencionais de alto desempenho.

Recentemente, a Índia adquiriu à Rússia o Navio-Aeródromo *Admiral Gorshkov* (cujo nome original era *Baku*), de 44 mil toneladas, que está sendo convertido em Severodvinsk, na própria Rússia, a um custo de aproximadamente US\$ 750 milhões, para operar com caças embarcados Mapo MiG-29K *Fulcrum*, com entrega prevista para 2003. Além disso, um navio-aeródromo de projeto francês, de 32 mil toneladas, denominado *Air Defence Ship* (ADS), está em construção em Cochim, na Índia, devendo ser entregue em 2008 ou

2009. A Marinha indiana deverá adquirir de 50 a 60 aeronaves MiG-29K, para guarnecer ambos os navios.

No dia 26 de setembro último, o Brasil adquiriu, pelo preço simbólico de US\$ 12 milhões, o Navio-Aeródromo francês *Foch*, de 32 mil toneladas, já rebatizado como *São Paulo*, a fim de substituir o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*. O atual navio-aeródromo brasileiro, de apenas 19 mil toneladas, é capaz de operar com as aeronaves de ataque McDonnell Douglas A-4 *Skyhawk* da Marinha, mas sua velocidade máxima de 24 nós (44,5 km/h) impõe algumas restrições às operações de voo. O *Foch* atinge a velocidade máxima de 32 nós (59,3 km/h). Entretanto, chegou a ser sugerido que sua aquisição seria um inútil desperdício de recursos, entre outras razões, porque o peso estratégico do Brasil no Atlântico Sul não se compara ao da Índia no Oceano Índico!

Decididamente, há algo errado com as nossas elites.

Em 1998, o lançamento de uma nova família de moedas custou ao país cerca de US\$ 550 milhões. Com esta importância, teria sido possível construir em estaleiro nacional, gerando milhares de empregos diretos e indiretos, um moderno navio-aeródromo para a Marinha.

Como a defesa nacional sempre ocupou o último lugar na lista das prioridades governamentais, o país acabou tendo de optar pela obtenção de um navio de segunda mão.

Seria engraçado, se não fosse tão assustador.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navios-aeródromos / ; *São Paulo* (NAe Brasil); *Foch* (NAe França); Marinha da Índia;

O CRUZADOR QUE TORPEDEOU A SI MESMO

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{te})

No decorrer do ano de 1942 desenvolveu-se feroz luta entre ingleses e alemães, tendo como objetivos, os primeiros, abastecer a URSS por meio de comboios que atravessavam os mares árticos, do Atlântico ao Mar de Barentz, e os segundos, que procuravam impedi-lo.

A fim de facilitar o serviço de escolta, os comboios com destino a URSS e os de lá provenientes cruzavam-se ao norte da Noruega, quando suas escoltas eram trocadas. Os primeiros tinham o prefixo "PQ" e os outros "QP".

No mês de março, navegavam os mares nórdicos os comboios PQ-13 e QP-9. Este último atravessou indene a península entre o Mar Branco e as águas próximas às ilhas de

JAN MAYENS (?), obtendo mesmo o sucesso de neutralizar o ataque do Submarino U-655, que foi abalroado e posto a pique pela Corveta britânica *Sharpshooter* no dia 15.

Já o PQ-13 não foi bafejado pela mesma sorte, apesar de escoltado pelo possante e novo Cruzador *Trinidad** e por dois contratorpedeiros – o *Fury* e o *Eclipse*. Entretanto, a escolta podia ser considerada reduzida a vista da presença em águas da Noruega do Encouraçado *Tirpitz*, que buscou abrigo em TRONDHJEM (?), após ameaçar o PQ-2.

Até 24 de março, o PQ-13 navegou despercebido.

Nesta data, porém, violento temporal dispersou-o e separou-o de sua escolta,

* N.R.: Classe *Figi* (13 navios), construídos entre 1940 e 1943. Deslocavam 8.000 toneladas e eram armados com 12 canhões de 152 mm, oito de 102 mm antiaéreos, 16 de 40 mm também antiaéreos e seis tubos lança-torpedos. Sua propulsão era a turbina desenvolvendo 72.500 SMP, velocidade de 33 nós.

facilitando o seu avistamento pelo reconhecimento aéreo alemão. Em decorrência, tiveram início os ataques da Luftwaffe, com o afundamento de dois mercantes desgarrados. Ao mesmo tempo, fizeram-se ao mar, de KIAKENES (?), no norte da Noruega, os contratorpedeiros Z-25, Z-26 e Z-27, os quais destruíram um terceiro mercante dentre os então isolados.

Às 9 horas desse dia, entretanto, a força naval alemã e a escolta britânica avistaram-se, tendo início violento entrevero.

Defrontavam-se, de um lado, um cruzador artilhado com 12 canhões de 152 mm, ao qual juntavam-se mais doze contratorpedeiros, portando oito peças de 120 mm, no total, contra três unidades germânicas armadas, em conjunto, com 12 canhões de 150mm.

A presença de um cruzador, deslocando cerca de 10.000 toneladas, dava aos ingleses certa superioridade, não obstante a excelente artilharia dos vasos germânicos.

Engajado o combate, logo ocorreram os primeiros impactos, resultando graves avarias no *Eclipse* e deixando o Z-26 em situação melindrosa.

Dispondo todos os oponentes de numerosos tubos lança-torpedos, recorreram ao uso desta insidiosa arma, sem, porém, lograr atingir seus adversários.

Entretanto, o *Trinidad*, em suas manobras evasivas, quer para evitar os torpedos adversos, quer para prejudicar a esgotagem dos tiros de artilharia, foi subitamente atingido por um dos seus próprios torpedos que, provavelmente, por defeito no giroscópio, girava à volta, em pleno mar.

Bastante avariado e com água aberta, nada mais pode fazer o elegante cruzador, que se retirou em direção a Murmansk.

A força alemã, que tinha por objetivo apenas prejudicar o abastecimento da URSS, aparentemente não se apercebeu do momento favorável que se lhe oferecia e limitou-se a prestar socorro ao Z-26, sem sucesso, pois esse navio veio a naufragar, com a perda de 243 tripulantes, sendo salvos apenas 88.

Ainda mais dois navios mercantes do PQ-13 seriam destruídos por submarinos, totalizando cinco, ou seja, um quarto de seu efetivo.

O *Trinidad*, recuperado em porto russo, encetaria seu retorno somente no mês de maio, mas não conseguiria realizá-lo, destruído que foi, no dia 14, pelas bombas de um *Junker JU-88*.

E assim terminou seus dias o infeliz cruzador, notabilizado que fora por tornar-se vítima de seu próprio torpedo.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Comboio para Murmansk/; *Trinidad* (cruzador britânico); Z-26 (contratorpedeiro)

* N. R.: Classe *Narvik* (17 ou mais navios) construídos a partir de 1940. Deslocavam 1.870 toneladas e eram armados com cinco canhões de 150 mm, quatro metralhadoras antiaéreas de 20 mm, oito tubos lança-torpedos de 533 mm. Propulsão: turbinas desenvolvendo 60.000 (?) SHP, velocidade de 36 nós.

ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA



A idéia da criação do Espaço Cultural da Marinha nasceu do constante crescimento do acervo do Museu Naval e Oceanográfico.

A carência de espaço na Sede Dom Manuel impedia o Museu de apresentar importantes segmentos dele, tais como a evolução da navegação e a vasta coleção de objetos recolhidos pela arqueologia subaquática.

Longe das visitas do público estava ainda a histórica Galeota D. João VI, que segundo a tradição naval veio da Bahia para o Rio de Janeiro em 1809, logo após a mudança da Família Real de Portugal para o Brasil, fugindo da guerra contra Napoleão.

Para sanar tais dificuldades, a Marinha adquiriu do Lloyd Brasileiro, em 1991, com recursos do Fundo Naval, as antigas Docas da Alfândega, seguido de projeto aprovado para a sua utilização. Na administração do Ministro da Marinha,

Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, o projeto, revisto, foi executado e o Espaço Cultural da Marinha inaugurado em 20 de janeiro de 1996.

Hoje, é composto por cinco módulos: Galeota D. João VI, História da Navegação, Arqueologia Subaquática no Brasil, Coleção Alves Câmara e exposições temporárias.

O Espaço Cultural da Marinha fica localizado à Av. Alfred Agache, ao lado da Estação das Barcas na Praça XV. Aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.

O SEQÜESTRO DO SANTA MARIA – UMA ESTÓRIA NAVAL

Parte pequena da história política do Brasil e de Portugal

AGUINALDO ALDIGHERI SOARES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Transcorria normal a **terça-feira 24 de janeiro de 1961**, quando os aparelhos telegráficos das agências noticiosas registraram uma pequena informação, que se transformaria em assunto de primeira página de todos os principais diários impressos do mundo durante cada um dos 11 dias que se seguiriam, além do enorme destaque recebido nos noticiários televisivos de então. A informação mencionava que um grupo de feridos desembarcara **naquele mesmo dia 24** de uma baleeira pertencente ao Navio de Passageiros *Santa Maria*, de bandeira portuguesa, na Ilha de Santa Lúcia – então possessão britânica nas Pequenas Antilhas; mencionava também que o grupo era constituído de tripulantes do referido navio, deixados ao largo daquela ilha, e que se haviam ferido **na madrugada do dia 23**, quando um punhado de revolucio-

nários comandados pelo Capitão do Exército português Henrique Galvão assumiu, à força, o controle do navio. Posteriormente, verificou-se que esses revolucionários eram constituídos de cidadãos portugueses e espanhóis que faziam oposição política aos governos de António de Oliveira Salazar e do General Francisco Franco.

Vários anos antes de começarem a ocorrer os seqüestros de aviões, principalmente na década de 70, o evento noticiado constituía-se na primeira ação violenta com propósitos políticos de que se tinha notícia na segunda metade do século XX envolvendo um meio de transporte e seus passageiros.

No Brasil, aquela terça-feira era um dia normal, sim, mas não comum, pois naquele dia, como nos demais daquela semana, aguardava-se com enorme expectativa a

posse do presidente eleito Jânio Quadros, a ser efetivada oito dias após, no dia 1º de fevereiro de 1961; e se especulava amplamente sobre a constituição do seu ministério e sobre sua maneira de conduzir os negócios do país nos meses seguintes.

Em Portugal, o Primeiro-Ministro Salazar começava a enfrentar os primeiros e incipientes movimentos de guerrilha na então província ultramarina de Angola. O General Humberto Delgado, ex-candidato à Presidência da República portuguesa, encontrava-se exilado em São Paulo, exercendo discretas atividades políticas, mas ciente do planejamento da operação de seqüestro.

Nesse quadro inseriu-se o Capitão Henrique Galvão, então com 65 anos; formou um grupo de cerca de 25 revolucionários portugueses e espanhóis, comprou vagas na excursão turística que o Pacote *Santa Maria* realizaria no Caribe, e embarcaram todos, parte em La Guaiará (Venezuela), parte em Curaçao (Antilhas Holandesas) – última escala antes da ação a bordo. Efetivava-se assim, **no dia 22 de janeiro de 1961**, a Operação *Dulcinéia*, nome de código adotado pelos revolucionários, em homenagem à amada de D. Quixote de La Mancha.

O *Santa Maria* – assim como o *Vera Cruz*, da mesma classe – cumpria normalmente uma linha regular de passageiros entre portos da Península Ibérica e portos do Brasil e do Rio da Prata; ambos tinham como armador a Companhia Colonial de Navegação (estatal portuguesa), deslocavam cerca de 20.000 toneladas e desenvolviam cada um velocidade de cruzeiro de 18 nós.

Naquela excursão para a qual se achava fretado, o navio transportava cerca de 600 turistas – a maioria composta por cidadãos norte-americanos –, além dos seus 300 tripulantes portugueses, aproximadamente.

Soube-se posteriormente que, no momento em que os revolucionários renderam os tripulantes em serviço no passageiro, o nervosismo de todos os envolvidos contribuiu para o disparo que matou um dos pilotos, cujo corpo – mantido na frigorífica – foi desembarcado em Recife junto com os passageiros. Esta foi a única vítima fatal de toda a operação do seqüestro.

Constatou-se também que o grupo de revolucionários era tão pequeno que só houve mudança no controle efetivo de alguns poucos compartimentos vitais do navio (o Capitão Galvão disse-me, já em Recife, que o pessoal de serviço na máquina rendeu-se pelo telefone). A falta de reação da tripulação deveu-se à surpresa, à suspeita da existência de outros revolucionários incógnitos entre os passageiros e ao inusitado desse tipo de operação àquela época.

No dia 25, às 18 horas, o *Santa Maria* foi localizado por um avião de patrulha P2V da Marinha norte-americana, ao norte das Guianas, navegando em rumo sueste.

No dia 26, a imprensa noticiou que o Submarino norte-americano *Seawolf* estaria acompanhando o *Santa Maria* (o USS *Seawolf* era o segundo submarino com propulsão nuclear a operar na Marinha dos Estados Unidos; o primeiro foi o *Nautilus*). Como os leitores constatarão a seguir, essa notícia iria ser confirmada e, acrescida da grande mobilização de unidades navais e aéreas da Marinha nos dias subseqüentes, demonstrava o grau de preocupação do governo norte-americano com a segurança de seus cidadãos a bordo do navio seqüestrado.

No dia 27, soube-se que um grupo-tarefa da Marinha norte-americana, sob o comando do Contra-Almirante Allen Smith, buscava a interceptação do *Santa Maria*;

e o Comandante do 3º Distrito Naval¹ brasileiro, Contra-Almirante Augusto Roque Dias Fernandes, suspeitava que o Capitão Galvão tivesse a intenção de fundear em Fernando de Noronha, ou mesmo em Recife, para desembarcar os passageiros. Por essa razão, determinou que a Corveta *Fortaleza de Coimbra* suspendesse de Natal para Fernando de Noronha; essa corveta permaneceu ao largo daquele arquipélago por cerca de sete dias, sem nenhum contato com qualquer dos meios envolvidos na operação.

No dia 28, já se sabia que aviões navais norte-americanos de patrulha estavam sobrevoando o *Santa Maria* em caráter permanente, tendo por bases Belém (Val-de-Cães) e Recife (Ibura). A Marinha americana chegou a deslocar para Recife 12 *Super-Constellations* de patrulha equipados com aquele enorme disco da antena-radar acima da fuselagem!

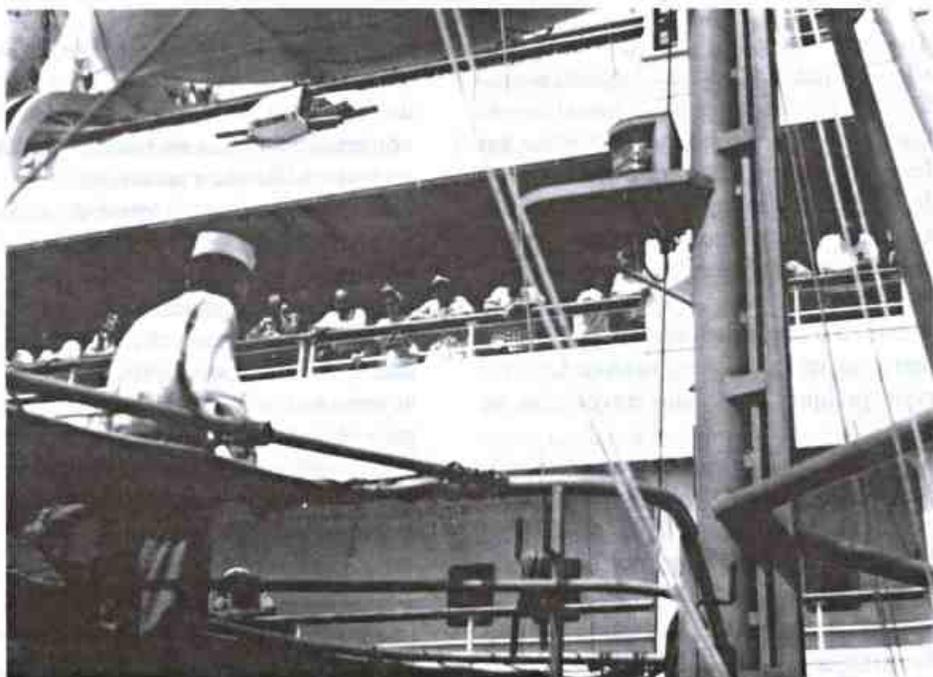
Respondendo à mensagem do comandante das Forças Navais americanas no Atlântico Sul (Uscomsolant), o Capitão Galvão afirmou que sua intenção era desembarcar os 570 passageiros e prosseguir com o navio para Angola. Nessa ocasião, o Diretório Revolucionário Ibérico de Libertação (título adotado pelos seqüestradores) já enviava “saudações ao povo, imprensa, e ao presidente eleito do Brasil”. É importante que se mencione que, após eleito, no final de 1960, Jânio Quadros havia se encontrado com o Capitão Galvão por ocasião de uma visita a Caracas (Venezuela).

No domingo, dia 29, ao confirmar que o *Santa Maria* navegava aproado ao saliente nordestino, o comandante do 3º Distrito Naval determinou que a Corveta *Caboclo* – da qual eu era o imediato (então como

capitão-tenente) – suspendesse de Natal para Recife. Temporariamente no comando, suspendi pouco após o crepúsculo vespertino; atraquei **na manhã do dia 30** no porto do Recife e apresentei-me ao Almirante; ele fez uma síntese da situação geral, disse-me que não possuía informações precisas sobre o *Santa Maria*, que havia embarcado um capitão-de-corveta do 3º Distrito Naval em um contratorpedeiro americano como seu representante pessoal junto ao Contra-Almirante Allen Smith para observar um eventual encontro com os revolucionários, que a *Caboclo* deveria estar pronta para suspender às 18 horas e que eu regressasse ao Comando do 3º DN às 17 horas para receber a ordem de movimento e as últimas instruções. Assim o fiz; recebi pessoalmente do Almirante um memorando com uma Carta de Pregão – a primeira e única da minha carreira –, que deveria ser aberta ao largo do porto do Recife. Resumindo, as ordens escritas e verbais eram: a corveta deveria estar às 7 horas do dia seguinte, **31 de janeiro de 1961**, num ponto a cerca de 35 milhas da costa na latitude de Recife, a fim de observar um provável encontro do grupo-tarefa norte-americano com o *Santa Maria*; minhas comunicações via rádio deveriam ser feitas exclusivamente com o Comando do 3º DN e, para eventuais necessidades de comunicação com os americanos ou com o *Santa Maria*, deveriam ser utilizados apenas sinais visuais.

No dia 31, na hora e no ponto determinados, a corveta não teve qualquer contato visual ou radar com alvos de superfície; ali permanecemos por cerca de uma hora, quando por nós passou a curta distância um contratorpedeiro americano classe *Fletcher*, em rumo sul, navegando a mais

¹ N.A.: Àquela época, o Comando do 3º Distrito Naval estava sediado em Recife. Posteriormente, foi transferido para Natal, onde se encontra atualmente.



A primeira atracação da Corveta *Caboclo* a contrabordo do Navio Mercante *Santa Maria*. Delegação regressando à Corveta; revolucionários no patim superior da escada de portaló –
Foto: Aldighiere, em 1/2/1961



de 20 nós. Deduzindo que esse contratorpedeiro dirigia-se ao encontro do seu capitânia e, conseqüentemente, do *Santa Maria*, passei a navegar na direção geral sudoeste, fazendo um esclarecimento que me permitisse detectar alvos existentes entre o litoral sul de Pernambuco e uma linha a cerca de 35 milhas da costa. Nessa singradura identificamos o Contratorpedeiro *Paraíba* chegando do Rio de Janeiro e fundeando ao largo dos molhes de Recife, para eventual apoio ao Comando do 3º DN, o qual não lhe atribuiu tarefas. Cerca das 11 horas dessa manhã, avistamos pela bochecha de bombordo um crescente movimento de alvos: um enorme penacho negro expelido pela chaminé do Rebocador portuário *Estácio Coimbra* (que constatamos depois estar cheio de repórteres, fotógrafos e cinegrafistas embarcados em Recife), o *Santa Maria* exibindo nas bochechas enormes faixas com a expressão "Santa Liberdade" encobrindo os verdadeiros nomes do navio, três contratorpedeiros americanos, a lancha de um dos contratorpedeiros trazendo para bordo do capitânia o Contra-Almirante Allen Smith após negociação infrutífera a bordo do *Santa Maria*, um *Super-Constellation* da Marinha americana em patrulha e um pequeno avião civil, de onde havia saltado de pára-quadras um famoso jornalista do hebdomadário francês *Paris-Match*, o qual ainda se encontrava flutuando à espera de seu subseqüente resgate pelos americanos. Esse jornalista francês foi levado de lancha para bordo do *Santa Maria*, onde "aderiu" aos revolucionários para melhor obter material para a sua revista. A negociação do almirante americano com o Capitão Galvão não obteve o resultado desejado, isto é, o imediato desembarque dos turistas, porque:

– os ibéricos queriam ter como interlocutores as autoridades brasileiras e não os

militares americanos representando o governo Kennedy;

– queriam reter ao máximo os turistas a bordo para atrair por mais tempo a atenção da opinião pública internacional, visando enfraquecer politicamente os governos de Franco e de Salazar; e

– queriam dialogar não com o governo Juscelino Kubitschek, mas com o governo Jânio Quadros, a ser empossado no dia seguinte, 1º de fevereiro de 1961, em Brasília.

Em consonância com essas intenções, o *Santa Maria* passou a navegar ao longo da costa, mantendo desta uma distância de cerca de 20 milhas, com velocidade aproximada de 10 nós, indo e vindo entre os paralelos de Ponta de Pedras e de Tamandaré até **cerca das 9 horas do dia seguinte**. Um detalhe curioso foi que, durante as cerca de 21 horas dessa singradura, os navios adotaram um dispositivo de navegação em "diamante", no qual o *Santa Maria* era o testa e guia; os três contratorpedeiros americanos completavam o losango e a Corveta *Caboclo* se posicionou no posto 5, portanto à ré do contratorpedeiro mais à ré. Cumpre registrar também que, durante toda a singradura, não houve qualquer comunicação entre a corveta, o *Santa Maria* e os contratorpedeiros, e que uma aeronave americana de patrulha esteve permanentemente sobrevoando a inusitada formatura.

Na manhã do dia 1º de fevereiro, cerca das 9 horas, enquanto em Brasília se sucediam os eventos do programa de transmissão da faixa presidencial, o *Santa Maria* passou a demandar o porto do Recife, vindo a fundear cerca das 11 horas a exatamente 3 milhas dos molhes do porto, no limite das águas territoriais brasileiras da época. Cerca das 9 horas e 30 minutos, com a corveta navegando na esteira do *Santa Maria*, nosso vigia informou "periscópio pelo través



O Capitão-Tenente Aldighiere, comandante em exercício (Imediato) da Corveta *Caboclo*, demandando o Navio Mercante *Santa Maria* – Em 1/2/191 – Foto: Aldighiere



O rebocador portuário aguarda os tripulantes para levá-los ao cais
– Em 2/2/1961 – Foto: Aldighiere

de boreste”, o que confirmei, pessoalmente e me surpreendi com sua velocidade, igual à da corveta no momento, de 13 nós. Quando, cerca das 10 horas, o vigia informou “submarino na superfície na alheta de boreste a cerca de 2.000 jardas”, eu aproei a corveta na sua marcação a fim de identificá-lo. Interrogado por holofote, ele respondeu “USS *Seawolf*”. Em seguida, com o *Santa Maria* já fundeado, recebi ordem de entrar no porto e atracar.

Ali já estava à minha espera o então capitão dos portos, Capitão-de-Mar-e-Guerra Hélio Ramos de Azevedo Leite. Disse-me ele que eu tocasse rancho para a guarda e que estivesse pronto para desatracar logo em seguida, pois ele regressaria em curto prazo e a corveta levá-lo-ia ao *Santa Maria*.

De fato, cerca das 13 horas, regressou o Capitão-de-Mar-e-Guerra Hélio Leite, acompanhado do então 1º Secretário Dário Castro Alves, representante do novo Ministro das Relações Exteriores, Afonso Arinos de Melo Franco, de um capitão-de-fragata fuzileiro naval, representante do novo Ministro da Marinha, Almirante Silvio Heck, e do Secretário de Segurança do Estado de Pernambuco, Coronel Costa Cavalcante.

Essa delegação embarcou, a corveta desatracou do porto e atracou meia hora depois a contrabordo do *Santa Maria*, já com sua escada de portaló arriada. A delegação chefiada pelo Comandante Hélio Leite negociou com os revolucionários em nome do governo brasileiro, mas não conseguiu obter o desembarque dos passageiros naquela mesma tarde; os ibéricos continuavam ganhando tempo e espaço na imprensa internacional. Nas cerca de duas horas em que a delegação permaneceu a bordo do navio seqüestrado, nós na corveta constatamos um clima aparentemente alegre entre os turistas, como se estivessem “curtindo” aquela aventura.

Fundeados não muito distantes do *Santa Maria*, podia-se ver um contratorpedeiro americano e o Contratorpedeiro *Paraíba*.

A delegação voltou à corveta, regressamos ao porto e recebi ordem de permanecer atracado até a manhã do dia seguinte, quando retornaríamos ao *Santa Maria*. **Na manhã da quinta-feira, 2 de fevereiro**, a delegação reembarcou na corveta, tornamos a atracar a contrabordo do *Santa Maria*. Novamente a negociação não terminou em acordo. Retornamos ao porto, e recebi ordem de estar pronto a desatracar em curto prazo. Nessa manhã, constatamos que o ambiente a bordo do navio seqüestrado começava a se deteriorar entre os passageiros e, principalmente, entre os tripulantes. Recolhemos no convés da corveta várias mensagens escritas em cartões impressos dos restaurantes do navio, provavelmente jogadas por tripulantes, contendo dizeres tais como “salvem-nos”, “está faltando água”, “queremos desembarcar”, “pedimos socorro às autoridades brasileiras”, etc.; e vimos também movimentos de tripulantes aparentemente querendo pular para a corveta.

No início da tarde do mesmo dia 2 de fevereiro, a delegação reembarcou na corveta, e tornamos a atracar a contrabordo do *Santa Maria*. Logo após o transbordo da delegação, constatamos a enorme deterioração do ambiente a bordo do navio seqüestrado; não só continuamos a recolher bilhetes aflies, como os passageiros, numa atitude de inconformismo, começaram a jogar nos conveses da corveta estofados retirados provavelmente das embarcações de salvação. Logo em seguida, dois garçons portugueses se atiraram no convés da corveta, saindo de estreitas vigias localizadas a vários metros acima. Procurei afastar os dois navios, mandei trazer os aterrizados fujões ao tijupá, eles me disseram que queriam ser “presos pela polícia brasi-



Os passageiros do Navio Mercante *Santa Maria* desembarcam no cais do Porto de Recife em 2/2/1961 – Foto: Aldighiere



A Corveta *Caboclo* atracada no Porto de Recife e o Navio Mercante *Santa Maria* sendo manobrado por rebocadores para fundeio na bacia de evolução, em 2/2/1961 – Foto: Aldighiere

leira”, eu lhes disse que estavam presos, mandei escondê-los cobertas abaixo, enquanto ouvia-se um coro no *Santa Maria* que dizia “fica, fica, fica”... Quando a delegação retornou, disse-me o Comandante Hélio Leite que a corveta deveria regressar e atracar ao cais, e que os revolucionários tinham concordado enfim com a entrada do navio no porto para desembarcar os passageiros. Assim foi feito. O *Santa Maria* fundeou pouco depois na bacia de evolução, portanto já por dentro dos molhes do porto; o Comando do 3º DN providenciou embarcações para a retirada dos passageiros e suas bagagens logo após o fundeio; os tripulantes desembarcaram em seguida e os “nossos dois garçons” se misturaram a eles.

Os cerca de 25 revolucionários permaneceram a bordo, já sem qualquer possibilidade de continuarem viagem para Angola; aceitaram receber uma equipe da Base Naval do Recife para guarnecer a praça-de-máquinas e os equipamentos vitais, um pelotão de fuzileiros navais para “ajudá-los na guarda do navio” e um capitão-de-corveta como oficial de ligação. A *Caboclo* recebeu ordem de desatracar e fundear próximo ao *Santa Maria*, dentro da bacia de evolução, para um eventual apoio noturno ao pessoal da Marinha a bordo.

Após o fundeio, mandei arriar a lancha e dirigi-me ao *Santa Maria*; apresentei-me ao Capitão-de-Corveta Thales Fleury de Godoy – representante pessoal do Contra-Almirante Dias Fernandes –, com quem tomei um cálice do ótimo vinho Grandjó (segundo ele “cortesia do Salazar”); ele me apresentou ao Capitão Galvão, com quem conversei por algum tempo; verifiquei que o pelotão de fuzileiros navais já havia montado um acampamento improvisado no tombadilho e regresssei à corveta.

Até então o governo brasileiro reconhecia que o navio seqüestrado estava em

poder dos revolucionários, o que era parte do acordo que permitiu o desembarque de todos os passageiros e tripulantes.

No decorrer do dia seguinte, sexta-feira, 3 de fevereiro de 1961, o Comando do 3º DN concertou com os revolucionários a entrega do *Santa Maria* à Marinha do Brasil, em troca de asilo político para todos, em condições que seriam detalhadas posteriormente.

Em consequência, realizou-se no final da tarde desse mesmo dia uma incrível cerimônia “militar”, a qual, pelo inusitado do ambiente, do conjunto dos personagens participantes, do teor dos documentos lidos e dos procedimentos seguidos, permanece muito nítida até hoje em minha memória. Julgo ser interessante para os leitores a sua descrição.

– Local: convés superior de boreste do *Santa Maria*, a meio-navio, em área contígua ao salão nobre da 1ª classe, mas separada deste por portas de vidro fechadas.

– Participantes:

a) jornalistas, fotógrafos, cinegrafistas, nacionais e internacionais, amontoados dentro do salão nobre, com dificuldade de cobrir a “cerimônia”;

b) o Contra-Almirante Dias Fernandes presidindo a “cerimônia”, de costas para o salão nobre, tendo ao lado seu ajudante-de-ordens (e o autor deste relato por trás dos dois);

c) um destacamento de cerca de 20 sargentos e marinheiros brasileiros formados em coluna por três, de costas para o mar, “comandados” pelo Capitão-de-Corveta Thales, todos de frente para o Almirante e à sua direita;

d) os cerca de 25 revolucionários, formados em coluna por três, de costas para o mar, comandados pelo Capitão Henrique Galvão, todos de frente para o Almirante e à sua esquerda; portanto, Galvão e Thales encontravam-se lado a lado, voltados para o Almirante.

— Cerimônia: todos em posição de “sentido”, o Almirante determinou que o ajudante-de-ordens lesse uma carta datada desse mesmo dia 3, dirigida ao Capitão Galvão e por ele assinada em nome do governo brasileiro, na qual constava a proposta de entrega do *Santa Maria* à Marinha brasileira e a oferta de asilo político no território brasileiro a cada um dos revolucionários, desde que se abstivessem de atividades contrárias aos governos de outros países. A seguir, o Almirante tomou a palavra e disse que naquela carta o Capitão Galvão havia apostado a expressão “de acordo” e sua assinatura. Determinou, em seguida, que o ajudante-de-ordens lesse sua ordem do dia referente ao evento. Essa ordem do dia do Comando do 3º Distrito Naval dizia que, em decorrência da carta que terminara de ser lida e que passara a ser um anexo daquela ordem do dia, era nomeado o Capitão-de-Corveta Thales para exercer o comando militar do Navio Mercante *Santa Maria*. Em seqüência, para minha estupefação, determinou que fosse transmitido o comando, ao que o Capitão Galvão² e o Capitão-de-Corveta Thales viraram-se um para o outro, com as mãos em continência militar, e disseram, respectivamente: “Passo o comando do Navio Mercante *Santa Maria*” e “Assumo o comando do Navio Mercante *Santa Maria*”. A seguir, disse o Almirante que a cerimônia se encerraria com a deposição das armas pelos revolucionários; estes então, em coluna por um, dirigiram-se ao salão nobre, onde, sob os *flashes* dos fotógrafos, foram deixando suas precárias armas (algumas poucas me-

trahadoras de mão, escopetas, pistolas, revólveres, facas e facões) em um sofá adrede preparado, e seguiram escadas abaixo para uma embarcação portuária que já os esperava.

Terminada a “cerimônia”, permaneceu e pernoitou a bordo do *Santa Maria* apenas o pessoal militar da Marinha.

No sábado, 4 de fevereiro de 1961³, com o navio já atracado, foi realizada a bordo uma cerimônia bem mais simples e rápida, em que foi lavrado e assinado por diplomatas brasileiros e portugueses um Termo de Transferência do *Santa Maria* para a jurisdição portuguesa. O então adido das Forças Armadas de Portugal em Brasília recebeu oficialmente o navio e o entregou ao representante de seu armador, a Companhia Colonial de Navegação.

Terminou assim um evento ocorrido há 40 anos, do qual poucas pessoas se lembrariam meses após, e muito menos nos dias de hoje, de virada do século.

* * *

O propósito do relato acima foi registrar a participação da Marinha do Brasil na referida operação de pirataria com fins políticos, especialmente dos fatos que ocorreram no mar. Para isso, valeu-se o autor da sua memória, a qual foi confirmada pelo relatório dessa operação, elaborado pelo Comando do 3º Distrito Naval, assinado pelo Contra-Almirante Dias Fernandes e guardado

2 N.A.: O Capitão Henrique Galvão morreu no Brasil em 1971 (com 76 anos) e foi sepultado no cemitério paulistano do Araçá. Posteriormente, seus restos mortais foram trasladados para Lisboa, onde, em 10 de novembro de 1991, foram colocados em um mausoléu, em cerimônia na qual discursou o presidente de Portugal.

3 N.A.: Esse mesmo dia 4 de fevereiro de 1961 é considerado em Portugal como a data de início da guerra colonial entre a metrópole e suas províncias ultramarinas, marcada que foi pelo ataque dos guerrilheiros do Movimento Popular para a Libertação de Angola (MPLA) à prisão central de Luanda.

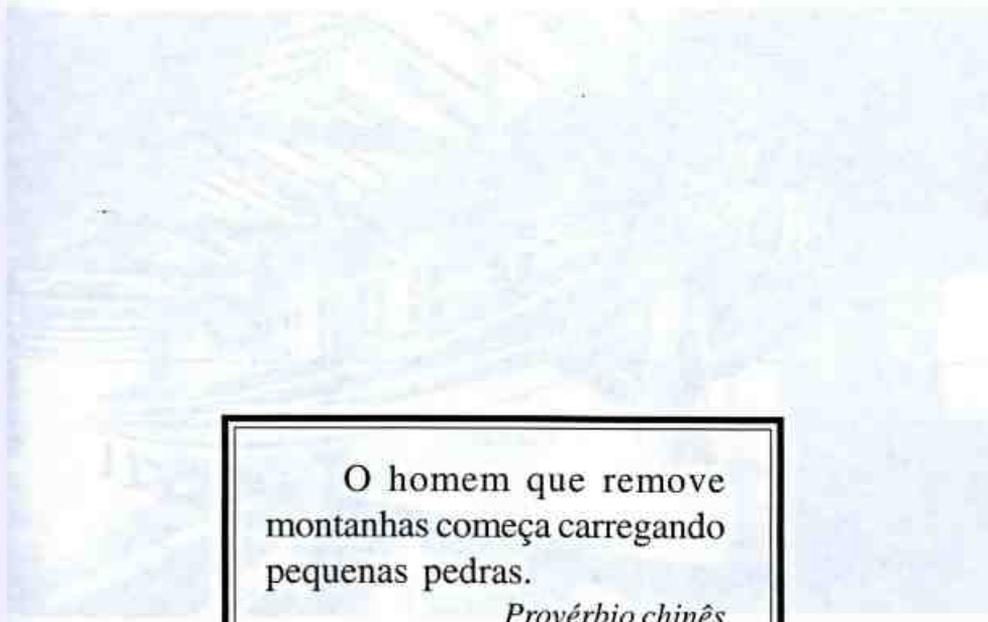
no Arquivo da Marinha. As fotos aqui inseridas foram tomadas pelo autor. Infelizmente, apesar do seu empenho, não foi possível localizar a carta do almirante ao Capitão Galvão nem a Ordem do Dia

de 3 de fevereiro de 1961, do Comando do 3º Distrito Naval, para aqui publicá-las.

Eventuais observações que os leitores queiram propor ao texto acima serão muito bem recebidas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Pirataria / ; Seqüestro; NM *Santa Maria* (Portugal);



O homem que remove
montanhas começa carregando
pequenas pedras.

Provérbio chinês

GALEOTA IMPERIAL



Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, a Galeota Imperial foi trazida para o Rio de Janeiro em 1809, onde serviu à Família Real em passeios e deslocamentos pela Baía de Guanabara.

Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

A Galeota Imperial foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, ficando exposta de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.

"O presente está cheio de passado e cheíssimo de futuro." (Leibnitz)

CLÁUDIO JOSÉ D'ALBERTO SENNA
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

Introdução
Causas
O Defense Review
Conseqüências
Conclusão

INTRODUÇÃO

A pesar de ser uma Marinha vitoriosa, que inspirou a tradição naval da maior parte das Marinhas ocidentais, a Royal Navy viveu momentos difíceis após suas grandes vitórias. Nos períodos seguintes às principais guerras enfrentadas pelo Reino Unido, o país, apesar de ter saído vitorioso, viveu graves crises econômicas e a Royal Navy contribuiu com sua cota de sacrifício experimentando grandes desmobilizações. Foi assim no período seguinte às Guerras Napoleônicas. Nessa época,

parte de seus oficiais e praças procurou trabalho em outras Marinhas e, muitas vezes, em países que haviam conquistado sua independência recentemente. Após a Segunda Guerra Mundial, ocorreu redução de proporções semelhantes. Para termos uma idéia de grandeza das cerca de 990 unidades de combate (submarinos e navios escolta) disponíveis no auge da guerra, apenas 80 unidades estariam ativas no inverno de 1947 (1). Essa redução, causada pelo elevado custo do conflito e agravada pela falta de combustível e pessoal para guarnecer os navios, foi muito significativa.

Os anos seguintes também não foram fáceis para a Royal Navy. Muitas dificuldades econômicas e o esforço de reconstrução pós-guerra causaram a redução de sua influência política mundial. Porém, graças à sua capacidade de adaptação e às necessidades decorrentes da Guerra Fria, a Royal Navy conseguiu superar com relativo sucesso as décadas de 50 e 60.

Os anos 70 foram, particularmente, importantes, marcados pelo avanço tecnológico e refinamento dos meios. A Royal Navy incorporou a tecnologia digital construindo novos navios, mantendo-se atualizada e moderna, apesar das constantes dificuldades orçamentárias (1).

Em 1979, Margareth Thatcher chegou ao poder com o Reino Unido (8) vivendo problemas na área econômica. Promovendo uma série de reformas estruturais no país e cortes orçamentários, o governo Thatcher tentava superar as dificuldades e sair da crise. Ao publicar o Defense Review (relatório que estabelece as diretrizes da política de defesa do Reino Unido) de 1981, formalizando e reordenando prioridades (1) (2), uma profunda mudança começava a ser promovida dentro das Forças Armadas e, em especial, na Marinha. No seu conjunto, essas mudanças significaram uma grande redução no Poder Naval, com diminuição de meios e efetivos.

O Defense Review de 81 foi um dos momentos mais delicados vividos pela Royal Navy em toda a sua existência (5). Os cortes promovidos pelo governo tiveram um efeito negativo sobre o entusiasmo de oficiais, praças e funcionários civis da Marinha.

Este texto pretende apresentar algumas causas e conseqüências das opções feitas pelo governo Thatcher no Defense Review de 81 e seus principais reflexos na Royal Navy.

CAUSAS

O cenário do início dos anos 80 era composto por fatores complexos, como dificuldades econômicas, reflexos das crises do petróleo e o perigo de um conflito nuclear com o bloco comunista. Estes fatores levaram o governo a tomar as decisões políticas que moldaram o Defense Review de 81. Na verdade, o governo estava tomando uma série de medidas, quase sempre impopulares, com relação a todos os setores da sociedade. A reestruturação do sistema de defesa britânico tornou-se uma prioridade por este absorver uma parcela significativa dos recursos do orçamento do governo.

O primeiro fator a ser considerado e, talvez, o mais importante, foi a mudança do equilíbrio entre gastos com a defesa e a demanda por investimentos de caráter social. Desde o início do governo, em 1979, Thatcher reduziu os gastos no setor social do governo, chegando próximo do limite. Havia, assim, a indicação que cortes semelhantes, ou proporcionalmente maiores, deveriam, também, ser feitos nos demais setores (1), entre eles o orçamento da defesa. Sem dúvida alguma, é preciso muita boa vontade para que alguém sofrendo em uma fila do setor de assistência do governo sintasse resignado ao perceber investimentos em meios militares.

O segundo fator, muito significativo em termos de orçamento, foi a elevação dos preços dos materiais e equipamentos bélicos causada pela sofisticação dos meios. O espetacular desenvolvimento tecnológico vivido nos anos 70 foi rapidamente assimilado pela indústria militar. Os avanços decorrentes da revolução digital estavam tornando os navios cada vez mais caros e sofisticados (1). Suas construções dispendiosas e a crescente demanda por manutenção que os novos sistemas solici-

tavam tornaram quaisquer opções de defesa muito caras. O preço de cada unidade elevou-se muito além da capacidade orçamentária, bem como a demanda pelos serviços de manutenção, acarretando uma estrutura de suporte maior nos estaleiros e bases de apoio. Armas inteligentes, como mísseis, demandavam sistemas de defesa capazes de garantir a sobrevivência dos navios. Foi necessário incorporar sofisticados equipamentos de MAGE, CME*, sistemas de defesa de ponto e sistemas de combate digitais que pudessem reduzir o tempo de reação dos navios contra mísseis inimigos.

O terceiro fator foi a prematura crença na inutilidade de meios convencionais (navios de superfície) em um mundo dominado por armas nucleares. O crescimento do

poder nuclear soviético e americano era visto com especial preocupação pelos europeus (2). Era necessário manter elevada capacidade de deterência,** a fim de evitar que as divergências entre os dois países mais poderosos não desencadeasse uma guerra nuclear em solo europeu. Foram feitos pesados investimentos em armas nucleares e mísseis balísticos. Nesse cenário, a utilidade dos navios convencionais seria quase insignificante; sua contribuição para evitar um conflito nuclear era muito pequena.

Para fazer frente à ameaça nuclear, a Royal Navy estava investindo na substituição de seus submarinos de mísseis balísticos da classe *Resolution* pelos da classe *Trident*. Abaixo é apresentado um quadro comparativo dos submarinos.

	<i>Resolution</i>	<i>Trident</i>
Capacidade de mísseis	16	16
Alcance do míssil	2.500 mimas	6.500 mimas
Tipo de míssil	Polaris A3	Trident 2 (D5)
MIRV - Multiple Independent Re-entry Vehicle	3	8

Sem dúvidas, os novos submarinos *Trident* colocariam o Reino Unido na vanguarda tecnológica em termos de armamento nuclear, ampliando significativamente sua capacidade de deterência.

O projeto *Trident* foi um grande desafio para a Royal Navy. Contando com a parceria dos Estados Unidos, que disponibili-

zaram o sistema *Trident*, era necessário um pesado esforço no desenvolvimento e construção da plataforma.

Margareth Thatcher e seu Ministro da Defesa, John Nott, defenderam com firmeza e convicção o projeto *Trident* (5), suportando as duras críticas daqueles que julgavam o empreendimento demasiado

* N.R.: MAGE – Medidas Antiguerra Eletrônica; CME – Contramedidas eletrônicas.

** N.A.: Deterência é a capacidade de desencorajar uma ação militar pelos prejuízos que poderão ser recebidos em resposta pela agressão inicial.

caro. Seu valor total, estimado inicialmente, para a construção de quatro submarinos foi na ordem de 12 bilhões de libras (4). Para se ter uma idéia do impacto econômico deste projeto, o orçamento total da Royal Navy era, nessa época, de 2 bilhões de libras/ano.

Por outro lado, havia a oposição do Labour Party (Partido Trabalhista) ao governo. O líder da oposição, Michael Foot, pacifista antinuclear, queria que o projeto fosse totalmente cancelado. A oposição não foi convincente e o projeto acabou sendo aprovado.

Com o projeto finalmente aprovado, teve início uma outra discussão. Qual seria o real valor das unidades navais convencionais em um mundo onde a defesa seria exercida através do poder nuclear? Qual a razão para manter navios cada vez mais caros se estes não teriam nenhuma utilidade em um conflito nuclear?

Estes questionamentos levaram ao enfraquecimento da credibilidade dos navios e demais meios convencionais da Marinha. Se de um lado John Nott defendeu fervorosamente o projeto *Trident*, por outro não se importou com os outros setores da Royal Navy (5) e mostrou-se favorável a uma redução quantitativa dos meios navais. Parecia aos políticos locais que o fato de possuir um armamento tão poderoso como os submarinos *Trident* poderia ser suficiente para garantir a segurança dos interesses britânicos, dispensando qualquer outro investimento e gasto com armamentos.

O Defense Review, publicado em maio de 1981, sintetizava todas estas idéias e transformou-se em um dos maiores desafi-

os para a própria sobrevivência da Royal Navy.

O DEFENSE REVIEW

No dia 19 de maio de 1981, no parlamento de Londres, teve início o debate em torno dos cortes na Defesa. Keith Speed, que ocupava o cargo de *Junior Minister of the Navy* (funcionário público de carreira no mais alto cargo da Marinha), saiu em defesa da Royal Navy. Em seu discurso, afirmou que os cortes iriam "prejudicar seriamente a efetividade da força" e

que o *Review* iria "danificar e reduzir" os navios de superfície. A oposição ao governo propôs uma emenda ao *Review* onde os cortes seriam mantidos e o projeto *Trident* totalmente abandonado. Ao final dos debates, a emenda da oposição foi derrotada por 313 a 232 votos (5). Logo em seguida, Keith Speed

Dentre as tarefas apresentadas pelo ministro da Defesa como prioritárias, a garantia do fluxo marítimo para a Inglaterra e países aliados foi rebaixada para o quinto lugar

foi dispensado de sua função e o Defense Review levado a efeito como planejado pelo governo.

Em termos concretos, o Defense Review iria causar os seguintes efeitos na Marinha:

- vender o Navio-Aeródromo *Hermes*, recentemente modernizado para operar com *Sea Harriers*, para a Índia (5);
- vender o Navio-Aeródromo *Invincible* para a Austrália (3);
- retirar do serviço oito destróieres e fragatas (1);
- reduzir o efetivo em cerca de 15% (5);
- fechar a base de Chatham, responsável pelo reparo dos submarinos nucleares de ataque (3);

- cancelar qualquer encomenda de construção de fragatas tipo 42 (1);
- cancelar o programa de modernização das fragatas classe *Leander* (1);
- reduzir as atividades do complexo industrial em Portsmouth (5); e
- desenvolver um novo projeto de fragatas, batizadas de tipo 23, para substituir as do tipo 22 com menos gastos (1).

O enfraquecimento da Força Naval era evidente. Dentre as tarefas apresentadas pelo ministro da Defesa como prioritárias, a garantia do fluxo marítimo para a Inglaterra e países aliados foi rebaixada para o quinto lugar, demonstrando que os cortes implementados estavam coerentes com as tarefas atribuídas. Os cortes foram recebidos com pessimismo pelo pessoal da Royal Navy. As possibilidades de reversão deste cenário eram remotas, uma vez que desmobilizar navios e bases é bem mais fácil e rápido do que recuperá-los posteriormente, quando necessário (1).

CONSEQUÊNCIAS

Envolvido com o jogo nuclear, o Reino Unido não contava que seu Poder Militar fosse necessário, em curto prazo, para atender qualquer outro desafio.

Naturalmente, a Royal Navy já havia estudado diversas vezes a possibilidade de conflito com a Argentina, embora esta fosse considerada remota. Um desses estudos, curiosamente, foi conduzido pelo Almirante Woodward, que mais tarde seria o Comandante do Grupo-Tarefa (CGT) inglês no conflito com a Argentina. Em seu estudo (5), o Almirante Sandy Woodward

concluiu que as Falklands eram indefensáveis se o ataque argentino fosse feito de surpresa. Quanto a uma ação de reintegração ao Reino, esta possibilidade era uma variável com elevado grau de incerteza.

Não podemos afirmar que a Guerra das Malvinas foi uma consequência direta do Defense Review, mas a desmobilização de meios e a anunciada venda dos navios-aeródromos era um fator de fraqueza ponderável. É tido como certo que a indisponibilidade dos dois navios-aeródromos tornaria a campanha de reintegração insustentável para ser concluída em 1982.

Ao ler o relato do Almirante Woodward

em seu excelente livro sobre o conflito das Malvinas, pode-se perceber, claramente, que o Reino Unido enfrentou várias dificuldades para reintegrar as ilhas. Caso o Navio-Aeródromo *Hermes* já estivesse indisponível, a recon-

quista das ilhas teria sido impossível naquele ano.

CONCLUSÃO

Os acontecimentos envolvendo o Defense Review de 1981 podem ser interpretados de diversas formas e, dependendo da abordagem, podem levar a conclusões diferentes. De todos os erros cometidos pelo governo Thatcher, o mais grave foi permitir que as metas econômicas fossem os principais parâmetros para a elaboração de sua política de defesa. É natural que o gasto com a defesa não pode comprometer o equilíbrio econômico, mas a medida correta só é alcançada dimensionando o Poder Militar tendo como principal parâmetro os interesses nacionais que

Caso o Navio-Aeródromo *Hermes* já estivesse indisponível, a reconquista das Ilhas Falklands teria sido impossível naquele ano

estão em jogo e devem ser defendidos. No caso em questão, é evidente que os interesses superavam as capacidades militares do Reino Unido.

As conseqüências dos cortes foram especialmente desagradáveis. No prefácio da edição de 83/84, o *Jane's Fighting Ships* culpou a própria Royal Navy pelos cortes (3). No duro editorial, a Royal Navy foi acusada de, nos cerca de 20 anos de existência do Ministério da Defesa britânico, submeter esse órgão a uma dieta de informações superficiais e trabalhos prolixos e pouco objetivos. O resultado foi que tanto políticos como funcionários civis do ministério encontravam-se confusos e sem os conhecimentos necessários.

As fraquezas, decorrentes do Review, não foram suficientes para garantir a derrota da Royal Navy, mas prejudicaram sensivelmente a busca por uma solução diplomática do conflito. Por outro lado, a Royal Navy demonstrou uma grande capacidade de adaptação e superou inúmeros obstáculos para recuperar as ilhas.

O Defense Review de 1981 faz parte da história da Royal Navy e as lições aprendidas foram, de certa forma, aproveitadas. Diversos analistas estudaram esses acontecimentos e forneceram novas idéias sobre a difícil tarefa de planejar e dimensionar o Poder Militar.

Atualmente, a Royal Navy encontra-se bem equipada com uma força que comporta unidades diversificadas para emprego em conflitos dos mais variados. Sem inimigos visíveis definidos, a possibilidade de uma agressão externa é muito remota. Os principais objetivos da Royal Navy dizem respeito às ações rápidas para defender os seus interesses e a estabilidade européia.

O fato de que a ajuda norte-americana foi vital para a solução do problema na Iugoslávia demonstrou a necessidade de maior independência militar européia.

Foi noticiado, recentemente, um novo programa para construir dois novos navios-aeródromos para substituir os da classe *Invincible*. Aeronaves, provavelmente o *JSF (Joint Strike Fighter)* ou o *Euro*

Fighter, com capacidades superiores em velocidade e alcance também estão previstas para substituir os *Sea Harriers*.

Discursando na Conferência de Defesa Européia, em março de 2000, Mr. Geoffrey Hoon, Ministro da Defesa britânico, reafirmou a necessidade de fortalecer a capacidade militar européia (9). "Kosovo nos ensinou algumas lições dolorosas. As estatísticas sobre a contribuição européia para um problema na nossa própria retaguarda são bastante conhecidas. Nós fomos forçados a depender pesadamente do Poder Militar norte-americano para alcançarmos credibilidade na campanha diplomática."

De todos os erros cometidos pelo governo Thatcher, o mais grave foi permitir que as metas econômicas fossem os principais parâmetros para a elaboração de sua política de defesa

REFERÊNCIAS

1. WOODS, John E. "The Royal Navy Since World War II" - *Proceedings*, March 82
2. CABLE, Sir James. "Britain's Choice of Threats" - *Proceedings*, August 82
3. JANE'S *Fighting Ships* (Foreword) - 1983-84
4. JANE'S *Fighting Ships* (Foreword) - 1984-84
5. WOODWARD, Admiral Sandy. *One Hundred Days* - 1992
6. JANE'S *Fighting Ships* - 1996-97
7. JANE'S *Strategic Weapons Systems* - 1994
8. KOOGAN *Howaiss* - Enciclopédia - 2000
9. Internet: <http://www.mod.uk/news/speeches>

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> / Política de defesa /; Orçamento; Crise na Royal Navy;

É possível resistir à
invasão de Exércitos, à invasão
das idéias não será possível.

Victor Hugo

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 16h45min, localizado à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV.



ASPECTOS LEGAIS SOBRE O EMPREGO DA FORÇA EM CONFLITOS ARMADOS

LUIZ BARROS DA SILVA
Capitão-de-Fragata

SUMÁRIO

Introdução

Direito da guerra

Direito à guerra

Direito na guerra

Direito de Genebra

Direito de Haia

Pacto de Paris

Carta das Nações Unidas

Ameaça e uso da força

Casos permitidos de uso da força

A agressão

Considerações sobre o direito da guerra

O caso Kosovo

Direito de Nova Iorque

Direito de Haia e Direito de Genebra e suas evoluções

Conflito armado internacional

Conflito armado não-internacional

O Direito de Guerra e a ONU

O DICA e seu emprego

Princípio da destruição

Princípio da limitação

Princípio da proporcionalidade

Princípio da humanidade

Princípio da necessidade militar

A neutralidade

Conclusão

INTRODUÇÃO

Ao longo de todas as épocas, a guerra esteve presente no relacionamento entre os povos.

Mas as guerras e seus métodos sempre tiveram, através dos tempos, suas limitações.

Com o decorrer dos tempos, as normas que regulavam tanto o início das beligerâncias quanto à conduta em combate foram sofrendo alterações. Portanto, mesmo que, a título de introdução ao Direito da Guerra, torna-se para seu estudo que se conduza uma sucinta retrospectiva sobre sua evolução.

DIREITO DA GUERRA

O Direito Internacional (DI) surgiu, eminentemente, como um direito de guerra¹, uma vez que as relações entre os Estados eram, em seus primórdios, de natureza essencialmente militar. Nesse contexto, apareceram as primeiras normas consuetudinárias² referentes ao Direito da Guerra.

Direito à guerra

O Direito da Guerra, ao longo de sua evolução, passou a ser conformado por duas partes.

A primeira parte estava respaldada no direito de fazer a guerra, o qual, com a evolução da história, por meio da afirmação da soberania e do fortalecimento do poder central na sociedade, passou a ser uma prerrogativa exclusiva do Estado³. Ou seja, o "Direito à Guerra" – o *ius ad bellum* – re-

presentava o direito do Estado de recorrer à força em suas relações internacionais, na defesa de seus interesses. Por conseguinte, o emprego da força, como método para dirimir controvérsias internacionais, era algo válido. A guerra era lícita. Além disso, como assinala Christophe Swinarski, "nas relações internacionais, a recorrência à força correspondia ao atributo supremo da soberania de um Estado"⁴. Entretanto, como será exposto adiante, o recurso à violência nas relações internacionais somente permaneceu válido até a entrada em vigor da Carta das Nações Unidas, que veio vetar definitivamente o uso da força nas relações internacionais como método de solução de controvérsias.

Direito na guerra

O outro ramo do Direito da Guerra está contido em um corpo de normas, que tem por propósito regular o comportamento dos beligerantes, a partir do momento em que se inicia um conflito armado. Tais normas constituem o "Direito na Guerra" – o *ius in bello*.

Até 1856, todas as normas inerentes ao Direito da Guerra eram consuetudinárias. Naquela data, foi acordada a primeira convenção multilateral que veio regulamentar o Direito da Guerra - a Declaração de Paris sobre a Guerra Marítima. Entretanto, a Convenção tratava, apenas e especificamente, de métodos de guerra naval, proibindo o corso e exigindo efetividade para o bloqueio naval, bem como reconhecia a proteção devida ao pavilhão neutro no mar.

1 N.A.: MELLO, Celso D. de Albuquerque Celso. *Curso de Direito Internacional Público*. 11.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1997, v.2. pag.1322.

2 N.A.: Fundado nos costumes (*Dicionário Aurélio* – 1999).

3 N.A.: No período medieval ocorriam guerras entre nacionais de um mesmo reino, ou de reinos distintos, consideradas guerras privadas.

4 N.A.: SWINARSKI, Christophe. *Introdução ao Direito Internacional Humanitário*. Brasília: Comitê Internacional da Cruz Vermelha, 1993. pag 13.

Embora as normas constituintes do Direito da Guerra, que regulavam as relações entre Estados em conflito, remontassem às origens do Direito Internacional como normas consuetudinárias, considera-se a origem do moderno Direito da Guerra o ano de 1864, quando foi celebrada a Convenção de Genebra para melhoria da sorte dos militares feridos nos exércitos em campanha.

Direito de Genebra

A partir dessa data, por meio do desenvolvimento e da codificação de normas que visam a prover **proteção às vítimas dos conflitos armados**, surgiu, no *jus in bello*, a vertente que passou a ser denominada de Direito de Genebra. Nesse contexto, cabe assinalar que a Convenção de 1864 constituiu a outorga da proteção do Direito Internacional a toda uma categoria de vítimas dos conflitos armados, limitando, desta forma, a soberania do Estado na condução das hostilidades, no tocante aos indivíduos envolvidos nas mesmas⁵.

Direito de Haia

Tendo em vista a evolução dos armamentos, que passaram a dispor de maior capacidade de destruição, os Estados consideraram necessário também estabelecer

limites aos meios e aos métodos de combate. A idéia básica que motivou tal resolução foi evitar-se a destruição e o sofrimento desnecessários na guerra. Tal vontade, implementada inicialmente pela “Declaração de São Petersburgo, de 1868, para proscrever, em tempo de guerra, o emprego de projéteis explosivos ou inflamáveis”, foi posteriormente consolidada nas Convenções de Haia de 1899 e de 1907. Dessa forma, surgiu a outra vertente que conforma o *jus in bello*, ou seja, o “Direito de Haia”, que trata da **limitação dos meios e métodos de combate**.

Os dois corpos de normas citados – o Direito de Genebra e o Direito de Haia – constituem, em seu conjunto, o *jus in bello*, que corresponde à parte do Direito da Guerra pelo qual é regido o comportamento do Estado em caso de conflito armado. Tal conjunto de normas vem sendo atualizado com o decorrer do tempo.

Pacto de Paris

Depois da Primeira Guerra Mundial, foi concluído, em 27 de agosto de 1928, o Pacto de Briand-Kellogg, também conhecido como Pacto de Paris ou de “renúncia à guerra”. Esse Pacto, que possuía somente dois artigos, **estabelecia a renúncia à guerra** como instrumento de política internacional, condenava a utilização do recurso à guerra na resolução de controvérsias in-

5 N.A.: SWINARSKI, Christophe, op.cit., p.15.

ternacionais e exortava os Estados a adotarem meios pacíficos para a solução das mesmas. Apesar das boas intenções então existentes, tendo em vista o concertamento internacional visando à limitação do direito à guerra por parte dos Estados, este direito continuou a ser exercido.

Carta das Nações Unidas

Ao término da Segunda Guerra Mundial, com a entrada em vigor, em 1945, da Carta das Nações Unidas, a utilização da força para a solução de controvérsias entre Estados passou a ser proibida. O artigo 2º parágrafo 4º da Carta prevê: "Todos os Membros deverão evitar em suas relações internacionais a **ameaça** ou o **uso da força** contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado, ou qualquer outra ação incompatível com os propósitos das Nações Unidas". Tal disposição é considerada fundamental na disciplina atual sobre o uso da força no Direito Internacional.

Portanto, faz-se necessário um esclarecimento específico quanto aos termos ameaça e uso da força constantes na disposição.

Ameaça e uso da força

De acordo com Natalino Ronzitti⁶, a palavra força constante do parágrafo refere-

se somente à força armada, o que tem sido corroborado por interpretações sistemáticas do texto da Carta neste sentido⁷.

Agrega ainda que a ameaça do uso da força é de difícil determinação, com exceção de alguns exemplos macroscópicos, tal como um *ultimatum*⁸.

Vejamos outros casos

Pode, por exemplo, a constituição e criação de um importante nível de armamento, por parte de um Estado, ser considerada como uma ameaça de uso da força contra os Estados vizinhos? A Corte Internacional de Justiça (CIJ) o excluiu.

Na controvérsia entre Nicarágua e os Estados Unidos da América ocorrida em 1986, a Corte Internacional de Justiça afirmou que, segundo o direito internacional consuetudinário, não existem vínculos ao nível de armamento de cada Estado. Tais vínculos poderiam somente derivar do direito convencional e, em particular, dos tratados de limitação de armamentos.

Também não constitui ameaça do uso da força o exercício de um direito por parte de um Estado. Por exemplo, se um Estado "mostra a bandeira" em águas internacionais, ele estará exercendo um direito que lhe deriva do princípio da liberdade de navegação do alto-mar, estabelecido tanto pela Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar de 1958, quanto pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982. Iguais considerações

6 N.A.: O Professor Natalino Ronzitti é docente de Direito Internacional na Universidade de Pisa e colaborador junto à Academia Naval e o Instituto de Guerra Marítima da Itália.

7 N.A.: É também conhecido o fato de que, durante a Conferência de São Francisco, que conduziu à adoção da Carta, o Brasil propôs que, ao qualificar a palavra força, também fosse incluída a proibição da coerção econômica neste parágrafo. Mas a emenda brasileira foi rejeitada.

8 N.A.: Usava-se, principalmente em Direito Internacional Público, para expressar a exigência, o último aviso que um Estado endereçava a outro, implicando declaração de guerra a não-aceitação das condições impostas.

são válidas para as manobras militares efetuadas em alto-mar⁹.

Casos permitido do uso da força

Com a negação do uso da força nas relações internacionais para solução de controvérsias, a guerra foi formalmente proscrita. Entretanto, na Carta das Nações Unidas estão previstas **três exceções** quanto ao emprego da força nas relações internacionais, que tornariam lícito o seu emprego.

A **primeira exceção** refere-se ao emprego da força como **medida de segurança coletiva**, por decisão do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), de acordo com o capítulo VII da Carta.-

Em matéria de manutenção da paz e da segurança internacionais, os poderes do Conselho de Segurança são "exclusivos", ou seja, suas funções não podem ser exercidas por outros órgãos das Nações Unidas.

O artigo 39 estabelece que o Conselho de Segurança determinará a existência de qualquer ameaça à paz, ruptura da paz ou ato de agressão, e fará recomendações ou decidirá que medidas deverão ser adotadas, a fim de manter ou restabelecer a paz e a segurança internacionais.

Os poderes de intervenção do Conselho cabem tanto para conflitos armados internacionais, quanto para conflitos armados não internacionais, caso possuam potencial para comprometer a paz.

As medidas decididas pelo Conselho de Segurança inicialmente serão de caráter

coercitivo, sem contar com o emprego de força armada, como estabelecido no artigo 41 da Carta. Entretanto, caso tais medidas demonstrem ser inadequadas, poderá ser levado a efeito o emprego da força armada, também por decisão do Conselho de Segurança, de acordo com o artigo 42 da Carta, por meio da ação militar julgada necessária para manter ou restabelecer a paz e a segurança internacionais.

Devido às injunções políticas existentes durante o período da Guerra Fria, as potências recorriam constantemente ao direito de veto no âmbito do Conselho de Segurança, resultando na falta de atuação do capítulo VII da Carta.

Tal situação levou rapidamente os Estados a se protegerem através de acordos de segurança coletiva, como previsto no capítulo VIII da Carta. Tais acordos organizam previamente a legítima defesa coletiva, constituindo uma fragmentação do sistema de segurança. Entretanto, tais arranjos de segurança são perfeitamente legítimos, desde que sejam implementados de acordo com o artigo 51 da Carta. A unanimidade lograda no Conselho de Segurança na questão do Iraque e as 13 resoluções votadas contra este Estado, devido à ocupação do Kuwait, no período de 1990 a 1991, representaram um primeiro desvio da praxe anterior, de inoperância do capítulo VII da Carta¹⁰.

A **segunda exceção** à proibição geral da guerra é o direito ao recurso da força em caso de **guerra de libertação nacional**, contra a dominação colonial, a ocupação militar estrangeira e os regimes racistas.

9 N.A.: É interessante enfatizar, portanto, que, em uma manobra de crise, abre-se a prerrogativa legal de utilização do Poder Naval em alto-mar, por meio de uma demonstração de força, sem que a parte adversa possa alegar tal ocorrência como um descumprimento do Direito Internacional.

10 N.A.: O Conselho de Segurança, em 1950, "na ausência do membro soviético", conseguiu adotar uma deliberação com a qual recomendava a intervenção em favor da Coreia do Sul.

A última exceção ao uso da força nas relações internacionais corresponde ao direito de **legítima defesa individual ou coletiva**, no caso da ocorrência de um ataque armado, como preceitua o artigo 51 da Carta da ONU.

Entretanto, a utilização da força em legítima defesa deve cessar, na eventualidade de adoção de medidas concretas para restabelecimento da paz e da segurança internacionais por parte do Conselho de Segurança. Deve ser observado que esta é uma ocorrência que, tendo em vista os desdobramentos políticos internacionais, nem sempre ocorrerá.

De qualquer modo, o Estado, ao agir em legítima defesa, tem o dever de informar o Conselho de Segurança sobre as medidas adotadas. Esta obrigação, que está convencionalmente prevista, visa manter o Conselho de Segurança devidamente informado, a fim de que este órgão possa verificar se a ação iniciada constitui efetivamente legítima defesa e não, em verdade, está dissimulando uma agressão.

No âmbito da utilização da força em legítima defesa, por meio da adoção de uma "guerra defensiva", reside a mais sensível brecha para que os países continuem recorrendo à força para resolver suas controvérsias, tendo em vista a dificuldade que a comunidade internacional possui para definir agressão, bem como devido à problemática política envolvida.

A agressão

Quanto à definição de agressão, é interessante registrar a seguinte abordagem de Celso D. de Albuquerque Mello¹¹: "A grande dificuldade que encontrou a ONU para a definição de agressão era o que os Esta-

dos já haviam realizado antes, e não desejavam que tais atos fossem caracterizados como atos de agressão. Enfim, não desejavam admitir que já haviam violado a Carta da ONU.

Entretanto, a Assembléia Geral, em 1974, aprovou finalmente, em uma Declaração, a definição de agressão, como especificado a seguir:

- a) o uso da força armada;
- b) o bombardeio;
- c) um ataque armado contra o território, mar territorial ou Força Armada de outro Estado;
- d) a implementação de um bloqueio;
- e) um Estado permitir que seu território seja utilizado por outro Estado para agredir um terceiro; e
- f) o envio de grupos armados ou de mercenários para atacarem outro Estado.

A Declaração agregou ainda que o Conselho de Segurança poderá determinar outros atos que sejam considerados como agressão".

CONSIDERAÇÕES SOBRE O DIREITO DE GUERRA

Desta forma, o Direito da Guerra, que possuía dois corpos, o Direito à Guerra – o *jus ad bellum*, e o Direito na Guerra – o *jus in bello*, após a entrada em vigor da Carta das Nações Unidas, sofreu uma modificação significativa.

O Direito à Guerra – o *jus ad bellum* foi proibido, sendo que as únicas formas lícitas de emprego da força nas relações internacionais, previstas na Carta, passaram a ser tratadas como conflitos armados.

Do direito da guerra clássico, portanto, permaneceu somente como ramo do Direito da Guerra – o *jus in bello*, pelo qual

11 N.A.: MELLO, Celso D. de Albuquerque Celso. Direitos Humanos e Conflitos Armados. Rio de Janeiro: Renovar, 1997. pag.116.

deve ser regido o comportamento dos beligerantes em um conflito armado.

No Direito da Guerra vigente – o *ius in bello* –, possui duas vertentes bem determinadas:

– O Direito de Genebra, que trata da proteção internacional das vítimas dos conflitos armados; e

– O Direito de Haia, que trata da limitação aos meios e métodos de combate.

Cabe aclarar que, na literatura existente sobre o uso da força nas relações internacionais, o leitor defronta-se com distintas denominações quanto ao corpo de normas que regula sua utilização. Direito da Guerra, Direito Internacional Humanitário (DIH), Direito Internacional Aplicado aos Conflitos Armados (DICA) são as diversas denominações utilizadas.

Mas por que tal diversidade? Porque reflete a evolução desse ramo do Direito Internacional ao longo dos anos. Entretanto, esta distinta nomenclatura refere-se a um mesmo conjunto de normas.

O Direito da Guerra é a nomenclatura mais antiga. O Direito Internacional Humanitário passou a ser mais utilizado após a Conferência Diplomática para Elaborar as Convenções Internacionais Destinadas a Proteger as Vítimas da Guerra, que resultou na elaboração das quatro Convenções de Genebra, de 12 de agosto de 1949. Já a denominação de Direito Internacional Aplicado aos Conflitos Armados (DICA), após a entrada em vigor da Carta da ONU, passou também a ser utilizada.

Hoje, observa-se também a utilização da expressão Direito da Guerra para referir-se ao ramo que trata da limitação aos meios e métodos de combate, no âmbito do Direito

de Haia, e de Direito Internacional Humanitário, para o que trata da proteção internacional das vítimas dos conflitos armados, no âmbito do Direito de Genebra.

Entretanto, o correto é que tais normas compõem um corpo único e os três nomes citados, Direito da Guerra, Direito Internacional Humanitário e Direito Internacional Aplicado aos Conflitos Armados podem ser utilizados indistintamente em sua referência. O Comitê Internacional da Cruz Vermelha e o Instituto Internacional de Direito Humanitário¹² utilizam indistintamente as três nomenclaturas citadas.

Tal postura, doravante, será adotada neste trabalho.

Apesar da proibição do uso da força nas relações internacionais, observa-se que o emprego da violência nas relações intra e interestatais continua sendo uma realidade irrefutável. “Desde 1900, se contarmos cuidadosamente, o mundo assistiu a 237 novas guerras – civis e internacionais; e a partir da Segunda Guerra Mundial, iniciou-se, a cada 14 meses mais ou menos, em algum lugar, um novo conflito internacional expressivo.”¹³

O caso Kosovo

Um caso digno de registro de recorrência à força nas relações internacionais, em desacordo com a Carta da ONU, ocorreu na recente intervenção levada a cabo contra as forças sérvias pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), na província do Kosovo, em 1999.

Não houve uma decisão do Conselho de Segurança, de acordo com o artigo 42 da Carta, determinando o emprego da força

12 N.A.: Este Instituto, localizado em San Remo, Itália, realiza diversos cursos sobre a difusão do Direito Internacional Humanitário ao longo do ano, ministrados em diversos idiomas, tendo como público alvo militares e civis de diversos países.

13 N.A.: MELLO, Celso D. de Albuquerque Celso. *Direitos Humanos e Conflitos Armados*. Op.cit. pag.74, 75.

armada na região. A força foi empregada, sem que houvesse mandato outorgado pelo Conselho de Segurança à OTAN, autorizando tal ação militar.

Cabe agregar, com relação aos acordos regionais de segurança coletiva, que a outra prerrogativa que permitiria seu emprego legal seria aquela baseada na observância à legítima defesa individual ou coletiva. E tal situação não ocorreu para facultar o emprego da OTAN.

Por ocasião de um seminário no United States Naval War College¹⁴, o representante norte-americano justificou, por meio de uma exposição, a intervenção no Kosovo como um "dever de ingerência", baseado nos seguintes aspectos da ótica norte-americana:

- a região estaria vivendo uma crise humanitária de grandes proporções;
- existia uma ameaça à segurança regional européia;
- havia a necessidade de manter-se a credibilidade da OTAN;
- ocorriam violações graves ao Direito Internacional Aplicado aos Conflitos Armados;
- existia a necessidade de garantir a proteção aos observadores da Organização de Segurança e Cooperação Européia (OCSE); e
- existia o apoio de diversos países europeus para a intervenção, o que caracterizava sua legitimação.

Por fim, houve o reconhecimento implícito de que foi cometida uma ilegalidade, ou seja, recorreu-se à utilização da força nas re-

lações internacionais, em desconformidade com o estabelecido na Carta da ONU.

Para finalizar esta sucinta análise sobre a intervenção no Kosovo por parte da OTAN, é interessante relembrar que, no artigo 53 da Carta da ONU, está previsto: "O Conselho de Segurança utilizará, quando for o caso, tais acordos e entidades regionais para ação coercitiva sob a sua própria autoridade. Nenhuma ação coercitiva será, no entanto, levada a efeito de conformidade com acordos ou entidades regionais sem autorização do Conselho de Segurança...". Este dispositi-

vo legal tende a enfatizar a ilegalidade da intervenção, tal como foi conduzida.

Das regras do direito internacional clássico da guerra só restam as tendentes a tornar o conflito armado mais humano, no tocante ao seu desenvolvimento. E tais regras, que estão consolidadas atualmente nas limitações e proi-

bições do Direito de Haia e no estatuto de proteção às vítimas dos conflitos armados do Direito de Genebra, conformam, em seu conjunto o DICA¹⁵, que pode ser definido como se segue: "Conjunto de normas internacionais, de origem convencional ou consuetudinária, especificamente destinado a ser aplicado nos conflitos armados, internacionais ou não-internacionais, e que limita, por razões humanitárias, o direito das Partes em conflito de escolher livremente os métodos e meios utilizados na guerra, e que protege as pessoas e os bens afetados, ou que possam ser afetados pelo conflito"¹⁶.

No caso do Kosovo, recorreu-se à utilização da força nas relações internacionais, em desconformidade com o estabelecido na Carta da ONU

14 N.A.: Seminário ocorrido durante o XXVII Jogo de Guerra Interamericano no NWC, Newport, Rhode Island, Estados Unidos da América, no período de 01 a 04 de novembro de 1999.

15 N.A.: DICA ou DIH ou direito da guerra; todas as denominações são válidas.

16 N.A.: SWINARSKI, Christophe, *op.cit.*, p.18.

Direito de Nova Iorque

Alguns autores identificam uma terceira vertente no Direito da Guerra (além do Direito de Genebra e do Direito de Haia) na contribuição dos organismos internacionais, principalmente a ONU, notadamente em matéria de limitação de armas, batizada de Direito de Nova Iorque. Tal contribuição ficou evidente com a Convenção das Nações Unidas sobre Proibições ou Restrições ao Uso de Certas Armas Convencionais de 1980, que teve como propósito proibir ou restringir o emprego de certas armas convencionais, que podem ser consideradas como excessivamente nocivas ou de efeitos indiscriminados.

Direito de Haia e Direito de Genebra e suas evoluções

Há uma tendência de se confundir a vertente do Direito de Haia com a contribuição da ONU, na medida que esta segunda também trata de limitações aos meios e métodos de guerra. Entretanto, a vertente do Direito de Haia tem seu foco principal na condução da guerra propriamente dita, regulando seus meios e métodos de combate, enquanto o Direito de Nova Iorque trata principalmente da limitação, controle, produção, estocagem, deslocamento e destruição de algumas armas.

Aos conflitos armados de nossos dias são aplicáveis os textos do Direito de Haia e o Direito de Genebra. O primeiro abarca a Declaração de São Petersburgo, de 1868, as Convenções de Haia, de 1899 e 1907, o Protocolo de Genebra¹⁷, de 1925, sobre a proibição do uso na guerra, de gases asfixiantes, tóxicos ou similares e de meios bacteriológicos, e a Convenção de Haia, de 1954, para a proteção dos bens culturais em caso

de conflito armado. Quanto ao Direito de Genebra, são aplicados os textos internacionais constantes das 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949, que versam, respectivamente:

- sobre a melhoria das condições dos feridos e dos enfermos das Forças Armadas em campanha;
- a melhoria das condições dos feridos, enfermos e náufragos das Forças Armadas no mar;
- o tratamento de prisioneiros de guerra; e
- a proteção dos civis em tempo de guerra, e seus Protocolos Adicionais, de 1977.

Os Protocolos Adicionais I e II as Convenções de Genebra de 1949 versam, respectivamente, sobre a proteção das vítimas dos conflitos armados internacionais e dos conflitos armados não-internacionais.

Desde a Convenção de Genebra de 1864, o Direito de Genebra foi sofrendo modificações e desenvolvimentos importantes ao longo do tempo. O Direito de Haia, entretanto, não tem sido alvo de atualizações significativas desde 1907.

As Convenções de Genebra de 1949 trouxeram algumas novidades, entre as quais se destacam sua aplicação aos conflitos armados em geral que possam surgir entre Estados e aos conflitos armados não-internacionais, de acordo, respectivamente, com os artigos 2º e 3º, comum às quatro Convenções.

O Protocolo Adicional I buscou complementar e desenvolver os dispositivos das Convenções de Genebra aplicáveis aos conflitos armados internacionais. Aproveitou-se, também, este Protocolo, fruto da falta de atualização das regras inerentes ao Direito de Haia, para se desenvolver e complementar certas regras inerentes aos métodos e aos meios para a condução das hostilidades. O Protocolo Adicional II, des-

17 N.A.: Apesar de ter sido assinado na cidade de Genebra, pertence ao Direito de Haia.

tinado à proteção das vítimas dos conflitos armados não-internacionais, veio complementar o artigo 3º comum às Convenções de Genebra.

Conflito armado internacional

Entende-se como conflito armado internacional, para aplicação da legislação pertinente, as seguintes situações:

- a guerra declarada entre Estados;
- os conflitos armados entre Estados;
- a ocupação total ou parcial do território de um Estado, ainda que tal ocupação não encontre resistência militar; e
- os conflitos armados nos quais os povos lutem contra a dominação colonial, a ocupação estrangeira, regimes racistas, todos atendendo ao exercício do direito dos povos à autodeterminação.

O Direito de Genebra aplicado aos conflitos armados internacionais é aquele constante das Convenções de Genebra de 1949 e do seu Protocolo Adicional I.

Conflito armado não-internacional

O conflito armado não-internacional está tipificado de acordo com o artigo 1º do Protocolo II como “aquele que ocorre no território de um Estado, entre suas Forças Armadas e as Forças Armadas dissidentes, ou grupos armados organizados que, sob a chefia de um comando responsável, exerçam sobre uma parte do território um controle tal que lhes permita levar a cabo operações militares contínuas e concertadas”.

Com tal definição, conclui-se que tem de existir uma clara identificação das partes em conflito.

Outro aspecto a considerar é que a condição do exercício de um comando responsável pela parte adversa reforça a necessi-

dade de que haja uma identificação efetiva da mesma.

Por fim, deve-se considerar que a obrigatoriedade da parte adversa de dispor de controle efetivo sobre parte do território, (de tal forma que possa conduzir operações militares contínuas) reforça, de fato, a sua existência.

Portanto, a eventualidade da ocorrência de luta armada no interior de um Estado, entre a autoridade legal e parte da população, sem que se possa diferenciar as partes em conflito, ou entre a autoridade legal e um grupo insurgente claramente identificado, mas que não disponha de controle sobre o território como é requerido, conforma situações que não poderão ser consideradas como um conflito armado não-internacional.

Deverão ser caracterizadas como **tensão ou distúrbio internos**, sendo a legislação aplicável aquela prevista no direito interno do Estado em questão.

O Direito de Genebra aplicado aos conflitos armados não-internacionais é aquele constante do artigo 3º, comum às Convenções de Genebra de 1949 e do seu Protocolo Adicional II.

O Direito de Guerra e a ONU

A aplicabilidade do Direito da Guerra às forças da ONU constituía uma discussão antiga, que já teve interpretações distintas.

“O Comitê Internacional da Cruz Vermelha sempre defendeu que as Convenções de Genebra de 1949 e o seu Protocolo Adicional I (PAI), são aplicáveis *“mutatis mutandis”*¹⁸, às operações da ONU, como normas costumeiras. Já outros juristas consideravam que a ONU estava vinculada por tais textos internacionais, uma vez que a maioria dos seus Estados-membros os ratificaram.”¹⁹

18 N.A.: Mudado o que deve ser mudado.

19 N.A.: MELLO, Celso D. de Albuquerque Celso. *Direitos Humanos e Conflitos Armados*. Op.cit. pag.120.

Para dirimir dúvidas quanto aos diversos pontos de vista, e buscando garantir um procedimento uniforme quanto à aplicação do Direito Internacional Humanitário (DIH) por forças operando sob mandato da ONU, o Secretário Geral das Nações Unidas estabeleceu um documento normativo sobre a observância do DIH pelas forças das Nações Unidas²⁰.

Ficou previsto que os princípios e normas fundamentais do DIH estabelecidos em tal documento serão aplicáveis às forças sob mandato das Nações Unidas, quando participem ativamente como combatentes em situações de conflito armado, na condução de ações coercitivas ou em operações de manutenção da paz, quando esteja permitido o uso da força em legítima defesa.

O DICA e seu emprego

Tradicionalmente, um conflito armado começava com um aviso prévio e explícito, tal como uma declaração de guerra ou algo similar. Entretanto, com a proibição da recorrência ao uso da força nas relações internacionais, um conflito armado na atualidade tem um início informal, por meio da ocorrência de uma situação de fato, que dá lugar à aplicação das disposições do Direito da Guerra.

Em linhas gerais, o Direito Internacional Aplicado aos Conflitos Armados (DICA) tem como propósito submeter as situações de extrema violência, inerentes aos conflitos armados, ao domínio de uma legislação²¹. Portanto, este conjunto de

normas não pode corresponder a uma visão utópica dos conflitos armados, sob risco de não ser aplicado. O DICA é aplicável a todos os ambientes de guerra, ou seja, condiciona as guerras terrestre, marítima e aérea.

O conjunto de normas do DICA é permeado por alguns princípios fundamentais. Estes princípios, se bem observados, têm com propósito permitir o cumprimento da missão atribuída a um comandante militar, com mais eficiência e eficácia, sem utilização excessiva de recursos e sem resultar em destruição ou baixas desnecessárias.

Tais princípios fundamentais são os seguintes:

- princípios da distinção;
- da limitação;
- da proporcionalidade;
- da humanidade; e
- da necessidade militar.

O Princípio da Distinção

O princípio da distinção prevê que as partes em conflito devem sempre, durante a condução das operações militares, fazer a distinção entre população civil e combatentes, assim como entre bens de caráter civil e objetivos militares, devendo, portanto, dirigir suas operações unicamente contra objetivos militares. Tal princípio, que está estabelecido no artigo 48 do PAI, busca assegurar o respeito e a proteção da população civil e dos bens de caráter civil. A aplicação de tal princípio é, em sua essência, dinâmica, pois, como será exposto, tanto a qualificação de objetivo militar como a de bem de caráter civil permite, ao

20 N.A.: ANNAN, Kofi A., 1999, *Observancia del derecho internacional humanitario por las fuerzas de las Naciones Unidas*. Boletín del Secretario General, 6 de agosto de 1999, Nueva Iorque, Naciones Unidas.

21 N.A.: Pode-se considerar também a guerra como a instalação do caos, e o DICA, o instrumento possível que a sociedade internacional engendrou, para ajudar a trazer ordem ao caos.

longo de um conflito, interpretações variadas e uma evolução permanente.

Quanto aos **objetivos militares**, estes compreendem, obviamente, os combatentes, os estabelecimentos, as unidades e transportes militares, e as posições onde se localizam tropas.

Entretanto, também são objetivos militares os bens, que por sua natureza, localização, finalidade ou utilização contribuem efetivamente para a ação militar do inimigo e assim, sua destruição total ou parcial, sua captura ou neutralização oferecem uma vantagem militar precisa.

Observa-se que tal definição de objetivo militar é bastante flexível, e permite atender às demandas reais da ação militar. Por exclusão, devem ser considerados **bens de caráter civil** todos os bens que não sejam objetivos militares.

Conclui-se, portanto, que os bens normalmente civis

podem se converter em objetivos militares, de acordo com a evolução da situação. Como exemplos sucintos de tal afirmação, podem vir a ser considerados objetivos militares, com a escalada de um conflito e por conseguinte alvo de ataques, a infra-estrutura de transportes civil, o sistema de telecomunicações, o sistema de geração de energia, prédios civis envolvidos em atividades militares, etc. Neste contexto enfatiza-se, novamente, que as regras do DICA não podem ser utópicas e devem coadunar-se, na medida do possível, com as necessidades do conflito armado.

É considerada **pessoa civil** toda pessoa que não pertença às Forças Armadas, não seja membro de milícias ou de grupos de resistência organizados e que não tome parte em um levantamento em massa.

As pessoas civis gozam de um estatuto de proteção especial e não podem, em princípio, ser alvo de ataque. Entretanto, quando participam diretamente do conflito armado, perdem o estatuto de proteção e são passíveis de sofrer ataques.

Infere-se, neste contexto, que pessoas civis trabalhando em locais que são considerados objetivos militares estão participando diretamente do esforço de guerra e que, por conseguinte, sua presença não inabilita a condução de ataque sobre tais objetivos militares.

O princípio da distinção rege, portanto, a escolha de objetivos durante a ação militar e sua estrita observância tem como decorrência

evitar-se a condução de ataques indiscriminados, que são proibidos. Entende-se como **ataques indiscriminados** os que, em sua condução, não se dirigem contra um objetivo militar determinado, ou que, devido aos métodos e meios empregados, podem atingir indistintamente objetivos militares e bens de caráter civil, ou civis.

Fruto dessa legislação, não é mais aceitável a condução de bombardeios aéreos de altitude, nem o emprego de armas incendiárias sobre áreas que mesclam objetivos militares, bens de caráter civil e população civil.

Fruto dessa legislação, não é mais aceitável a condução de bombardeios aéreos de altitude, nem o emprego de armas incendiárias, sobre áreas que mesclam objetivos militares, bens de caráter civil e população civil

Tais limitações, decorrentes do princípio da distinção, possivelmente contribuíram para o desenvolvimento de toda uma geração de armamentos convencionais, que possuem sistemas de navegação e de guiamento extremamente precisos, tais como os observados nos mísseis de cruzeiro e nas bombas ditas "inteligentes", que têm sido, na atualidade, empregados prioritariamente na destruição de objetivos militares situados em áreas de concentração urbana.

Pode-se, inclusive, inferir que a propaganda norte-americana sobre os "ataques cirúrgicos" levados a cabo sobre objetivos militares em cidades iraquianas, no decorrer da Guerra do Golfo, tinha também como propósito propalar que o princípio da distinção estava sendo cumprido.

Considera-se que os ataques que venham a causar acidentalmente perdas de vidas humanas na população civil, ferimentos nos civis, danos nos bens de caráter civil ou uma combinação dessas perdas e danos²², **desde que não sejam excessivos em relação à vantagem militar concreta e direta esperada**, não configurariam ataques indiscriminados, e seriam, portanto, ataques lícitos. Somente seriam considerados como indiscriminados os ataques em que tais perdas fossem excessivas em relação à vantagem militar auferida²³.

Obviamente, o entendimento do que representariam perdas excessivas no âmbito da população e bens civis, fruto de ataques conduzidos sobre objetivos militares

existentes nas proximidades, será subjetivo às partes adversas²⁴ e algo de difícil acordo mútuo.

Com certeza, tal divergência de entendimento, no futuro, continuará sendo explorada pela propaganda de guerra dos beligerantes.

Cabe ressaltar que, **na guerra marítima**, que tradicionalmente tem na identificação do inimigo um dos seus maiores problemas, a aplicação do princípio da distinção tende a ser mais difícil.

Contribuem para tal dificuldade a liberdade de navegação que os neutros continuam a gozar, a disponibilidade de sistemas de armas com alcances além do horizonte e as necessidades próprias inerentes à defesa das forças navais. Entre outras razões, a necessidade de atendimento deste princípio na guerra marítima tende a legitimar a adoção de zonas²⁵, por parte dos beligerantes, de forma a contribuir para evitar-se ataques sobre navios que não constituam objetivos militares.

Princípio da Limitação

O princípio da limitação restringe o direito das partes em conflito em escolher livremente os meios e os métodos de guerra que serão empregados. Estabelece, ainda, que é proibido utilizar armas, projéteis e materiais, assim como métodos de guerra que causem males supérfluos ou sofrimentos desnecessários, ou que causem danos extensos, duradouros e graves ao meio ambiente²⁶.

22 N.A.: Tais perdas constituem uma ocorrência normal, em caso da condução de ataques sobre objetivos militares, em área de concentração urbana.

23 N.A.: Protocolo Adicional às Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949 relativo à proteção das vítimas dos conflitos armados internacionais. Genebra: CICV, 1977. artigo 51 parágrafo 5º alínea b.

24 N.A.: Estas considerações sobre o ataque indiscriminado têm como propósito, novamente, enfatizar o realismo que permeia as normas do DICA.

25 N.A.: Apesar do DI ainda não reconhecer expressamente tais zonas, seu estabelecimento na guerra marítima busca, de uma forma geral, conciliar a necessidade militar das forças navais beligerantes, o direito dos Estados neutros e o uso legítimo dos mares.

26 N.A.: Previsto no artigo 35 do Protocolo Adicional I.

Portanto, os beligerantes não possuem um direito ilimitado na escolha de meios para prejudicar o inimigo e devem pautar sua ação, de forma a evitar males supérfluos e sofrimentos desnecessários.

Princípio da Proporcionalidade

O princípio da proporcionalidade prevê que se deve utilizar a força não mais que necessária, para atingir os objetivos militares designados.

Ou seja, o uso da força não deve ser desproporcional em relação à vantagem militar que se deseja alcançar, não ocasionando vítimas ou danos civis excessivos, em face do resultado global esperado. Portanto, deve ser evitada toda forma de violência que não seja necessária ao cumprimento da missão.

Princípio da Humanidade

O princípio da humanidade busca preservar a pessoa humana e garantir os seus direitos, protegendo-a das arbitrariedades durante o conflito armado.

Tal princípio constitui a razão de ser da existência do DICA, o que pode ser constatado na definição inerente a este direito, que, quando estabelece as limitações impostas às partes em conflito e à proteção que deve ser provida às pessoas e aos bens afetados, ou que possam ser afetados pelo conflito, o faz por razões humanitárias.

Princípio da Necessidade Militar

Quanto ao princípio da necessidade militar cabem algumas considerações.

“De acordo com alguns juristas internacionais, o Direito da Guerra seria regido por

somente dois princípios: a necessidade e a humanidade.

O primeiro, que se desenvolveu na Alemanha, estabelece que na guerra, para se conseguir a vitória, não há qualquer restrição aos meios a serem empregados.

É a tese de Hartman, que nega as leis da guerra. Não haveria assim leis da guerra.

Essa teoria tem fundamento na “razão de Estado”, é meramente política e não encontra acolhida no DI.

O princípio da humanidade visa exatamente temperar a teoria da necessidade.

Na verdade, negar a existência do primeiro princípio é desconhecer a realidade da guerra; e negar o segundo é transformar a guerra em algo que está fora do direito.

Em verdade, os dois princípios coexistem²⁷.

Frédéric de Mulinen aduz que a necessidade militar é um princípio que justifica a adoção de medidas que não estejam proibidas pelo Direito da Guerra e sejam indispensáveis para vencer o inimigo. E agrega que o direito positivo moderno²⁸ já foi estabelecido, tendo amplamente em conta o princípio da necessidade militar, e que, portanto, somente se pode invocar a necessidade militar dentro dos limites permitidos pelo Direito da Guerra atual.

Observa ainda que o Direito da Guerra prevê expressamente as revogações das disposições de proteção em caso de necessidade militar imperiosa ou análoga; e que tais revogações implicam em que, quando o cumprimento da missão assim o requireira, pode ser reduzido, modificado ou abandonado o estatuto de proteção²⁹.

27 N.A.: MELLO, Celso D. de Albuquerque Celso. *Curso de Direito Internacional Público*. Op.cit. pag.1326, 1327.

28 N.A.: O direito positivo representa o conjunto de preceitos elaborados pelo homem, legislado ou costumeiro, que regula ou já regulou uma sociedade em determinado momento histórico.

29 N.A.: MULINEN, Frédéric de. *Manual sobre el derecho de la guerra para las fuerzas armadas*. Ginebra: Comité Internacional de la Cruz Roja, 1991. pag 89, 90.

Portanto, levando-se em conta as necessidades inerentes ao cumprimento da missão em um conflito armado, um comandante, baseado no princípio da necessidade militar, poderá reduzir, modificar ou flexibilizar, *em casos excepcionais*, as normas estabelecidas no DICA, a fim de poder cumprir a sua missão.

A neutralidade

Antes de encerrar-se esta sucinta introdução aos aspectos legais sobre o uso da força nos conflitos armados, é necessário comentar-se as regras inerentes à neutralidade, que estão previstas no contexto do Direito de Haia. A neutralidade estabelece um conjunto de direitos e obrigações impostas aos beligerantes e neutros.

Com o advento da proibição do recurso à força para solução de controvérsias nas relações internacionais, como estabelecido pela Carta da ONU, iniciou-se uma discussão sobre a validade da existência da neutralidade nos dias de hoje. Alguns juristas argumentam que, como a guerra passou a ser um ilícito, a tendência é a desapareição da neutralidade no concerto das nações, uma vez que não se pode permanecer passivo diante de um ilícito, não cabendo, portanto, tal postura a um Estado.

Entretanto, dentro de uma visão mais realista das relações internacionais, o que se tem observado com relação à neutralidade, neste período pós-Carta, é a adoção de uma postura mais pragmática por parte dos Estados.

A neutralidade somente poderia se configurar na atualidade quando previamente surgisse no cenário internacional um conflito armado entre Estados, sem que existisse para debelá-lo a adoção de uma ação de força por parte do Conselho de Segurança da ONU.

Na hipótese de ser decidida, pelo Conselho de Segurança, uma ação armada contra um determinado Estado, considerado agressor, com o objetivo de restabelecer a paz e segurança internacionais, devem todos os Estados colaborar para tal fim, não havendo espaço para a neutralidade.

Por conseguinte, sempre que o Conse-

lho de Segurança houver imputado a uma ou mais partes em um conflito armado a responsabilidade de haver recorrido à força em violação ao direito internacional, os demais Estados membros das Nações Unidas estarão obrigados a não prestar assistência ao Estado agressor e poderão prestar assistência a

qualquer Estado que haja sido vítima de tal agressão.

Os **princípios fundamentais que regem a neutralidade** são:

- a imparcialidade;
- o igual tratamento para com os beligerantes que se defrontam; e
- a inviolabilidade do espaço neutro.

O espaço neutro abrange o território terrestre, as águas territoriais ou neutras, conformadas pelas águas interiores, arquipelágicas e o mar territorial, e o espaço aéreo sobrejacente.

Quanto aos espaços equóreos da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Con-

Como a guerra passou a ser um ilícito, a tendência é a desapareição da neutralidade no concerto das nações, uma vez que não se pode permanecer passivo diante de um ilícito

tinental previstos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que pertençam a um Estado costeiro neutro, o entendimento consolidado no *Manual de San Remo sobre o Direito Internacional Aplicado aos Conflitos Armados no Mar*³⁰ estabeleceu que as mesmas são zonas de guerra naval válidas. Os beligerantes podem levar a cabo ações hostis, devendo, entretanto, tomar os cuidados necessários para não interferirem com os direitos de soberania concernentes à exploração e à exploração dos recursos econômicos daqueles espaços por parte do Estado costeiro neutro,

assim como para garantir a proteção e a preservação do meio marinho.

O estatuto da neutralidade apresenta diversas vantagens, dentre as quais se pode destacar sua contribuição

para a circunscrição do conflito armado, para a limitação do desenvolvimento das operações bélicas em terra, mar e ar, e para a redução do impacto das hostilidades no comércio internacional.

A observância da neutralidade por parte de um Estado não requer uma declaração formal internacional por sua parte. O Estado neutro pode limitar e/ou regular o acesso às águas e ao espaço aéreo neutros de forma não discriminatória para os beligerantes e notificá-los-á adequadamente. Não estão contidos neste direito o acesso e a navegação por estreitos e rotas ma-

rítimas arquipelágicas, que, como previsto na CNUDM, não podem ser suspensos, nem mesmo em caso de conflito armado³¹.

O Estado neutro tem de adotar medidas para fiscalizar e prevenir a violação de sua neutralidade por parte dos beligerantes. Se um beligerante viola, por exemplo, as águas neutras, o Estado neutro tem de adotar medidas para fazer cessar tal violação. Se não o faz, o outro beligerante deverá adverti-lo para que o faça. Se a situação não se resolve, abre-se o precedente para que o beligerante que está se sentindo prejudicado pratique ações hostis contra seu inimigo nas águas neutras em questão.

O Estado neutro deve fazer respeitar sua neutralidade, se necessário, com o emprego da força

Portanto, deve o Estado neutro fazer respeitar sua neutralidade, se necessário, com o emprego da força.

Dentre outras, são consideradas ações

hostis, que violam a neutralidade:

- o ataque ou captura de pessoas ou bens sobre ou nas águas ou territórios neutros;
- o uso das águas neutras como base de operações; e
- a condução de minagem, visita, inspeção, diversão ou captura nas águas neutras³².

CONCLUSÃO

As considerações contidas nessa explanação, sobre os aspectos legais do uso da

30 N.A.: O *Manual de San Remo* foi elaborado, de 1988 a 1994, por um grupo de juristas e expertos em guerra naval que participaram, a título pessoal, de uma série de mesas redondas convocadas pelo Instituto Internacional de Direito Humanitário. Esse compêndio, que tem por finalidade expor o atual Direito Internacional aplicado aos conflitos armados no mar, contém algumas disposições que podem considerar-se desenvolvimentos recentes do Direito, porém a maior parte delas enuncia a normativa jurídica atualmente vigente.

31 N.A.: Artigos 44, 45 parágrafo 2º e 54 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

32 N.A.: Artigo 16 do *Manual de San Remo*.

força nas Relações Internacionais, devem ser vistas como uma sucinta introdução ao tema, o qual, por sua importância e atualidade, deve demandar maiores estudos e o adequado aprofundamento.

Por fim, enfatiza-se que o *jus in bello* – conformado pelas normas previstas no Direito de Genebra e no Direito de Haia –, que deve reger o comportamento do Estado em caso de conflito armado, tem, na atualidade, assumido a tendência de ser considerado um fator condicionante no emprego do Poder Militar dos países signatários.

Convencionalmente, está prevista a obrigatoriedade de sua divulgação para as Forças Armadas dos países signatários já em situação de paz, e sua observância tem sido levada devidamente em conta, em caso de beligerância, o que pode ser observado na condução das operações militares nos conflitos armados das Malvinas, em 1982, tanto por parte de argentinos como de ingleses, no Golfo, em 1990, por parte das forças sob mandato da ONU, e no Kosovo, em 1999, pelas forças de intervenção da OTAN.

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO

<GUERRA> / Relações Internacionais /; Legislação /; Acordos; Direito da Guerra; Direito de Genebra; Direito de Haia; Direito de Nova Iorque; DICA; ONU;

BIBLIOGRAFIA:

1. MELLO, Celso D. de Albuquerque Celso. *Curso de Direito Internacional Público*. 11.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1997. v.2.
2. _____. *Direitos Humanos e Conflitos Armados*. Rio de Janeiro: Renovar, 1997.
3. MULINEN, Frédéric de. *Manual sobre el derecho de la guerra para las fuerzas armadas*. Ginebra: Comité Internacional de la Cruz Roja, 1991.
4. RONZITTI, Natalino. *Direito Internacional para Oficiais da Marinha Militar*. Roma, 1996.
5. SUÍÇA. *Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949*. Ginebra: Comitê Internacional da Cruz Vermelha, 1992.
6. _____. *Protocolos Adicionais às Convenções de Genebra de 12 de agosto de 1949*. Ginebra: Comitê Internacional da Cruz Vermelha, 1998.
7. SUÍÇA. *Derecho internacional relativo a la conducción de las hostilidades. Compilación de Convenios de la Haya y de algunos otros instrumentos jurídicos*. Ginebra: Comité Internacional de la Cruz Roja, 1996.
8. SWINARSKI, Christophe. *Introdução ao Direito Internacional Humanitário*. Brasília: Comitê Internacional da Cruz Vermelha, 1993.

SUBMARINO-MUSEU RIACHUELO

Foram ao todo vinte anos de operatividade, 1.283 dias de mar, 17.699 horas e 41 minutos de imersão, 181.924 milhas navegadas. Ele, que é carinhosamente conhecido como "RIACHA", carrega o nome da Batalha Naval que tanto orgulho trouxe à Marinha do Brasil. É o segundo de uma série de três navios da Classe Oberon inglesa, trazendo um grande avanço no domínio de emprego e de novas técnicas para os procedimentos operativos, marcando uma nova etapa na história da nossa Força de Submarinos.

Foi construído na Inglaterra em 1973 e lançado ao mar em 6 de setembro de 1975, com seus 90,02 metros de comprimento, tendo sido incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Em 12 de novembro de 1997, realizou-se a Mostra de Desarmamento do Submarino, sendo o navio entregue ao Serviço de Documentação da Marinha e reclassificado como submarino-museu.

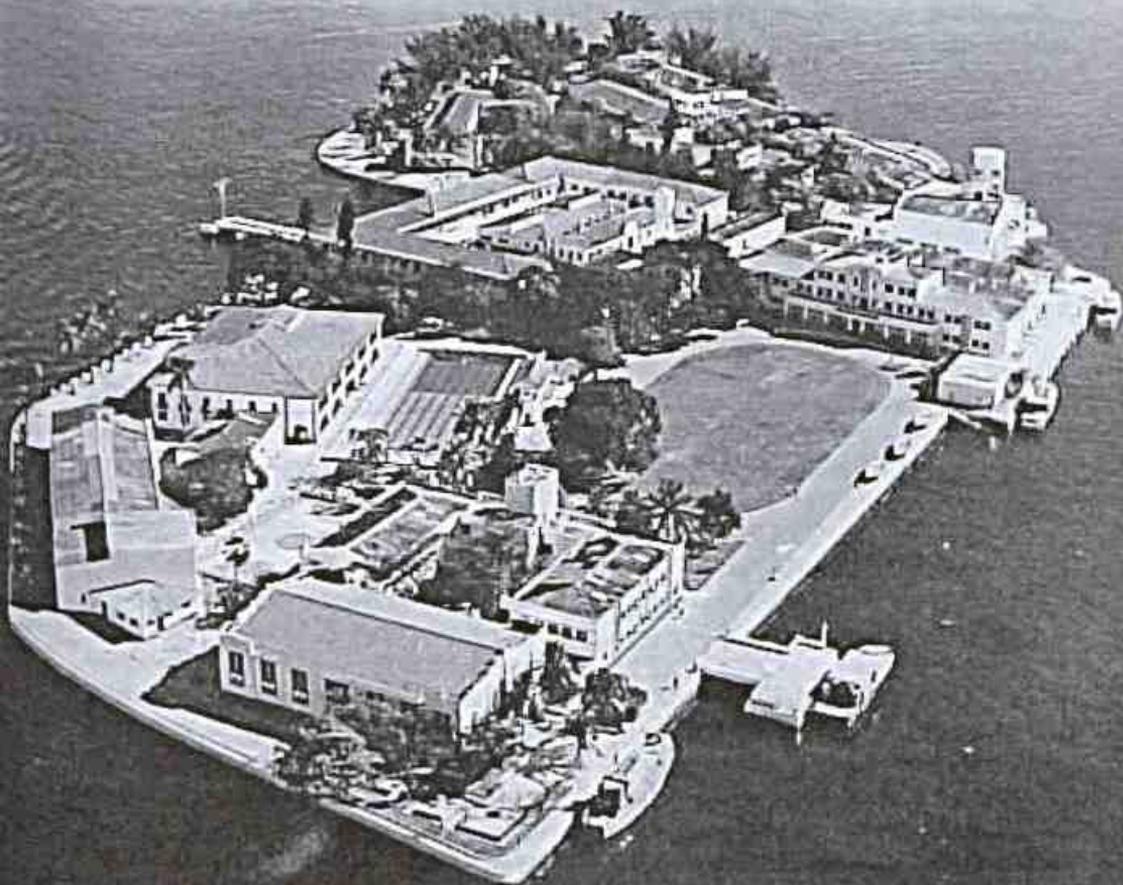
No Submarino-Museu RIACHUELO, atracado ao cais do Espaço Cultural da Marinha, o visitante terá uma noção da vida a bordo ao percorrer seus compartimentos e conhecer seu armamento, suas máquinas e equipamentos diversos.

O Espaço Cultural da Marinha fica localizado à Av. Alfred Agache, ao lado da Estação das Barcas na Praça XV. Aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.

CIAW

CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO AVANÇADO

Este trabalho foi escolhido pelo CIAW para publicação na *RMB* por ser considerado dos melhores do CApA de 1999.



CONDIÇÕES DE PROPAGAÇÃO SONORA NA CONFLUÊNCIA ENTRE AS CORRENTES DO BRASIL E MALVINAS

JOSÉ FERNANDO DE NEGRI
Capitão-Tenente

SUMÁRIO

- Resumo
- Introdução
- Metodologia
- Resultados
- Conclusões

RESUMO

O presente estudo tem como propósito verificar as condições de propagação sonora na região da confluência entre as correntes do Brasil e Malvinas. Partindo de um banco de dados fornecido pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), calculou-se as diferentes velocidades do som, buscando a caracterização dos seus campos de distribuição para, enfim, obter a identificação da posição geográfica da região de interesse. A partir da região delimi-

tada e de suas características particulares foi analisado o efeito destas sobre o desempenho dos sensores acústicos de unidades de superfície e aéreas componentes de uma Força Naval.

INTRODUÇÃO

A circulação superior na região ocidental do Atlântico Sul é dominada pelo limite dos fluxos opostos de duas correntes ocidentais distintas: a Corrente do Brasil (BC) e a Corrente das Malvinas (MC).

A Corrente do Brasil é o limite do contorno oeste do Oceano Atlântico Sul. Ela flui para o sul ao longo das inclinações continentais do Brasil, Uruguai e Argentina até aproximadamente 38° S, onde encontra o fluxo para o norte da Corrente das Malvinas, que flui para o norte pela costa argentina a partir do limite sul do continente sul-americano, surgindo como uma derivação da corrente circumpolar antártica (figura nº 1).

Segundo Legeckis e Gordon, 1982, a colisão de águas subtropical e subantártica, marcando a confluência das correntes do Brasil e Malvinas (*Brazil-Malvinas Confluence* – BMC), produz uma das mais espetaculares frentes oceânicas e de campos complexos de temperatura da superfície dos oceanos. Esta confluência aproxima propriedades das massas de água derivadas de numerosas regiões distantes, incluindo a troca interoceânica.

METODOLOGIA

Para verificar as condições de propagação sonora na região da confluência entre as correntes do Brasil e Malvinas (*Brazil-Malvinas Confluence Zone* – BMCZ), buscou-se delimitar a região da ocorrência de tal fenômeno por meio da caracterização dos campos de distribuição da velocidade do som relativos às áreas de influência das duas correntes e de sua área de confluência. A partir daí foi analisado o efeito deste fenômeno na performance de sensores acústicos.

Os dados utilizados foram obtidos no Banco Nacional de Dados Oceanográficos (BNDO) da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e são relativos à Comissão Conversut III realizada pelo Navio Oceanográfico (NOc) *Almirante Saldanha* e que teve início durante o verão do ano de 1981 (figura nº 2).

Os valores de temperatura foram obtidos por meio de termômetros de inversão

protegidos, instalados em garrafas de Nansen, aplicadas as correções necessárias. Os valores de salinidade foram determinados a partir de análises feitas com salinômetros, a bordo do navio, em amostras de água colhidas das garrafas. A profundidade foi obtida por meio do ajuste entre o comprimento do cabo de lançamento das garrafas e as diferenças de temperatura entre os termômetros protegido e desprotegido instalados nas mesmas.

As massas d'água foram identificadas segundo o critério baseado nas descrições feitas em seus trabalhos pelos pesquisadores Sverdrup et. al em 1942, Emilsson em 1961 e Thomsen em 1962. De acordo com estas referências, as massas d'água foram assim identificadas (figura nº 3):

- água profunda norte atlântica (APNA) - salinidade entre 34,7 ppm e 35,0 ppm e temperatura entre 2°C e 4°C;

- água intermediária antártica (AIA) - salinidade entre 34,15 ppm e 34,5 ppm e temperatura entre 2,75°C e 5°C;

- água subantártica (ASA) - salinidade entre 33,5 ppm 34,15 ppm e temperatura entre 3,5°C e 9,5°C;

- água central do Atlântico Sul (ou água subtropical) (ACAS) - salinidade entre 34,5 ppm e 36,0 ppm e temperatura entre 5°C e 18°C;

- água tropical (AT) - salinidade superior a 35,9 ppm e temperatura superior a 18°C na região da convergência subtropical apresenta valores mais baixos;

- água costeira (AC) - salinidade inferior a 33,0 ppm e temperatura maior que 9°C.

Na análise da distribuição das massas d'água para a superfície até profundidades de 200 metros, foi verificado que a BMCZ possui uma variação geográfica extensa, englobando aproximadamente as latitudes entre 36° S e 41° S e as longitudes entre 052° W até 055° W.

Na distribuição das massas d'água para profundidades entre 201 e 500 metros, foi possível verificar a predominância da ACAS em todo o setor norte. Na região ao sul, verifica-se a presença de massas d'água do tipo AIA e ASA. Na BMCZ é possível encontrar estes três tipos de massas d'água. A BMCZ está aproximadamente entre as latitudes de 36° S e 41° S. Em longitude a BMCZ varia aproximadamente entre 052° W e 054° W.

Para a distribuição das massas d'água para as profundidades entre 501 e 1000 metros surge uma grande interação da AT com a AIA e conseqüente diminuição da predominância dessa ao norte. A extensa interação da AIA (mais densa) e da AT nessa faixa de profundidades indica que a MC mergulhou sob a BC. A BMCZ está aproximadamente entre 36° S e 41° S em latitude e 052° W e 054° W.

Finalmente, nas profundidades além de 1000 metros, podemos verificar a presença predominante da ACAS e da AIA. A BMCZ nestas profundidades elevadas está presente em toda a área do banco de dados fornecido.

Será considerada apenas a faixa de profundidades até 200 metros para verificação das condições de propagação sonora na BMCZ, pois esta é a cota mais utilizada por submarinos e de interesse na detecção destes pelos sensores acústicos.

Portanto, a BMCZ, a partir da identificação das massas d'água, está aproximadamente entre as latitudes de 36° S e 41° S e entre as longitudes de 052° W até 055° W.

Para melhor identificação da distribuição espacial da velocidade do som na BMCZ, foram consideradas as 23 derrotas no sentido noroeste-sudeste (NW-SE) realizadas pelo NOc. Para cada uma das pernadas no sentido NW-SE foi traçado um perfil vertical de velocidade do som.

Foi necessário fazer uma análise mais detalhada composta por perfis verticais de

velocidade do som para os 23 cortes NW-SE e para mais cinco cortes SW-NE (figura nº 4). O resultado desta análise culminou com a identificação da abrangência espacial da BMCZ.

Para a primeira pernada da Comissão, entre os dias 23 e 24 de janeiro, foram analisados os dados coletados em três estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio apresenta a predominância da MC na região.

Para a segunda pernada, entre os dias 24 e 25, também foram analisados os dados coletados em três estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio já apresentou a BC nas proximidades da estação mais a leste da pernada. Nesta região em que a MC encontra a BC, começa a BMCZ (053°30' W) para o banco de dados em estudo.

Os sinais da presença da BC são o aumento da velocidade do som próximo à superfície e o surgimento de suaves gradientes, ambos indicando a aproximação de uma frente oceânica de águas mais aquecidas que as águas da MC, mais especificamente uma massa d'água composta por uma mistura vertical de água tropical com água central do Atlântico Sul (água subtropical), tipicamente mais quente que a água encontrada na região.

O encontro de águas características da BC nesta região sugeriu que a BMCZ passava a leste da derrota da comissão quando navegando nas latitudes em torno de 40° S.

Com base na análise dos dados coletados, já podemos identificar o limite sul da BMCZ na latitude 40°20'54" S, para os dados coletados na região percorrida pelo NOc.

Para uma ampla identificação da extensão a leste da BMCZ e verificação das condições de propagação sonora reinantes, teria sido interessante expandir a derrota do navio para sudeste.

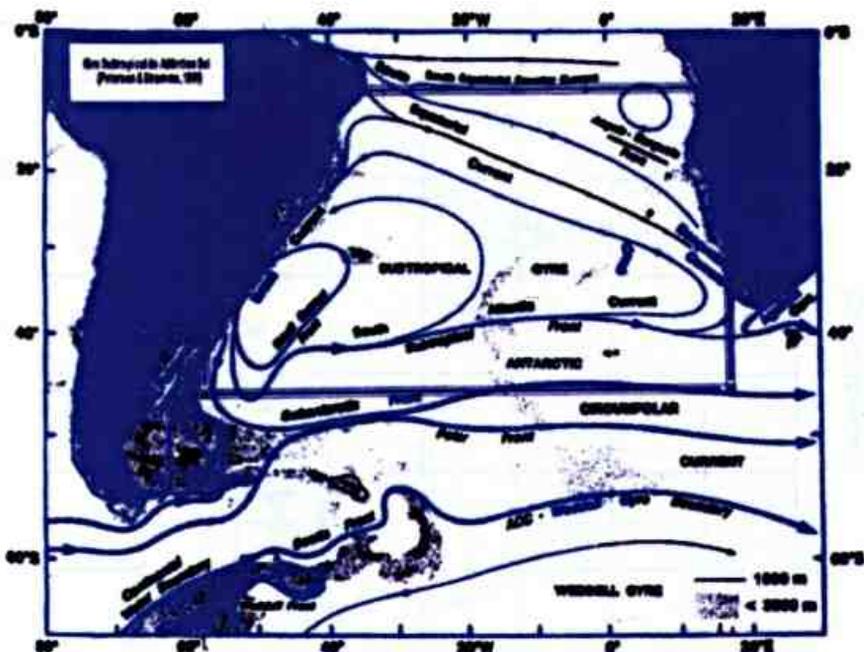


Figura nº 1 – Giro subtropical do Atlântico Sul. (Fonte: Peterson e Stramma, 1991)

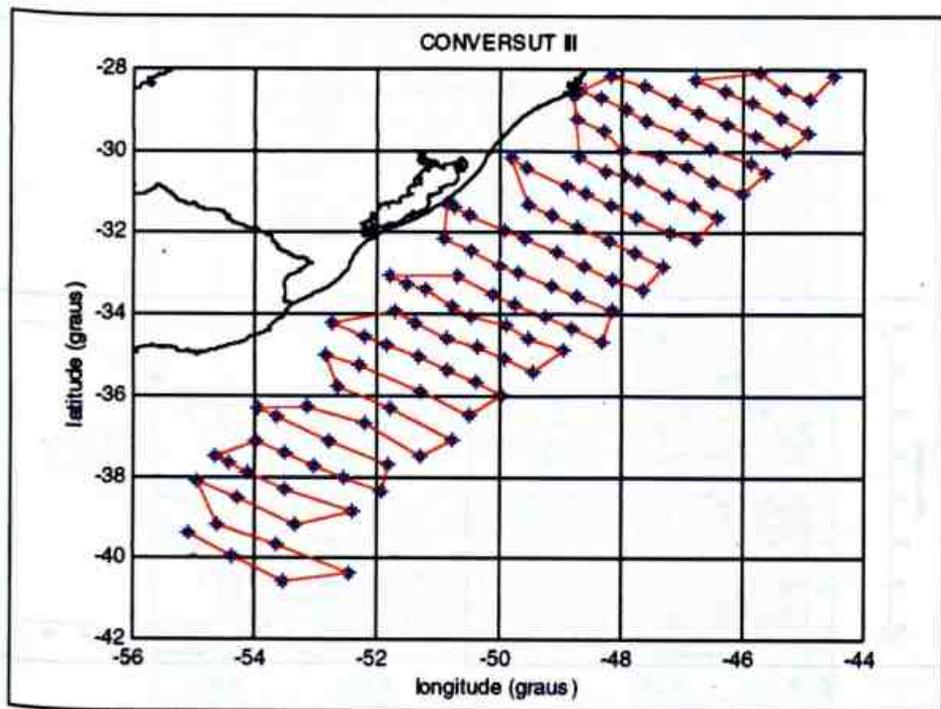


Figura nº 2 – Derrotas realizadas pelo NOc "Almirante Saldanha".

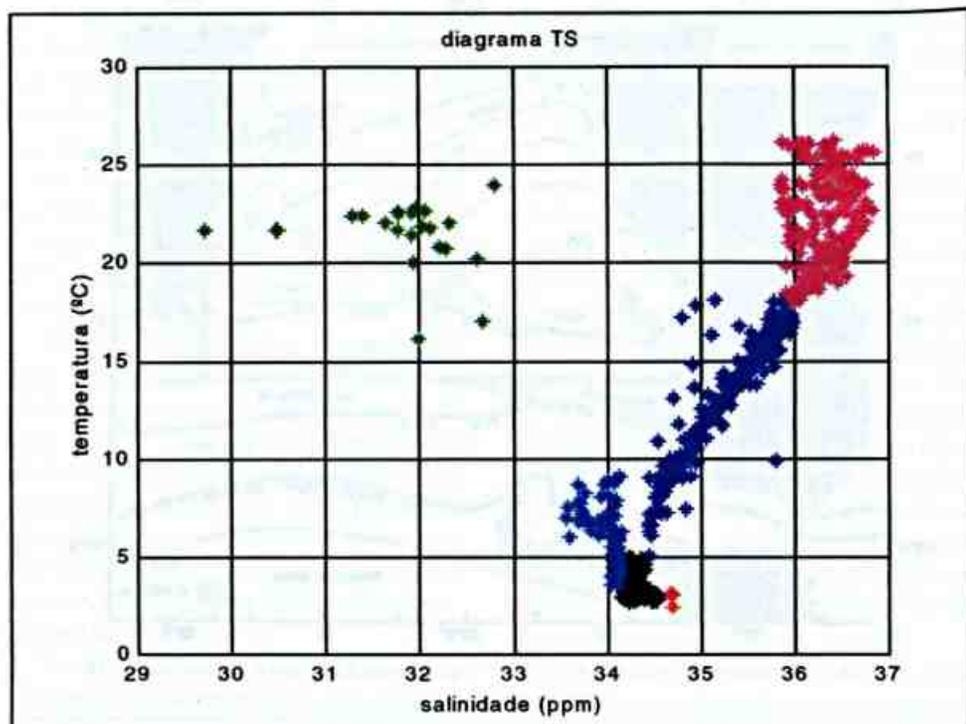


Figura nº 3 – Diagrama TS

Massas d'água encontradas (legenda por cores):

- (*) Água Profunda Norte Atlântica (APNA);
- (*) Água Intermediária Antártica (AIA);
- (*) Água Subantártica (ASA);
- (*) Água Central do Atlântico Sul (ACAS);

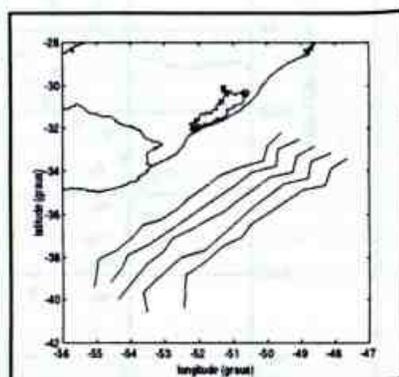
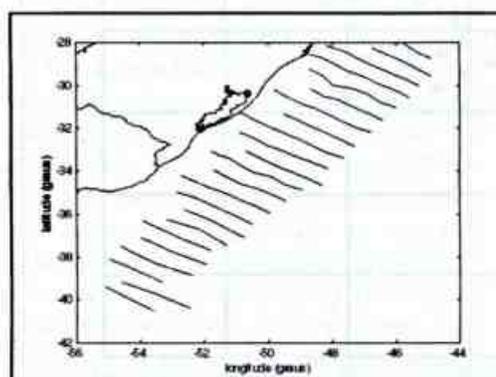


Figura nº 4 – Os 23 cortes verticais no sentido NW-SE e os cinco cortes verticais no sentido SW-NE.

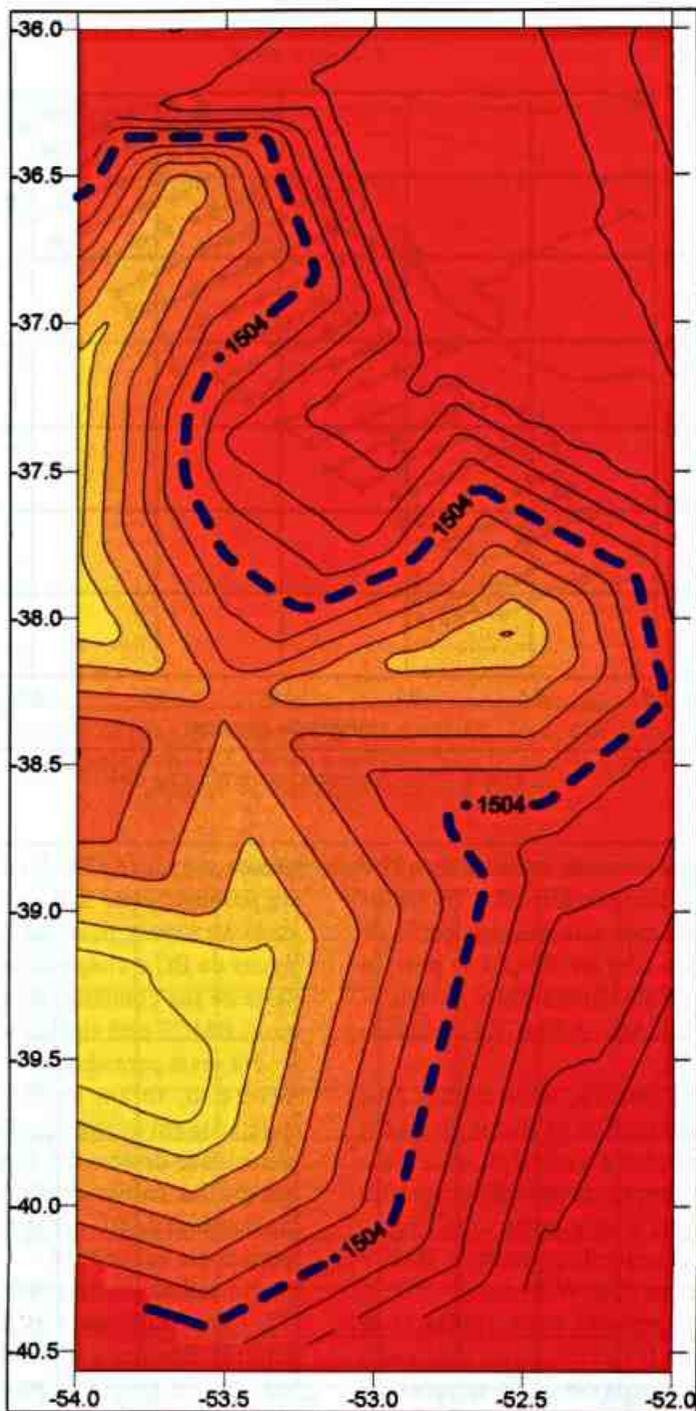


Figura nº 5 – A BMCZ definida pela velocidade do som (1504 m/s)

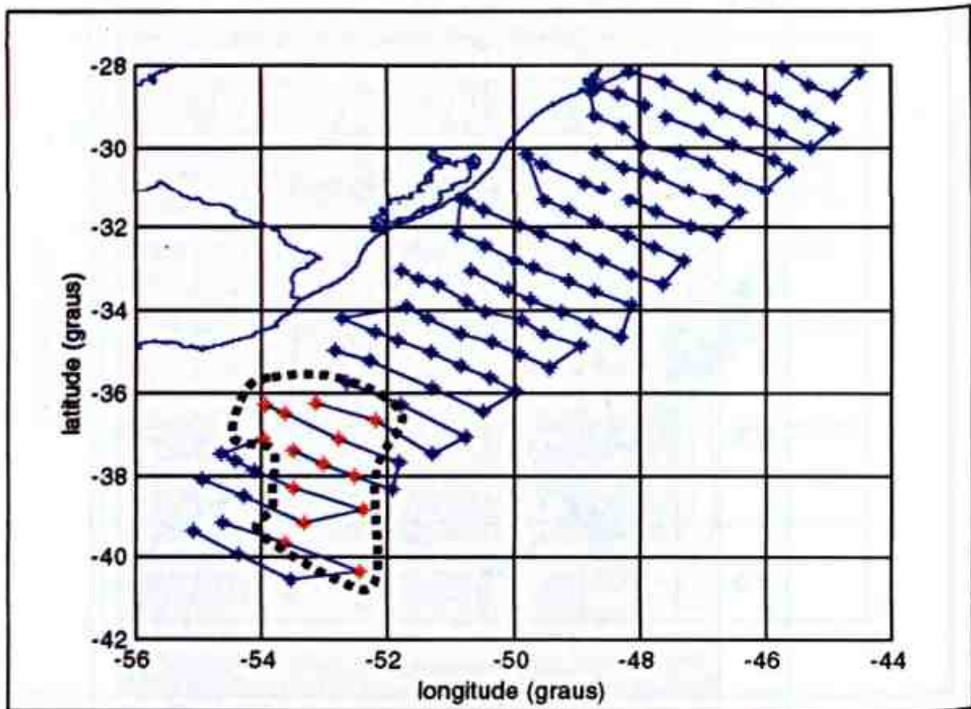


Figura nº 6 – A posição geográfica da BMCZ

Na terceira pernada, entre os dias 27 e 28, também foram analisados os dados coletados em três estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio demonstra novamente o domínio da MC. A BMCZ está situada aos 054°15' W.

Na quarta pernada, entre os dias 28 e 30, foram analisados os dados coletados em cinco estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio volta a apresentar a BC, como aconteceu na segunda pernada. A BMCZ encontra-se aos 054° W.

Na quinta pernada, entre os dias 31 de janeiro e 2 de fevereiro, foram analisados os dados coletados em cinco estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra uma

presença maior da BC devido a plataforma de pesquisa estar navegando em regiões cada vez mais para leste, encontrando águas da BC e chegando ao ponto mais a leste de sua comissão até aquele momento. A BMCZ está situada aos 054° W.

Na sexta pernada, entre os dias 2 e 4 de fevereiro, foram analisados os dados coletados em quatro estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra um aumento do domínio da BC sobre a MC. A BMCZ permanece aos 054° W.

Na sétima pernada, entre os dias 11 e 12, foram analisados os dados coletados em três estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra a BMCZ aos 051°30' W, portanto mais a leste.

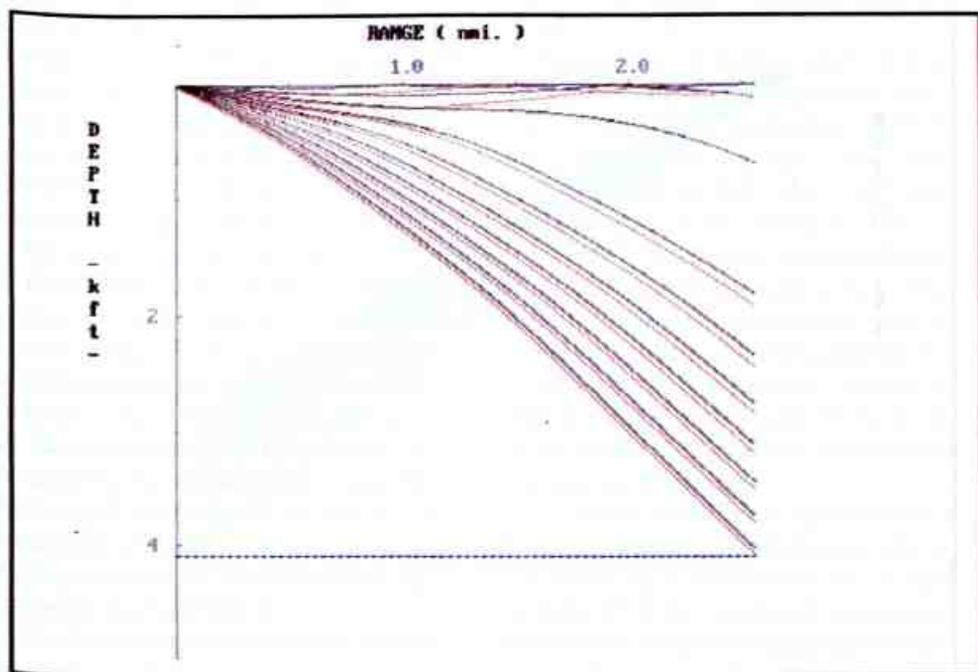


Figura nº 7 - Traçado de raios típico para a região a nordeste, a leste, a oeste da BMCZ e para a porção centro-norte da BMCZ. Observa-se a existência de duto de superfície, PC e a presença de uma pequena zona de sombra.

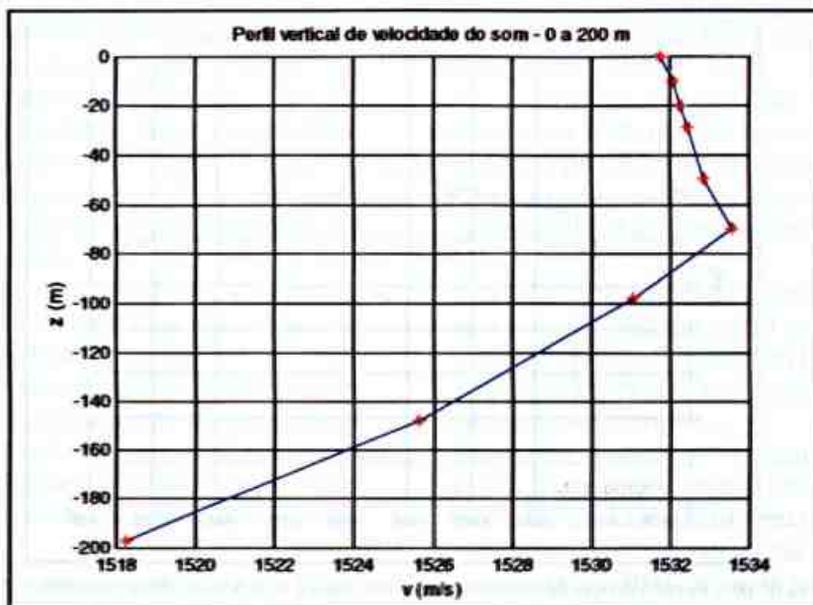


Figura nº 8 - Perfil vertical de velocidade do som para a figura nº 7 (PC em torno de 70 metros)

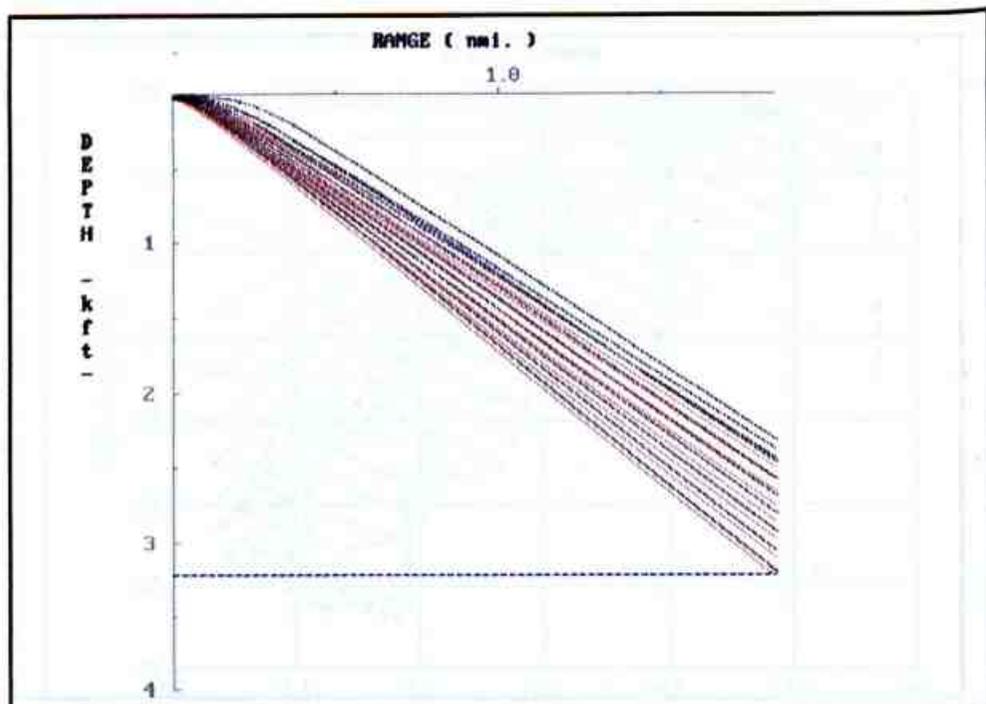


Figura nº 9 – Traçado de raios para a região centro-sul da BMCZ e para a região a sudoeste da BMCZ. Observa-se a inexistência de duto de superfície e a presença de uma grande zona de sombra.

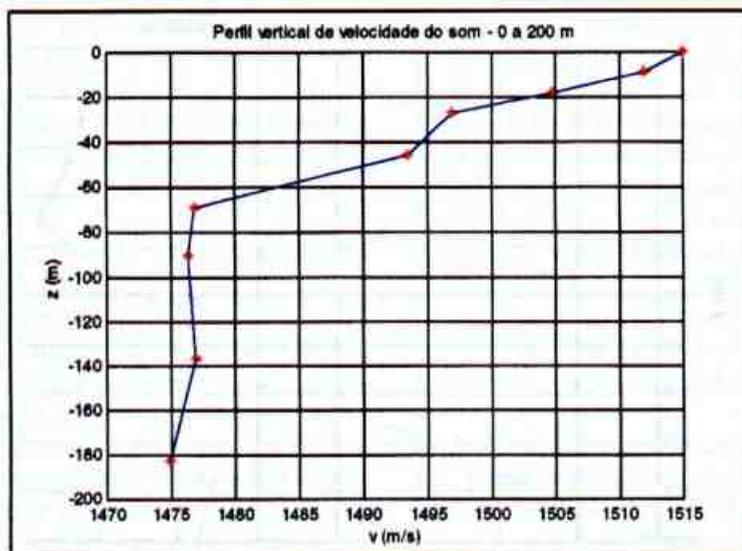


Figura nº 10 – Perfil vertical de velocidade do som para a figura nº 9 (forte gradiente negativo de velocidade do som e inexistência de PC)

Na oitava pernada, entre os dias 12 e 13, foram analisados os dados coletados em três estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra a continuidade da predominância da BC sobre a MC. Na longitude 051°45'00" W (BMCZ), aparece de forma clara a MC se aproximando da superfície.

Na nona pernada, entre os dias 15 e 16, foram analisados os dados coletados em quatro estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra uma retomada da predominância da BC sobre a MC, devido à aproximação da plataforma em relação à região dominada pelas águas mais aquecidas da BC. Neste perfil, também pode-se observar de forma clara a MC mais próxima à superfície na longitude 051°30' W, definindo a longitude onde ocorre a BMCZ.

Na décima pernada, entre os dias 16 e 18, foram analisados os dados coletados em sete estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra a MC mergulhada sob a BC, uma vez que a MC é mais fria e mais densa que a BC. A BMCZ permanece aos 051°30' W e atinge o seu limite mais ao norte.

Na 11ª pernada, entre os dias 19 e 20, foram analisados os dados coletados em seis estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio mostra a inexistência da BMCZ conforme esperado.

A partir da décima pernada, foi observado o fim da BMCZ, pois a análise das pernadas até o dia 9 de abril mostra valores de salinidade e temperatura que geraram valores de velocidade do som que são característicos das massas de água que formam exclusivamente a BC e que não serão objeto de estudo por não fazerem parte da BMCZ.

Baseado nas análises acima, foi determinado que a BMCZ, para os 23 cortes

NW-SE, está localizada a partir de 051°30' W até 054°15' W.

Para a análise da dinâmica da BMCZ ao longo das latitudes, decidiu-se pela verificação das estações localizadas até 32° S, por meio de cortes verticais no sentido sudoeste-nordeste (SW-NE), contendo os perfis verticais de velocidade do som.

Para melhorar a identificação da dinâmica da BMCZ, foram traçados mais cinco perfis verticais de velocidade do som no sentido aproximado SW-NE a partir da costa para verificar a posição espacial da BMCZ entre as latitudes de 36° S e 41° S, conforme definido a partir da identificação das massas d'água.

Os cortes foram feitos considerando a variação de latitude desde o ponto mais ao sul da derrota do NOc (40°34'00" S) até a latitude 31°33'16" S, além do limite norte esperado da BMCZ e com o intuito de visualizar o fenômeno de forma mais abrangente, incluindo as vizinhanças ao norte.

Para o primeiro corte SW-NE foram analisados os dados coletados em 14 estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio apresenta a BMCZ na latitude de 37°20' S.

Para o segundo corte SW-NE foram analisados os dados coletados em dez estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio apresenta a BMCZ bem definida aos 38° S.

Para o terceiro corte SW-NE, foram analisados os dados coletados em 13 estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio apresenta a BMCZ aos 36°20' S.

Para o quarto corte SW-NE, foram analisados os dados coletados em 11 estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio permanece apresentando a BMCZ, porém mais ao sul, estando aos 39°30' S.

Para o quinto corte SW-NE, foram analisados os dados coletados em 12 estações e o perfil de velocidade do som em função da posição geográfica do navio apresenta a BMCZ na latitude 38°40' S.

A visualização dos cinco perfis verticais de velocidade do som definiu a BMCZ variando mais precisamente entre as latitudes de 39°30' S a 36°20' S.

RESULTADOS

Após a análise de todos os dados apresentados, identificou-se a BMCZ entre as latitudes de 36°20' S e 39°30'00" S e entre as longitudes de 051°30'00" W e 054°15'00" W para o período do banco de dados da Conversut III, sendo que para o desenvolvimento deste estudo foram consideradas as velocidades do som até as profundidades de 200 metros em virtude do maior interesse nas condições de propagação sonora nesta cota mais utilizada por submarinos.

A média da velocidade do som da ACAS encontrada na BMCZ foi de 1504 m/s (1503,7 m/s). Esta velocidade é característica da BMCZ (figura nº 5).

Determinada a BMCZ variando entre 36°14' S e 40°21' S em latitude e entre 052°00' W e 054°00' W em longitude, até a profundidade de 200 metros, somente os dados das estações constantes desta região serão estudados a partir deste momento (figura nº 6).

Para análise dos sistemas sonar frente às condições de propagação sonora na BMCZ, foram feitas algumas considerações sobre aspectos relevantes da física do som no uso de sensores acústicos.

A profundidade de camada (PC) é a profundidade onde ocorre a primeira variação relevante de gradiente de temperatura de até -0,3°F para cada 100 pés de profundidade. Para que haja PC, é necessário que o gradiente de temperatura inicial seja positivo ou isotérmico.

O duto de superfície é caracterizado quando da ação combinada de ventos e aquecimento da superfície da água do mar, dando origem a uma camada de água isotérmica onde o gradiente de velocidade é positivo. Nessa camada de mistura, o som se propaga, refratando-se em direção à superfície, onde é refletido e depois, novamente, refratado em direção à superfície. Forma-se, então, um duto de superfície de grande importância para a operação do sistema sonar.

A zona de sombra é uma região de massa líquida, onde não ocorre penetração da energia sonora ou, quando há, é de pouca intensidade e sem resultados significativos.

A BMCZ reúne condições de propagação sonora muito peculiares, devido ao encontro de vários tipos de massas d'água de características distintas.

Para unidades anti-submarino de superfície e aéreas operando nesta área de convergência subtropical, é fundamental o conhecimento das grandes variações de características do meio acústico presentes e como tomar partido delas.

Para uma força-tarefa operando na região, é importante salientar que áreas de PC espessas se alternam com áreas que nem PC possuem. Rapidamente pode-se evoluir de um gradiente positivo com duto de superfície e PC favorável para uma condição de forte gradiente negativo, sem a presença de PC nem do duto de superfície e vice-versa. Este tipo de mudança brusca nas condições de propagação sonora, quando sofrida por uma unidade anti-submarino, operando seu sonar no modo ativo, passa a ser uma armadilha quando corretamente utilizada por um meio submerso hostil.

O conhecimento da abrangência dos fenômenos da BMCZ e de sua distribuição geográfica possibilita ao submarino a penetração, o ataque e a evasão de forma muito mais facilitada, assim como au-

xilia o posicionamento mais eficaz das unidades de superfície como escoltas na cobertura A/S, quando ocuparão setores onde a detecção sonar é muito mais favorecida pelo ambiente ou estarão cientes das condições de propagação sonora e dos possíveis efeitos quando a detecção for dificultada.

Estas características da BMCZ atuam como uma "lente" no ambiente acústico submarino, que quando conhecida e corretamente empregada, possibilita aumentar a capacidade de detecção da plataforma A/S ou diminuir a possibilidade de ser detectado, conforme as necessidades julgadas de interesse quando da passagem pela região.

Ao atravessar a BMCZ no sentido NE-SW, serão encontradas distintas características na propagação do som no mar.

Na região a nordeste da BMCZ, dominada pela BC (figuras nº 7 e nº 8), as unidades componentes de uma força naval irão encontrar uma predominância de PC variando de 10 a 70 metros de profundidade e presença de dutos de superfície.

As condições anteriores permanecerão estáveis na entrada da BMCZ, porém surgirá uma região sem PC nem dutos de superfície a partir da porção central até o limite sul (figuras nº 9 e nº 10). As águas a oeste possuirão PC de 20 a 60 metros e presença de dutos de superfície. Já as águas mais a leste terão PC até 10 metros e dutos de superfície.

Na saída da BMCZ, a região sem PC nem dutos de superfície se estenderá devido a presença da MC (figuras nº 9 e nº 10). As águas mais próximas da Baía do Prata (a oeste) continuarão com PC,

porém com profundidade de 10 metros, além da presença de dutos de superfície. As águas mais a leste, sob influência da BC, terão PC variando de 10 a 60 metros e dutos de superfície.

CONCLUSÕES

O pleno conhecimento das condições de propagação sonora na região de confluência entre as correntes do Brasil e Malvinas é fundamental para obter o máximo rendimento dos sensores acústicos.

Para tal, é sugerida a realização de uma comissão para verificação destas condições, de modo que o planejamento das derrotas a serem cumpridas pela plataforma de pesquisa abranja toda a BMCZ ao se afastar mais para o sul e mais para leste.

Devido a sazonalidade do fenômeno a ser estudado, é sugerida a realização de no mínimo quatro comissões no período de um ano, possibilitando uma abrangência mais adequada.

Para os navios de superfície engajados em ações anti-submarino, é sugerida a criação de uma nova doutrina de lançamento de batitermógrafos quando operando na BMCZ, para uma melhor identificação das suas particularidades.

O presente estudo não considerou os diversos tipos de perda na propagação nem os diversos tipos de ruído existentes durante a análise dos fenômenos, sugerindo-se que seja feita uma nova abordagem com estes dados já incluídos.

A ampla compreensão dos fatores que influenciam os sensores acústicos é fundamental tanto para quem os projeta quanto para os que devem empregá-los eficazmente.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<Ciência & Tecnologia> / Propagação sonora /;

REFERÊNCIAS

1. COX, Albert W. *Sonar and underwater sound*. D.C. Heat and Company, 1974.
2. DHN, Diretoria de Hidrografia e Navegação. *Atlas Oceanográfico costa sul do Brasil, costa do Uruguai e da Argentina – Condições de verão*. 1981. Vol. 10, 1986.
3. KINSLER, Lawrence E.; FREY, Austin R.; COPPENS, Alan B.; e SANDERS, James V. *Fundamentals of acoustics*. John Wiley & Sons, 1980.
4. USGS, United States Geological Survey. *Coastline Extractor*. <http://crusty.er.usgs.gov/coast/getcoast.html> - 13/10/1999.
5. USP, Universidade de São Paulo. *The Brazil-Malvinas Confluence*. http://www.labmon.io.usp.br/projects/iai_crn/node6.html - 15/11/1999.
6. USP, Universidade de São Paulo. *The South Equatorial Current bifurcation*. http://www.labmon.io.usp.br/projects/iai_crn/node7.html - 15/11/1999.

CIAW

CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO AVANÇADO (1999)

A seguir continuamos a divulgação (em resumo) dos trabalhos do CApA-1999, cumprindo o cronograma abaixo:

Os **RESUMOS** dos trabalhos listados serão apresentados obedecendo a distribuição abaixo:

RMB-3ºT/2000:

- os da Área de Eletrônica (4 artigos)

RMB-4ºT/2000:

- os da Área de Geociências (11 artigos)

- os da Área de Informática (5 artigos)

RMB-1ºT/2001:

- os da Área de Intendência (17 artigos)

RMB-2ºT/2001:

- os da Área de Máquinas (9 artigos)

- os da Área de Pesquisa Operacional (3 artigos)

ÁREA DE ELETRÔNICA - GUERRA ACÚSTICA

- Processamento e filtragem de ruídos interferentes em um sinal acústico real
- Implementação e utilização de algoritmo simples para o traçado de raios sonoros

ÁREA DE ELETRÔNICA - GUERRA ELETRÔNICA

- Análise de parâmetros para medir a eficácia do equipamento CME-1

ÁREA DE ELETRÔNICA - SISTEMAS DE ARMAS

- Aplicação do sistemas de apoio tático simplificado (SIATS) no apoio à decisão

ÁREA DE GEOCIÊNCIAS - GEOMÁTICA

- A importância das cartas Gebco
- Utilização de imagens satélites na atualização da carta náutica
- Seleção de sondagens: processo manual x processo automático
- Sistemas de informações geográficas para carta náutica
- Implementação de arquivo digital: vetorização da carta náutica

ÁREA DE GEOCIÊNCIAS - METEOROLOGIA E CIÊNCIAS DO OCEANO E DA ATMOSFERA

- Correlação entre a passagem de sistemas frontais e a elevação do nível do mar na Baía de Guanabara
- Avaliação da resposta do modelo numérico da Universidade de Princeton (POM) à ação do vento em uma bacia oceânica idealizada
- A influência do fenômeno ressurgência na propagação sonora em águas rasas
- Avaliação da sensibilidade do modelo atmosférico EM/DM na representação de condições favoráveis à formação de trovoadas
- Condições de propagação sonora na confluência entre as correntes do Brasil e Malvinas com dados de temperatura e salinidade
- Um estudo analítico para a representação de cartas de correntes de maré na Baía de Guanabara

ÁREA DE INFORMÁTICA - REDES E TELEPROCESSAMENTO DA MARINHA

- Agregação da voz em redes IP
- Configurando servidores DNS em uma rede corporativa
- Problemas de endereçamento em redes IP e possíveis soluções

ÁREA DE INFORMÁTICA – DESENVOLVIMENTO E APLICAÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO

- Sistema de auto-avaliação e coleta de dados

ÁREA DE INFORMÁTICA – BANCOS DE DADOS

- Sistema de controle acadêmico – SISCAD

ÁREA DE INTENDÊNCIA – CONTABILIDADE DE CUSTOS

- Apuração de custos de uma organização militar prestadora de serviço hospitalar
- A importância de um adequado fluxo de caixa para a garantia da saúde financeira da OMPS
- O orçamento empresarial como instrumento de avaliação e acompanhamento do desempenho operacional das organizações militares prestadoras de serviço industriais (OMPS-I)
- O reflexo das demonstrações financeiras e da situação do Banco Naval no desempenho das OMPS
- A influência do planejamento e do orçamento na gestão e no desempenho das OMPS

ÁREA DE INTENDÊNCIA – LOGÍSTICA DE MATERIAL

- O aprimoramento da integração entre os sistemas de abastecimento e de manutenção
- Eficácia e eficiência das operações de armazenagem e distribuição de material
- Sistema de apoio à decisão para níveis de estoque na Marinha do Brasil
- O emprego de sistemas de suporte à decisão no Sistema de Abastecimento da Marinha do Brasil
- Sistemática de fardamento: melhorias do padrão de atendimento e do serviço ao consumidor no abastecimento de fardamento da Marinha do Brasil
- Processo de obtenção de algumas categorias de material demandadas pela Marinha do Brasil
- Avaliação de performance do SABM, como prelúdio para o planejamento estratégico da logística de material

ÁREA DE INTENDÊNCIA – ORÇAMENTO FINANCEIRO E AUDITORIA GOVERNAMENTAL

- A auditoria governamental pode contribuir para a alavancagem operacional nas organizações militares?
- Tendências da atividade de auditoria governamental e suas repercussões na Marinha do Brasil
- Aplicação da informática na dinamização dos trabalhos de auditoria da Marinha
- As organizações militares prestadoras de serviços e o contrato de gestão
- Alavancagem operacional nas organizações militares prestadoras de serviços

ÁREA DE MÁQUINAS – MECÂNICA DE ESTRUTURA E ESTRUTURAS ESPECIAIS

- Elaboração de propostas de diretivas técnicas de aviação para a determinação de ciclos operativos das aeronaves H-3
- Estrutura matricial para o departamento de manutenção da Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia
- Estudo dos procedimentos de selagem de estruturas metálicas preconizadas pelas diversas linhas de manutenção adotadas pela aviação naval
- Avaliação de condição operativa da aeronave UH-12

ÁREA DE MÁQUINAS – PROPULSÃO NAVAL

- Propulsão CODLAG: Características, vantagens e desvantagens
- Comparação da planta propulsora da fragata classe *Niterói* com a da fragata classe *Greenhalgh* em termos de confiabilidade, disponibilidade e manutenibilidade

ÁREA DE MÁQUINAS – SISTEMA NAVIO

- Sistemas de controle centralizado x distribuído. Principais características, vantagens e desvantagens
- Análise da substituição do agente extintor do sistema de extinção de incêndio das corvetas classe *Inhauma* de Halon para CO₂
- Tipos, diferenças e empregos de sistemas de tratamento de águas servidas em navios da Marinha do Brasil, aplicação e comparação

ÁREA DE PESQUISA OPERACIONAL – GUERRA ANFÍBIA

- Geração e utilização de números pseudoaleatórios na construção de cifras de bloco e de cifras aditivas
- Avaliação de precisão do MAGE da aeronave *Super Lynx*. Uma análise de erros em marcação
- Análise dos dados encontrados durante a 1ª fase da avaliação operacional do sistema de defesa antiaérea e de cabeça de praia

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE WANDENKOLK
CURSO DE APRFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS (CAp-A)
Resumos de trabalhos de fim de curso

ÁREA DE INTENDÊNCIA – CONTABILIDADE & CUSTOS

APURAÇÃO DE CUSTOS DE UM ORGANIZAÇÃO MILITAR PRESTADORA
DE SERVIÇO HOSPITALAR

CT André Luís Melo de Andrade

Este trabalho consiste em abordar os métodos de apuração de custos utilizados por uma Organização Militar Prestadora de Serviço Hospitalar (OMPS-H) e por uma instituição hospitalar civil e comparar, por meio de análise crítica, os sistemas estudados. Também apresenta as seguintes sugestões para a melhoria na qualidade da apuração de custos da OMPS-H analisada: realizar estudos específicos, a fim de preparar o sistema de apoio de pessoal para processar quaisquer dados de custos relativos a mão-de-obra e considerar o valor da alimentação fornecida aos funcionários, ao pessoal que presta serviço de segurança e aos pacientes internados; transferir para o sistema de material a obrigação de tornar compatíveis os dados de material; contabilizar integralmente os gastos com lavanderia; e incluir no custo indireto o valor do serviço de segurança, desde que prestado por outra Organização Militar.

A IMPORTÂNCIA DE UM ADEQUADO FLUXO DE CAIXA PARA A GARANTIA
DA SAÚDE FINANCEIRA DA OMPS

CT Mauricio André Ribeiro Botelho

Desenvolveu-se um trabalho de pesquisa visando a verificar a importância de se utilizar uma programação financeira, mais especificamente o fluxo de caixa, como uma ferramenta de auxílio e garantia para uma boa condução financeira das Organizações Militares Prestadoras de Serviços. Foi realizada uma ampla pesquisa documental e bibliográfica, bem como visitas às Organizações de forma a possibilitar o conhecimento dos problemas mais de perto. Através do estudo da administração financeira das empresas, buscou-se traçar paralelos e, assim, possibilitar a aplicação na Marinha do Brasil das experiências bem sucedidas. Foram identificadas as principais entradas e saídas de recursos, os métodos de previsão de vendas e a possibilidade de uso da capacidade ociosa das nossas Organizações. Ao final, pode-se verificar o grande auxílio que o fluxo de caixa projetado presta ao processo de tomada de decisão, a inexistência de linhas de financiamento de longo prazo da Marinha para as suas Organizações Militares Prestadoras de Serviços, o que praticamente inviabiliza os investimentos em expansão, modernização ou substituição dos ativos imobilizados e, ainda, buscou-se elaborar um modelo de orçamento de caixa aplicável a essas Organizações.

A METODOLOGIA DE FONTES DE RECURSOS ESCRITURAIIS APLICADA ÀS
OMPS-I/C/H

CT Giovanni de Oliveira Cosentino

Este trabalho destina-se a conhecer a metodologia de Fonte de Recurso Escritural (FRE), compreender e explicar a aplicação dessa nas Organizações Militares Prestadoras de Serviço do tipo Industrial, de Ciência e Tecnologia, e Hospitalar (OMPS-I/C/H) e contribuir para ampliar a divulgação deste tema na Marinha do Brasil (MB). Conceitua estas OMPS, demonstra o funcionamento do Banco Naval, descreve as FRE, apresenta a realidade anterior e os motivos que levaram à criação dessa metodologia. Comenta

as dificuldades encontradas na implantação, e aponta os problemas existentes com o pessoal envolvido no processo. Demonstra a importância da utilização das FRE e do Banco Naval nas OMPS supracitadas, e verifica que os propósitos da sua criação estão sendo atendidos.

O ORÇAMENTO EMPRESARIAL COMO INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DO DESEMPENHO OPERACIONAL DAS ORGANIZAÇÕES MILITARES PRESTADORAS DE SERVIÇO INDUSTRIAIS (OMPS-I)

CT Heber Luiz de Souza

Este trabalho destina-se a analisar o processo de avaliação e acompanhamento do desempenho operacional das OMPS-I e a verificar como o emprego do orçamento empresarial pode ser útil a tal processo, a fim de contribuir para o aperfeiçoamento administrativo das referidas organizações. Apresenta as definições e conceitos básicos relativos ao citado processo. Identifica o contexto em que o mesmo está inserido e sua integração ao processo de controle administrativo. Aponta os elementos componentes e as bases informativas necessárias a avaliação de desempenho operacional. Apresenta o processo orçamentário. Esclarece como o orçamento contribui para a avaliação do desempenho operacional das OMPS-I. Finaliza com os aspectos básicos que fazem com que o orçamento empresarial possa ser considerado como um instrumento que contribui para a avaliação do desempenho operacional das OMPS-I.

O REFLEXO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E DA SITUAÇÃO DO BANCO NAVAL NO DESEMPENHO DAS OMPS

CT Raul Luiz Lima

O tema desta monografia consiste em expor a análise de desempenho de uma Organização Militar Prestadora de Serviços em função da verificação de suas demonstrações contábeis e de sua situação no Banco Naval. Desenvolve-se a compreensão do termo análise de desempenho. São expostas as demonstrações contábeis. Aborda-se as metodologias de análises de demonstrações contábeis, sendo apresentados os métodos de análise de índices, análise horizontal e vertical, índices-padrão e o método de Fleuriet. Expõe-se a demonstração financeira de fluxo de caixa e suas propriedades. Aborda-se a dinâmica financeira do Banco Naval e a forma de avaliação das OMPS. É desenvolvido um estudo de caso no Laboratório Farmacêutico da Marinha, no qual, a partir das demonstrações contábeis públicas da OM, são elaborados um Balanço Patrimonial, um Demonstrativo de Resultado privados e uma análise de desempenho. Conclui-se esta monografia sugerindo a elaboração de Balanços Patrimoniais privados para aplicação da metodologia de Fleuriet como forma de análise de desempenho das OMPS e o aproveitamento da demonstração de fluxo de caixa como ferramenta para orçamento e controle.

A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO E DO ORÇAMENTO NA GESTÃO E NO DESEMPENHO DAS OMPS

CT Marcelo Theophilo Lima

O trabalho, proposto pela Diretoria de Finanças da Marinha (DFM), tem por escopo verificar se as OMPS se utilizam do planejamento e do orçamento nos seus processos de gestão, e se os resultados obtidos foram por eles influenciados. Inicialmente, o trabalho conceitua OMPS e discorre sobre o seu funcionamento. Em seguida, faz uma revisão bibliográfica sobre planejamento e sobre orçamento, com o intuito de preparar o leitor para o estudo de caso sobre a Base Naval de Aratu (BNA), tomada por exemplo para este trabalho. Segue-se um tópico sobre as características da BNA e o seu processo de planejamento, e um tópico sobre a análise gerencial elaborada pela própria DFM. Os dados obtidos foram

comparados, e a partir desta comparação concluímos que estes resultados são, de fato, influenciados tanto pelo processo de planejamento quanto pelo uso da ferramenta orçamento.

ÁREA DE INTENDÊNCIA – LOGÍSTICA DE MATERIAL

O APRIMORAMENTO DA INTEGRAÇÃO ENTRE OS SISTEMAS DE ABASTECIMENTO E MANUTENÇÃO

CT Júlio César Nogueira

O trabalho visa ao estudo detalhado dos Sistemas de Abastecimento e Manutenção empregados atualmente na Marinha do Brasil e a sua correta utilização. Devido aos escassos recursos financeiros disponíveis hoje em dia, seria necessário que procurássemos meios que reduzam os custos de maneira eficaz e que sejam confiáveis para ambas as partes, cliente e fornecedor. Com o grande desenvolvimento tecnológico dos meios computadorizados e a globalização nos tempos atuais, há necessidade de um acompanhamento constante e um aprendizado complexo, sem que haja perdas em todos os sentidos no acompanhamento da evolução de tais processos. A integração dos diversos sistemas e meios se faz primordial em busca de sucesso; em face do que foi exposto, procuraremos melhorar a disponibilidade desses sistemas e meios para o Poder Naval, através do aprimoramento da integração e do melhor inter-relacionamento das funções logísticas abastecimento e manutenção.

EFICÁCIA E EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DE ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO DE MATERIAL

CT Newton Levy Alvim Jr

As operações de armazenagem e distribuição de material, partes integrantes de qualquer configuração logística, devem merecer cuidadosa atenção no planejamento estratégico de uma organização porque, sendo o elemento de ligação física com cliente, é justamente através delas que se forma, em primeira instância, a percepção da qualidade do atendimento. Portanto, a eficiência do fluxo de informações e a absorção de modernas tecnologias de movimentação de material devem ser cuidadosamente consideradas em conjunto com outros fatores, de forma sistêmica, de modo a permitir a formação de uma visão ampla de como os objetivos estratégicos podem ser atingidos, sem a qual quaisquer medidas de cunho tático e operacional nesta área podem não atingir o nível de eficácia desejável (*objetivos*), além de consumir importantes e escassos recursos financeiros (*ineficiência*).

O estudo ora apresentado não tem como objetivo principal focar as técnicas e princípios de armazenagem e distribuição, muito embora esta área seja comentada, mas sim de demonstrar como a eficácia destas atividades pode ser afetada por decisões no nível estratégico, e vir a contribuir de forma positiva ou não para o sucesso da missão. Sob esse ponto de vista, são sugeridos a realização de alguns estudos para verificar a viabilidade de implementação de algumas idéias, ou da melhor forma de implantação de outras, por serem essenciais.

SISTEMA DE APOIO À DECISÃO PARA NÍVEIS DE ESTOQUE NA MARINHA DO BRASIL

CT Cláudio Augusto Canha

O presente trabalho tem por fim contribuir para o incremento da eficiência do Sistema de Abastecimento da Marinha, com enfoque maior no que tange a sobressalentes, através da adoção de estratégias, metodologias e modelos que aprimorem a determinação corrente de necessidades e que levem em conta as categorias de material e os perfis de demanda determinística, sazonal e intermitente.

A manutenção de meios operativos da Marinha exige um grande dispêndio de recursos com aquisição de sobressalentes. Disfunções nos sistemas de informação e tomada de decisão para controle de inventário podem ocasionar elevado nível de ruptura de estoques, com formação de considerável volume de estoque de sobressalentes, que podem se tornar obsoletos ou se deteriorarem. Daí porque este trabalho apresentar sugestões para correção de possíveis disfunções no fluxo de materiais e de informações na cadeia de suprimentos para sobressalentes.

O EMPREGO DE SISTEMAS DE SUPORTE À DECISÃO NO SETOR DE ABASTECIMENTO DA MARINHA DO BRASIL

CT Marcelo Ghisaroni de Albuquerque Silva

Este trabalho tem o objetivo de aumentar a capacitação em planejamento e tomada de decisões estratégicas no âmbito do setor de abastecimento da Marinha por meio do emprego de sistemas de suporte à decisão – DSS. Com este propósito, foram tecidas algumas sugestões, tomando como referência o sistema informatizado ora em implantação, o GLM.

Por meio de pesquisa bibliográfica e documental e de entrevistas não estruturadas, foram levantados os conceitos fundamentais relacionados aos DSS e os principais módulos e parâmetros do GLM, tendo sido constatado que este sistema apresenta características semelhantes aos DSS.

Dentre as soluções propostas, apontamos a expansão da base de dados que alimenta o sistema, a inclusão de dados relativos à confiabilidade, manutenibilidade e disponibilidade das plataformas e a necessidade do sistema interagir de maneira efetiva com o setor de manutenção.

SISTEMÁTICA DE FARDAMENTO DA MARINHA: MELHORIAS DO PADRÃO DE ATENDIMENTO E DO SERVIÇO AO CONSUMIDOR NO ABASTECIMENTO DE FARDAMENTO DA MARINHA DO BRASIL

CT Alceu Oliveira Castro Jungstedt

Este trabalho visa a avaliar a sistemática de fardamento da Marinha, focalizando os problemas logísticos ao longo da cadeia de suprimento, com vistas à melhoria do padrão de atendimento e serviço ao consumidor, propondo soluções para otimizar a aquisição, a padronização e o fornecimento do material.

Por meio de uma revisão bibliográfica e de entrevistas não estruturadas, identificamos os principais problemas logísticos, que estão associados à forma de gerenciamento dos Postos de Distribuição de Uniformes (PDU), à pouca quantidade de fornecedores e de confecções que se habilitam nas licitações e à diversidade de tecidos e uniformes.

Entre as soluções propostas, estão a adoção de um programa de treinamento para os funcionários dos PDU e para os responsáveis pelas licitações de um novo padrão de relacionamento entre os fornecedores e a Marinha, a unificação dos tecidos dos uniformes e a criação de um grupo de trabalho, visando diminuir o número de itens de fardamento utilizados pela Marinha.

O PROCESSO DE OBTENÇÃO DE ALGUMAS CATEGORIAS DE MATERIAL DEMANDADAS PELA MARINHA DO BRASIL

CT Haroldo Cavalcante da Silveira

Vencer tempo, distância e problemas no abastecimento de bens e serviços, de forma eficaz e eficiente, são tarefas da logística. A prontidão operativa da Marinha depende diretamente da capacidade de suporte adequada às atividades desempenhadas nos momentos requeridos. O Sistema de Abastecimento da MB (SAbM) é a estrutura que assume este papel fundamental. Seu correto funcionamento e o conhecimento

de seus padrões de atendimento são exigências imprescindíveis para a manutenção de nossas forças em combate, em um cenário de conflito.

O estudo apresentado enfoca as atividades realizadas pelo SABM, particularmente as de obtenção. O conhecimento das variáveis envolvidas nessa atividade e a posterior busca de soluções oportunas visualizadas contribuirão sobremaneira para a redução de incertezas sobre os tempos de ressurgimento – *lead times* –, acarretando diminuição nos prazos despendidos nesta crítica etapa da logística.

AVALIAÇÃO DA PERFORMANCE DO SABM, COMO PRELÚDIO PARA O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA LOGÍSTICA DE MATERIAL

CT Ludovico A. C Velloso

Quando tratamos de planejamento estratégico, nos deparamos com o que devemos esperar em longo prazo e o que devemos almejar, ou seja, qual a direção a ser tomada, quais as metas e os caminhos a serem trilhados. Na Logística não é diferente: a busca incessante do aprimoramento do serviço deve guiar os planos e ações.

A Logística é um serviço, e como tal visa a atender clientes, ou consumidores. Estes devem estar sempre presentes em nossos objetivos. Todavia, não basta traçar os rumos, é preciso saber se estamos navegando no rumo certo, se estamos seguindo a derrota traçada para isto, deve-se medir a atividade e comparar os resultados com as metas. Aí reside o valor dos indicadores de desempenho. Índices, isoladamente, ou seja, os resultados mostrados pelos indicadores devem ser analisados segundo parâmetros e metas estabelecidas, visando à otimização dos serviços e ao atendimento ao cliente. Planeje, aja, meça e corrija; mas vise ao cliente.

Este estudo desenvolve a aplicação da auditoria do serviço ao consumidor no SABM e traça um perfil dos usuários e dos serviços, como estes são percebidos pelo consumidor, os usuários do SABM, particularmente as unidades operativas. Desta forma, é possível identificar os atributos que influenciam, predominantemente, as atividades de abastecimento e estabelecer indicadores para medir o seu desempenho, que devem ser computados de forma diferenciada, por usuário ou segmento de usuários ou por produtos, visando ao diagnóstico preciso dos problemas e deficiências no serviço ao consumidor.

ÁREA DE INTENDÊNCIA – ORÇAMENTO & FINANÇAS EM AUDITORIA GOVERNAMENTAL

A AUDITORIA GOVERNAMENTAL PODE CONTRIBUIR PARA A ALAVANCAGEM OPERACIONAL NAS ORGANIZAÇÕES MILITARES?

CT Bruno Abreu Cardozo

Este trabalho aborda a auditoria governamental e como a mesma pode auxiliar na melhoria da administração das organizações militares. Menciona a importância crescente da auditoria em um sistema integrado de controle da gestão pública e como os sistemas contábil e de controle interno existentes são a base para o trabalho do auditor. O enfoque dos trabalhos produzidos pela auditoria, inicialmente contábil, evoluiu para um enfoque administrativo, depois para uma auditoria de gestão e, atualmente, para uma auditoria integral. Esta última trabalha com um cenário mais amplo e busca inserir a situação examinada dentro de um contexto mais abrangente. Apresenta noções sobre o Estado, a Contabilidade, a Auditoria, o Controle Interno no Comando da Marinha, e sobre outras ferramentas de gestão consideradas importantes na melhoria administrativa. Aborda o que são as Auditorias de Gestão, de Programas, Operacional, Contábil, de Sistema e Especial, quais os seus objetivos e contribuições. Termina por enfatizar a importante contribuição que a auditoria pode dar para melhoria do controle realizado pela alta administração pública.

TENDÊNCIAS DA ATIVIDADE DE AUDITORIA GOVERNAMENTAL E SUAS REPERCUSSÕES NA MARINHA DO BRASIL

CT Claudio Rodrigues Corrêa

Este estudo mapeia a situação atual das tendências da Auditoria Governamental e verifica a sua aplicação na Marinha do Brasil. Para atingir este objetivo, faz uma introdução histórica da situação da Auditoria Governamental até o início desta década. Elenca, do mais amplo ao mais específico, conceitos básicos à compreensão do tema. Levanta o material bibliográfico existente sobre o assunto e relaciona as leis, normas, livros e trabalhos oriundos de entidades que legislam sobre a Auditoria Governamental escrito nos anos 90. Para conhecer as tendências que estão sendo postas em prática na Marinha, que benefícios advindos desta prática estão sendo observados e quais os óbices à implementação destas tendências que não estão sendo usadas na Marinha, analisa as respostas obtidas em entrevistas a personalidades agentes do sistema de auditoria da Marinha, confrontando-as com o material bibliográfico.

AS DIVERSAS FORMAS DE AUDITORIA NA MARINHA DO BRASIL E A NECESSIDADE DE SE QUEBRAR PARADIGMAS VIGENTES

CT Paulo Roberto Lossio Peixoto

Este trabalho procura estabelecer relações entre as diversas formas de auditoria praticadas atualmente e aquelas adotadas pela Marinha do Brasil, a fim de propor ações consubstanciadas em modelos mais recentes, empregados por entidades fiscalizadoras, primordialmente as do setor público, para alcançar um nível de domínio adequado à realidade mercadológica encontrada pelo autor em suas pesquisas.

Sua estrutura prende-se, após a introdução do tema, ao estudo sobre o papel do auditor, o orçamento público, a fiscalização, os modernos tipos de auditoria utilizados e aqueles praticados pela Marinha do Brasil, mais especificamente por sua Diretoria de Contas.

Finalizando, procura-se apresentar alternativas para viabilizar a adequação dos paradigmas identificados à realidade dos mecanismos de controle exigidos, não somente pelo Tribunal de Contas da União, mas, também, e principalmente pelo serviço naval.

APLICAÇÃO DA INFORMÁTICA NA DINAMIZAÇÃO DOS TRABALHOS DE AUDITORIA DA MARINHA

CT Guilherme Reis Leite

Trabalho destinado a identificar como a informática pode contribuir para a dinamização dos trabalhos de auditoria na Marinha. Ambienta o leitor com o tema proposto. Verifica como é feita a auditoria interna na Marinha, no que tange à atuação da Diretoria de Contas da Marinha. Enuncia a missão da DCoM. Lista os tipos de auditorias realizadas, técnicas e ferramentas utilizadas. Relata como as auditorias são realizadas e a reestruturação pela qual vem passando a DCoM. Esclarece o que é automação de auditoria, para que não seja confundida com auditoria informatizada. Expõe o estreito relacionamento entre a auditoria e a microinformática. Apresenta as CAAT – *Computer Assisted Audit Techniques*. Dá exemplos de sucesso na automação de auditorias. Conclui expondo a relação da importância da informática para o alcance das metas propostas neste assunto.

AS ORGANIZAÇÕES MILITARES PRESTADORAS DE SERVIÇOS E O CONTRATO DE GESTÃO

CT Sergio Henrique Lopes Sousa

Este trabalho identifica a importância cada vez maior da reestruturação do Estado e da modernização da Administração Pública, relacionando algumas experiências nacionais e internacionais já realizadas nesse sentido. Define o que é um contrato de gestão, seu conteúdo básico e a importância do desenvolvi-

mento desta ferramenta, relacionando seus objetivos com os propósitos das Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS). Este estudo também analisa o primeiro contrato de gestão da Marinha, assinado pela Secretaria-Geral da Marinha (SGM) e pelo Centro de Reparos e Suprimentos Especiais do Corpo de Fuzileiros Navais (CRepSupEspCFN), enfocando as suas principais cláusulas. São listadas então as vantagens que podem ser auferidas imediatamente para esta OMPS e, mais tarde, para toda a administração pública. O trabalho finaliza enfatizando a relevância deste instrumento para o alcance dos objetivos das instituições, dando sugestões para que o modelo possa ser cada vez mais aprimorado.

ALAVANCAGEM OPERACIONAL NAS ORGANIZAÇÕES MILITARES PRESTADORAS DE SERVIÇOS

CT Frederico Augusto Andrade Viegas

Este trabalho pretende abordar os conceitos de Contabilidade Gerencial, promovendo um “vão horizontal” sobre tópicos que se relacionem com a alavancagem operacional, como variabilidade de custos, análise do ponto de equilíbrio, orçamento, análise de variações e decisões de investimento.

Isto feito, promove estudo de caso sobre a OM alvo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, de forma a se poder conhecer aquela estrutura e tentar aplicar todo aquele embasamento teórico, a fim de tentar coadunar o executável com o desejável a luz da teoria.

Paralelamente, busca fazer análise comparativa sucinta entre as operações do AMRJ e do Estaleiro Naval de Norfolk da U. S. Navy.

Dentre as soluções propostas, destaca-se ações para reduzir custos fixos, aumento de receita, avaliação de desempenho, gerenciamento de recursos humanos e estudo da forma jurídica mais adequada para aquela OMPS.

Nunca fracassam os que
morrem pelas grandes causas.

Lord Byron

Programa Amigos do Livro Naval

Compre esta idéia

*Editar e distribuir bons livros a preços baixos. Esta é a idéia do **Programa Amigos do Livro Naval** que tem como principal objetivo o desenvolvimento da mentalidade marítima pelo acesso a livros relacionados à história naval.*

Ao se associar ao programa, o leitor passa a receber, em casa ou na OM onde serve, a sinopse dos livros editados. Para isso, basta preencher a ficha de inscrição abaixo e esperar para constatar o alto padrão dos livros lançados pelo programa.

1- Nome (Posto/Graduação para militares)

2- OM onde serve/local de trabalho

3- Endereço para correspondência e recebimento dos livros

End _____

CEP _____ - Bairro _____ Cidade _____ Estado _____

4- NIP _____ ou Matrícula _____ (Só para pessoal da MB)

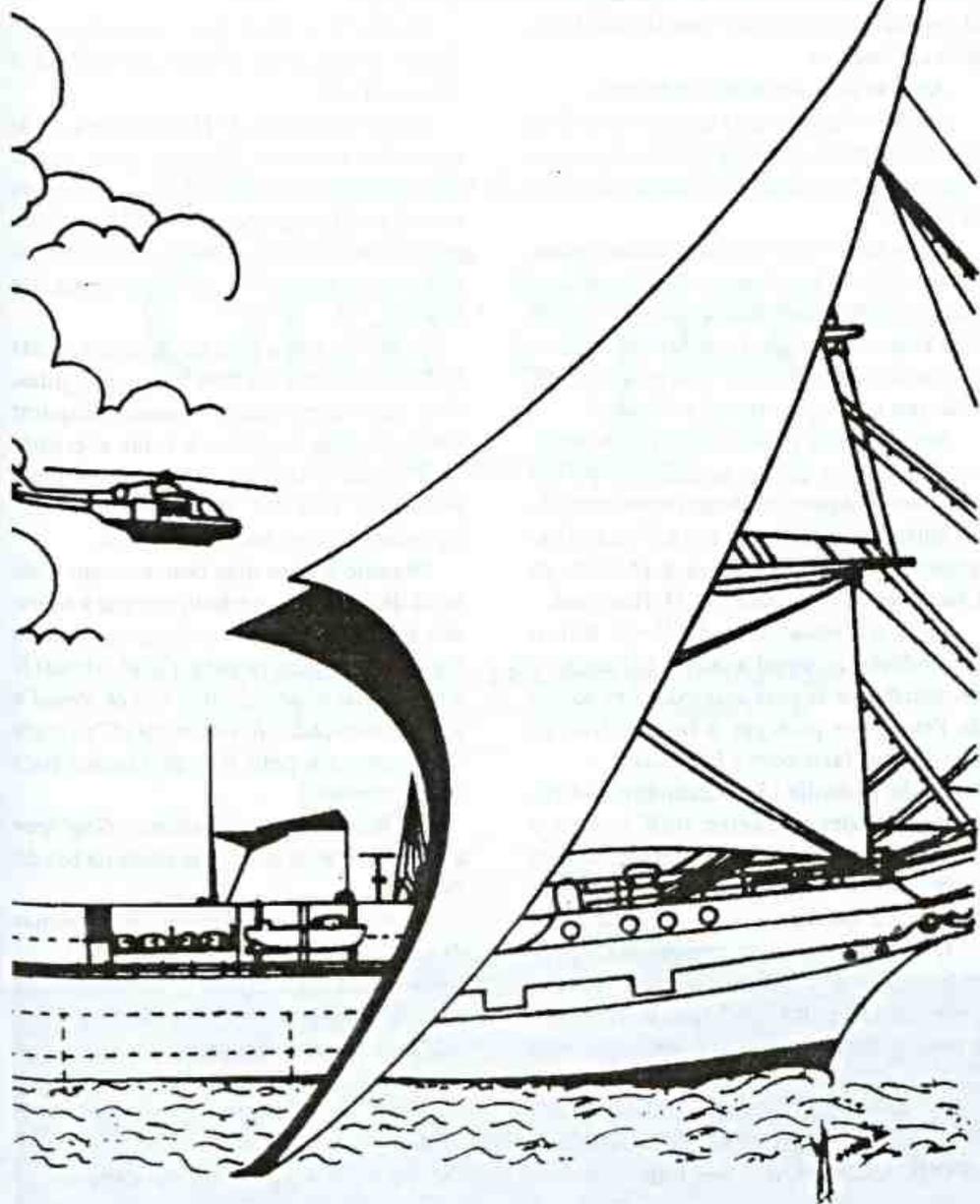
5- Assinatura do Solicitante _____

Remeta este pedido para o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA -
AMIGOS DO LIVRO NAVAL - Ilha das Cobras s/n - CEP.: 20091-000
Centro - Rio de Janeiro - RJ - Fax.: (021) 3870-6716

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA
DE HOJE E DE AMANHÃ

- O *Graff Spee* na Exposição de Montevideu



O GRAF SPEE NA EXPOSIÇÃO DE MONTEVIDEU

Em Montevidéu aconteceu uma exposição fotográfica sobre o Encouraçado de Bolso alemão *Graf Spee*. (na década de 90, provavelmente)

Apenas uma pequena lembrança.

O início da guerra já encontrou o *Graf Spee* no meio do Atlântico Sul para iniciar suas operações de corso contra o comércio aliado.

Após fazer oito vítimas, atacou o mercante inglês *Doric Star*, no dia 3 de dezembro de 1939, entre Serra Leoa e o Cabo da Boa Esperança, o qual teve tempo de dar o alarme informando que “estava sendo atacado por um super cruzador alemão”.

No outono de 1939, o almirantado britânico designou quatro cruzadores para o Atlântico Sul para combater o encouraçado de bolso, já que sabiam que ele estava naqueles mares. Comandava a Divisão de Cruzadores o Comodoro H. H. Harwood.

Após o afundamento do *Doric Star*, o Comodoro Harwood avaliou a situação e decidiu dirigir-se para as imediações do Rio da Prata para proteger o intenso tráfego que de lá se fazia com a Inglaterra.

Às 06:14 do dia 13 de dezembro, os Cruzadores ingleses *Exeter*. (6/8”), *Ajax* e *Achilles* (ambos: 8/6”) avistaram fumaça no horizonte. Era o *Graf Spee*! e para ele rumaram a toda força.

O combate, teoricamente, era totalmente favorável ao corsário com seus seis canhões de 11” e oito de 6”, uma boa couraça e uma velocidade pouco menor que seus

oponentes (26 x 32 nós). Mas a realidade foi outra.

Às 06:18 o *Graf Spee* abriu fogo e o *Exeter* às 06:20; o *Achilles* às 06:21 e o *Ajax* às 06:23.

Somente a tática de Harwood e a coragem dos ingleses fizeram com que o encouraçado reconhecesse sua derrota no mar e preferisse entrar em Montevidéu para reparos e desembarcar mortos e feridos, interrompendo o combate cerca das 07:40.

O *Exeter* ficou fora de ação cerca das 07:20 após ter suas três torres atingidas, ficar sem comunicação interna, disparar todos os seus torpedos e estar adernado de 7°; *Ajax* e *Achilles* continuaram como pequenos “Davids”, forçando o “Goliás” a procurar abrigo em Montevidéu.

Durante quatro dias houve intensa batalha diplomática, período em que a Marinha inglesa conseguiu colocar na área do Prata um cruzador pesado, *Cumberland* (8/8”), um navio-aeródromo, o *Ark Royal* e um encouraçado, *Renown* (6/15”) (esses dois passaram pelo Rio de Janeiro para abastecimento)

Às 08:54 de 14 de dezembro, o *Graf Spee* auto-afundou-se em águas rasas na foz do Prata.

As fotos que se seguem são algumas da exposição e mostram a vida a bordo, os feridos, os mortos e o seu comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Langsdorff, que suicidou-se poucos dias após.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Encouraçados / *Graf Spee* (Encouraçado Alemão); Exposições;



Em seus dias de glória

Ao fundo, um encouraçado inglês da Classe *Royal Oak*

O Encouraçado de Bolso alemão

Graf Spee

(Fotos: CAB, Illustrated London News)

Vencido, saindo de Montevideú para sua última viagem

À esquerda, o Navio Auxiliar *Tacoma* (Foto: I. London News)



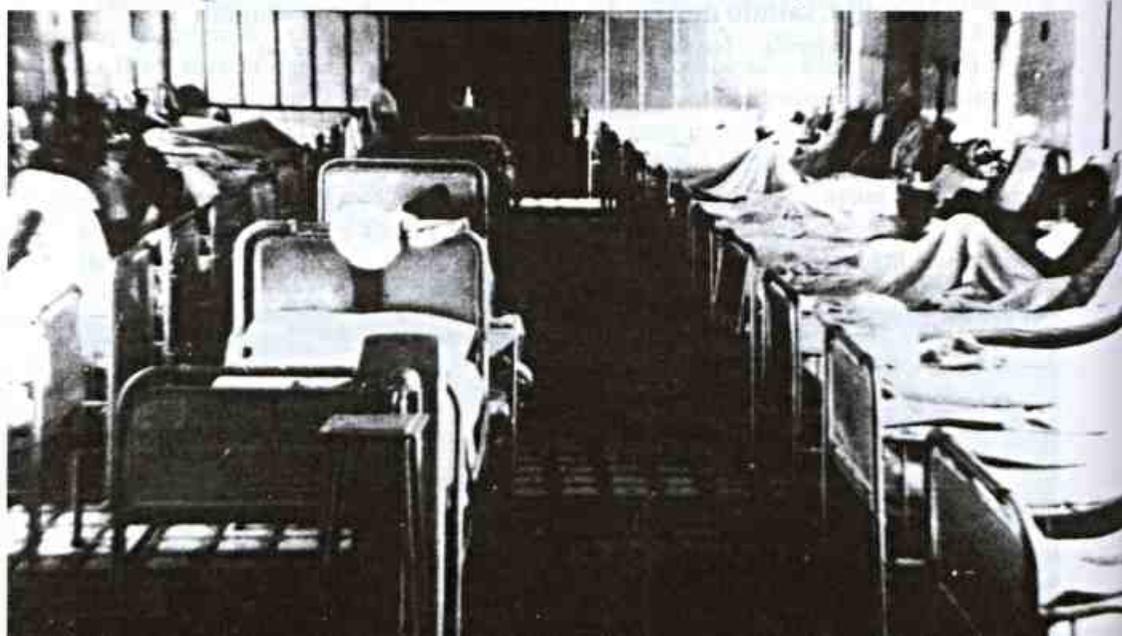
Fotos: SDM

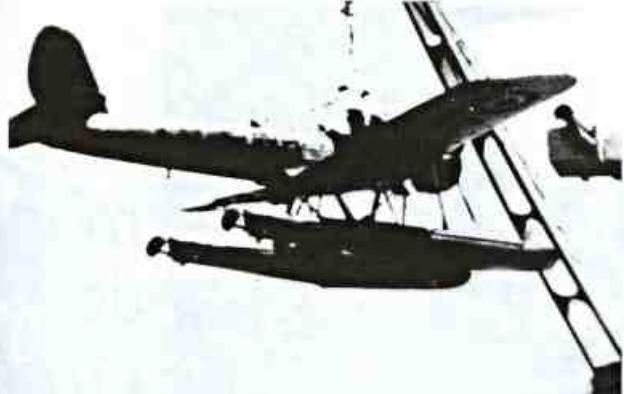


Em
M
O
N
T
E
V
I
É
U

Acima, os feridos graves são transportados para terra

Abaixo, no Hospital Militar, os feridos alemães do Combate de Punta del Este

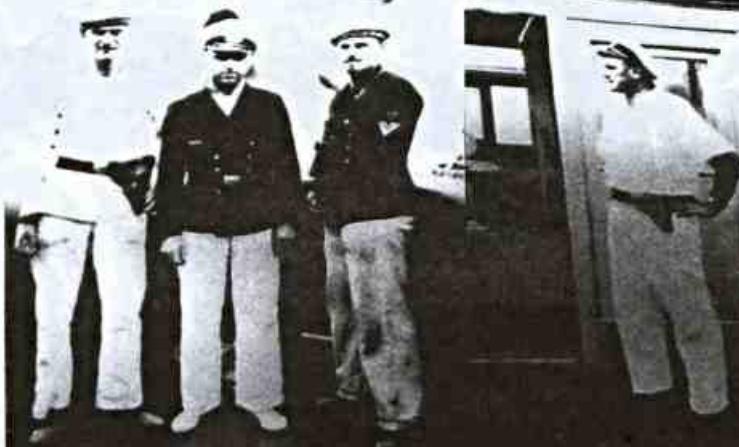




- 1 – Recolhendo o avião
- 2 – Fainas de recebimento de óleo no mar
- 3 – Grupo de presa
- 4 – Oficial comandante do grupo de presa

Vida a bordo

(Fotos SDM)



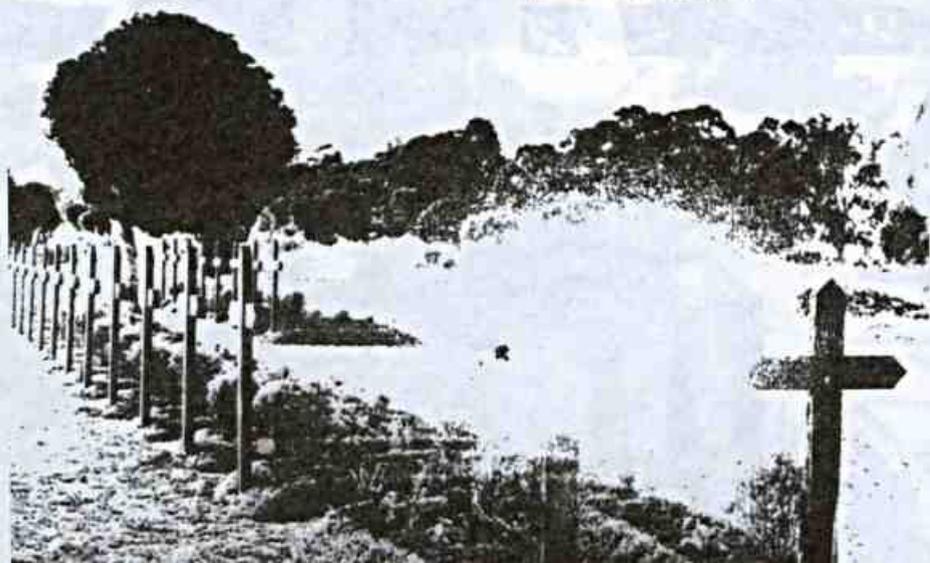


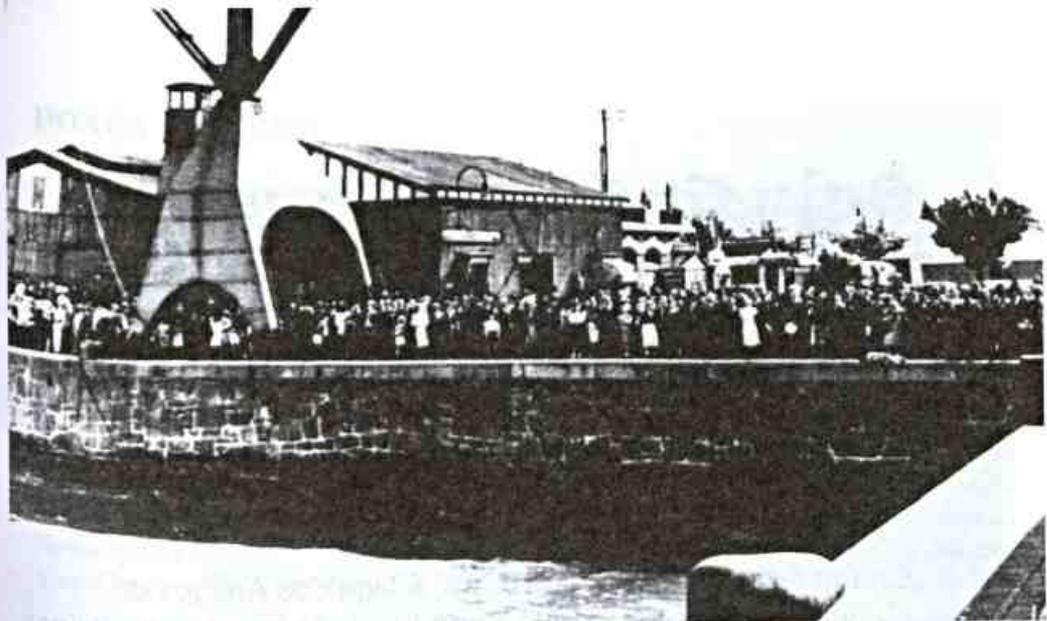
Os mortos do *Graf Spee*

↑ – Os caixões ainda a bordo do
Graf Spee

→ – O Comandante Langsdorff
despede-se de seus marinheiros

↓ – No Cemitério do Norte repousam
36 marinheiros alemães





↑ - No Dársena Norte, o público aguarda a chegada dos marinheiros alemães

EM BUENOS AIRES

↓ - O Comandante Langsdorff, do *Graf Spee*, é recebido por Dietrich Niebuhr, Adido Naval da Alemanha no Uruguai,



Seja Sócio da Liga dos Amigos do Museu Naval

Criada em 19 de março de 1997, a Liga dos Amigos do Museu Naval (LAMN) proporciona a oportunidade ímpar de participar e cooperar com as atividades culturais desenvolvidas pela Marinha do Brasil.

A LAMN tem o objetivo de promover o aprimoramento e o desenvolvimento das atividades do Serviço de Documentação da Marinha, além de contribuir para ampliar a ação do Museu Naval e Oceanográfico, do Espaço Cultural da Marinha, dos Navios-Museus e demais departamentos do SDM, facilitando sua divulgação junto ao público.

A sua empresa ou o seu nome associado à LAMN é de importância fundamental para esta entidade cultural do País.

Mais informações

pelo tel.: (021) 3870-6926 ou

Internet no endereço: <http://www.mar.mil.br/~sdm>

O nosso e-mail é 01@sdm.mar.mil.br

Liga dos Amigos do Museu Naval



Liga dos Amigos do Museu Naval

DOAÇÃO AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

Relação dos doadores do 4º trimestre de 2000

Contra-Almirante Marcos Martins Torres	51 volumes
Sra. Dulce Esposel	43 volumes
Biblioteca do Estado-Maior da Armada	7 volumes
Navio-Escola <i>Brasil</i>	5 volumes
Vice-Almirante (Ref ^o) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt	4 volumes
Contra-Almirante Max Justo Guedes	2 volumes
Vice-Almirante Ivan Ferreira Arêas	1 volume
Congresso da República Argentina	1 volume
Sr. Edison Martins	1 volume
Sr. Marcos Luchesi	1 volume
Sr. Guilherme de Andréa Frota	1 volume
Sr. Jacques Lévêque de Pontharquat	1 volume

Os homens sábios
aprendem muito dos seus
inimigos.

Aristophanes

PERIÓDICOS RECEBIDOS

Relação dos periódicos recebidos no 4º trimestre de 2000

Jane's Defence Weekly – nºs 7, 8 e 9 de agosto de 2000

Jane's Navy International – setembro de 2000

KTB Magazine – agosto 2000

Southeastern Political Review – setembro 2000

Unisa – nº 1 de 2000

ALEMANHA

Tecnologia Militar (edição em língua espanhola) – Número especial 2000

BRASIL

A Defesa Nacional – 3º quadrimestre de 2000

Anais do Museu Histórico Nacional – v. 32/2000

Blumenau em Cartões – setembro/outubro 2000

Notícia Bibliográfica e Histórica – out./dez. 2000

Passadiço – ano 13/2000

Pesquisa Fapesp – novembro 2000

Pesquisa Naval – nº 13, outubro 2000

Revista da Escola Superior de Guerra – nº 39/2000

Revista do Clube Naval – jul./set. 2000

Revista do Exército Brasileiro – 2º quadrimestre 2000

Revista do Instituto do Ceará – nº 113/2000

CHILE

Política y Estrategia – agosto 2000

Revista de Marina – outubro 2000

ESPANHA

Revista de Indias – maio/agosto 2000

Revista General de Marina – 3º trimestre de 2000

ESTADOS UNIDOS

Jane's International Defense Review – setembro 2000

Mariner's Mirror – agosto 2000

Proceedings – junho 2000

Ships in Scale – nov./dez. 2000

FRANÇA

Chasse-Marée – outubro/novembro 2000

Le Droit Maritime Français – julho/agosto 2000

HOLANDA

Revista Europea – outubro 2000

INGLATERRA

Mercator's World – novembro/dezembro 2000

Naval Forces – jul./ago./set./out. 2000

Via Inmarsat – set./dez. 2000

ITÁLIA

Rivista Militare – setembro/outubro 2000

Rivista Marittima – fev./jul. 2000

MÉXICO

Revista Secretaria de Marina – mar./abr./mai./jun. 2000

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval – abril/junho 00

Revista de Marinha – outubro/novembro 2000

Por natureza, os homens
são quase iguais.

Confúcio

ILHA FISCAL



Adquirida pela Marinha, em 1913, graças à gestão do Almirante Alexandrino Faria de Alencar, então Ministro da Marinha, a Ilha Fiscal é hoje parte do complexo cultural do Serviço de Documentação da Marinha, após passar por um período de restauração.

Conhecida pelo evento que se tornou conhecido como "O Último Baile do Império", realizado alguns dias antes da Proclamação da República, a Ilha Fiscal já pode ser visitada regularmente. O roteiro de visita está dividido em três partes:

- Torreão;
- Ala Cerimonial; e
- Exposições permanentes.

No setor das exposições permanentes destacam-se a contribuição da Marinha do Brasil para o desenvolvimento social, científico e tecnológico do País, e a história da Ilha Fiscal.

O passeio a Ilha Fiscal, feito pelo Rebocador *Laurindo Pitta*, ocorre às quintas, sextas, sábados e domingos às 13h e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, na Praça XV.

Escolas e grupos especiais deverão marcar visitas através do telefone 233-9165, de segunda a sexta-feira, no horário de 8h às 16h.

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendo esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-la 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

INFÂNCIA E ADOLESCÊNCIA DA AVIAÇÃO MILITAR NO MUNDO

Sempre me interessei pelo crescimento da aviação militar no Brasil e no mundo e, especialmente, pelo seu emprego.

Numa dessas inúmeras revisões que se fazem sobre "papéis velhos", encontrei notas que extraí de dois livros sobre o desenvolvimento da aviação no campo bélico:

a) *Les Forces Aeriennes Mondiales*. Pierre Barjot; T. Gigord Editeur; Paris; pp 18-21, sem data.

b) *The Sky is the Limit*; J. M. Spaith. London; Hodder and Stoughton; agosto 1940.

Somando os dados recolhidos nos dois livros, consegui um resumo da experiência de oito nações que tentavam entender a nova arma. Havia extremos: a aviação, sem necessitar de apoio de Exércitos ou Marinhas, ganharia qualquer guerra (teoria douhetiana); de outro lado, a aviação não

passaria de uma cavalaria alada (teoria de muitos generais) ou de "os olhos da Esquadra" (teoria de muitos almirantes).

Se bem que já se saiba a que veio a aviação, ainda há quem discuta se ela deve obedecer a um comando unificado ou se o avião, como meio de combate, pode ser utilizado, sem que seja "terceirizado", por exércitos ou marinhas!

No Brasil, só em 1998 a sua Marinha, com quase 60 anos de atraso, voltaria a ter direito ao emprego do avião como uma das plataformas do sistema geral de armas navais.

Ausente a experiência brasileira das duas fontes citadas, mas bem presente em minha memória, julguei que deveria aumentar para nove o número de nações.

Ao abordar o brevíssimo histórico de cada um dos nove Estados, não pude fur-

tar-me de, vez ou outra, comparar o que se fazia ou se fez por influência do General de Cavalaria italiano Giulio Douhet, o mais mundialmente famoso doutrinador do emprego do avião na guerra. Não pude furtar-me (e por isso peço ao leitor que seja condescendente) de alguma ironia.

Almirante Jayme Leal Costa Filho
Rio de Janeiro, julho de 2000

AVIAÇÃO MILITAR RUSSA

Início: 1920 com Z.A.G.U.I. (Instituto Central Aeronáutico e Hidrográfico) e Z.I.A.M. (Instituto Central de Construção de Motores de Aviação).

Mais tarde veio a famosa Ossoaviakhim, uma organização de propaganda encarregada de “motivar” o povo da URSS e a “dissuadir” os possíveis inimigos. Em 1923, a direção da Frota Aérea Soviética é atribuída ao Comissário do Povo para a Defesa. O primeiro Plano Quinquenal (1929-1934) deu partida efetiva na constituição da Força Aérea soviética.

Ao fim do segundo Plano Quinquenal, a meta de 1.000 foi atingida e, em 1937, a URSS contava com 1.400 aviões para a defesa, 1.400 para a ofensiva e 1.700 para a cooperação.

Note-se que, em 1937, as três missões principais de uma força aérea estavam bem claras nas mentes dos planejadores soviéticos. A doutrina adotada era a da moda: comando centralizado. Note-se, ainda, que, se havia alguma concessão à aviação naval, esta estaria embutida na aviação de cooperação não escapando o Exército soviético de igual tratamento.

AVIAÇÃO MILITAR ITALIANA

Início: Antes de 1923, é de se admitir que a Aviação Militar Italiana, tentava organizar-se de forma definitiva. Era, então,

dividida entre o Exército e a Marinha. Em 1923 Mussolini fundiu as duas em uma Subsecretaria de Estado para a Aeronáutica. Entregou-a a Italo Balbo, incumbido de pôr em prática a doutrina do Ar Integral, preconizada pelo General de Cavalaria italiano Fulvio Douhet. Esta nova força recebeu a designação da Regia Aeronáutica. A Itália foi dividida em quatro zonas aéreas, cujas sedes foram Milão, Pádua, Roma e Bari.

A frota aérea foi constituída pelas Stormi (Esquadras aéreas). Em 1935 a Itália dispunha de 450 aviões ofensivos, 500 aviões defensivos e 1.350 aviões de cooperação.

Note-se que, mesmo tomando Douhet como o “messias”, não lhe concediam muita confiança...

Deve-se creditar à Regia Aeronáutica, na pessoa do Coronel Mecozzi, o pioneirismo no emprego de arma aérea em “assaltos”, ou seja, o ataque em vôo rasante. Tal tática, aliás, foi logo seguida pelos soviéticos. A Itália testou suas novas táticas na Etiópia (1935-1936), onde não havia oposição, e na Espanha.

Foi então que se concluiu que os *Savoia Marchetti S-55* – aerobotes – poderiam ser substituídos pelo *S-79* e *S-81* – trimotores terrestres, com vantagem.

Ao início da Segunda Guerra Mundial, a Régia Aeronáutica era uma das mais prestigiadas.

Seu ponto fraquíssimo: falta de petróleo, próprio ou comprado.

A Regia morreu com a derrota da Itália.

AVIAÇÃO MILITAR ALEMÃ

14 de outubro de 1933 – A Alemanha abandona a Conferência do Desarmamento, e se desliga da Liga das Nações (Société des Nations).

17 de março de 1935 – Adolf Hitler restabelece o serviço militar obrigatório.

A criação da Armada do Ar da Alemanha foi anunciada pelo General Goering. Passava a existir, institucionalmente, desde o 1º de maio desse 1935.

Essa "Armada" recebeu o nome de Luftwaffe.

Organizada como na URSS e na Itália, obedecia ao esquema do Ar Integral do General Douhet.

Em 1937, eram 2.250 os aviões que a constituíam, divididos: 1.350 como ofensivos, 450 como defensivos, 450 como de cooperação.

Vemos que os alemães confiavam mais em Douhet que os próprios italianos.

Mas, curiosissimamente, a partir de 1936, a Armada Aérea "Independente" (minhas, as asas) passaria à subordinação do Exército (Reichswehr). Goering e sua Luftwaffe foram, então, subordinados ao General Von Blomberg. A situação se complicou: formavam-se sete regiões aéreas (Luft Kreise Kommandos), com chefes da Luftwaffe mas sujeitos à colaboração direta, quanto ao emprego tático da armada aérea, com os chefes do Exército (seis regiões) e com o chefe da Marinha (uma região).

Se prestarmos atenção, veremos que somente a "aviação estratégica" ficou autônoma.

Douhet aprovaria tal divisão?

Para satisfazer à provável curiosidade do leitor, eis as sedes das sete divisões.

- 1ª Prússia Oriental – Königsberg
- 2ª Prússia Central – Berlim
- 3ª Silésia e Saxe – Dresden
- 4ª Westphalia e Renania – Münster
- 5ª Baviera – Munich
- 6ª Mar do Norte e Mar Báltico – Kiel (divisão essencialmente marítima, sob supervisão do chefe da Marinha)
- 7ª Hanover – Brunswick

Em 1938, a Aviação Alemã contava com cerca de 3.000 aviões, tendo chegado – diz-

se – a 5.000 em 1941. Contudo, como na Itália, faltava o petróleo próprio.

AVIAÇÃO MILITAR DO REINO UNIDO

Antes do Air Ministry (1918), havia na Inglaterra um Royal Air Corps formado por dois ramos da aviação militar: O Royal Army Air Service e o Royal Naval Air Service. Não se sabendo, exatamente, que função específica atribuir a cada qual, chegou-se à conclusão de que se deveria fundi-los. E assim foi feito. Da fusão nasceu a Royal Air Force, o lado militar do Air Ministry.

Já em 1937 o governo britânico chegou à conclusão de que a fusão dos dois ramos da aviação militar em 1918 fora um erro: devolveu ao Almirantado britânico o controle completo de sua aviação, que passou a chamar-se Fleet Air Arm (Arma Aérea da Esquadra).

Enquanto, em 1937, a Royal Air Force dispunha de 1.840 aviões, de todos os tipos, em todo o Império, a Fleet Air Arm possuía 190 hidroaviões: 145 embarcáveis em porta-aviões; 35 hidroaviões catapultáveis e 10 hidroaviões destinados a fins auxiliares.

Na Grã-Bretanha, os aviões de bombardeio da RAF, naquele mesmo ano, somavam 820 unidades, ou seja, cerca de 57% da frota global de 1.440 aeronaves, o que mostra terem, também, os ingleses entendido Douhet melhor que os italianos...

AVIAÇÃO MILITAR FRANCESA

Ao fim da Primeira Guerra Mundial na aviação militar francesa, diferentemente da britânica, continuou a dúvida entre Exército e Marinha até 1928, quando foi criado o Ministère de L'Air.

Desde 1924 o governo francês decidira aumentar o número de suas 95 esquadrilhas (eram 25 de bombardeio; 15 de caça e 55 de

cooperação) para 180. Não o tendo conseguido até 1932, fundir a aviação de terra e a aviação de mar no majestoso Armée de L'Air e, parece, conseguiram aproximar-se da meta de 1924: dos 950 aviões de então, passaram a 1.665 (32 esquadrilhas de bombardeio; 37 de caça e 95 de cooperação).

Esta Arma do Ar, nascida em 1º de abril (na França este 1º de abril talvez não seja o Dia da Mentira) tinha por missão, como "Armada independente", participar de operações aéreas de ataque; de defesa do território e de operações combinadas de terra e mar. A "Armada independente" é douhetiana, mas no íntimo, a cooperação, sob o pseudônimo de operações combinadas era a preocupação predominante, como demonstram os números a seguir.

Em dezembro de 1928, Deladier, primeiro-ministro, resolveu que, em 1936 a aviação militar francesa teria que dispor de 1.500 aviões. Agora sim: resolveram dar prioridade aos aviões "multi-place de combate", ou seja, aquelas "fortalezas voadoras" preconizadas por Douhet, que se defenderiam a si mesmas por velocidade e por seu armamento, desdenhando a proteção dos aviões de escolta. "O bombardeiro passará sempre!", dizia-se com pleno triunfalismo.

Acontece que, passar de 1.665 aviões de qualquer tipo (1934) a 1.500 aviões de primeira linha, o salto foi enorme, tão enorme que fez entrar em crise a indústria aeronáutica francesa, que sempre fora privada.

A lei que estabeleceu a nacionalização (11 de agosto de 1936) determinava a descentralização das plantas industriais, afastando-as de Paris, bem como a criação de seis sociedades regionais resultantes de fusões das múltiplas indústrias aeronáuticas existentes. Surgiram então, as Sociedades Nacionais do Oeste (Saint-Nazaire); Sudoeste (Bordeaux e Chateauroux); do Centro (Billancourt e Bowges); do Norte (Méaulte e Caudebec-

en-Caux); do Sudoeste (na região provençal) e, por fim, a do Midi (na região de Toulouse).

No verão de 1936, portanto imediatamente antes da nacionalização da indústria aeronáutica francesa, houve uma série de conflitos sociais, cujos efeitos se fizeram também sentir nesta profunda e apresada reformulação. De qualquer forma, a nacionalização permitiu que a aviação militar francesa tivesse enorme avanço em desenho, performance e armamento, se comparada à que existia em 1937.

AVIAÇÃO MILITAR ESTADUNIDENSE

No princípio havia o U.S. Air Corps, dividido entre Exército (U.S. Army Air Corps) e Marinha (U.S. Naval Aviation). E assim foi à Segunda Guerra Mundial.

Em 26 de junho de 1941, seis meses antes de Pearl Harbour, o U.S. Army Air Corps foi elevado à categoria de U.S. Army Air Force.

Bastante conhecida por sua pujança e quase perfeita organização, dispensamos de aprofundar sua apresentação pois pouco mudou até 18 de setembro de 1947, quando foi criada a United States Air Force, que absorveu a United States Army Air Force, deixando-se porém, intacta, a U.S. Naval Aviation, além de outros apêndices, como a aviação da Guarda Nacional e a da U.S. Coast Guard.

Com isso evitou-se o que fez com que, na Grã-Bretanha, a Royal Navy, que, de 1911 a 1918 vinha na ponta como aviação naval, perdesse tal posição para a aviação naval americana, que nunca teve um Ministério do Ar ou um Ministério da Aeronáutica para prejudicar-lhe o desenvolvimento. Por outro lado, nunca a US Navy prejudicou a USAF.

AVIAÇÃO MILITAR JAPONESA

Nação insular, ocupando um arquipélago metropolitano e um colar de ilhas ao

longo da costa leste da Ásia e outro que, começando no atol de Boni passa pelas Marianas, Guam e Palaos, não poderia deixar de dar prioridade a uma aviação naval que, na época, não ficava muito para trás da americana, situando-se talvez – difícil a comparação – antes da britânica.

Em 1940 só sua aviação naval dispunha de cerca de um milheiro de aviões e de seis navios-aeródromos, contra cerca de mil aeronaves e seis *aircraft carriers* americanos.

Nada obstante, sua aviação militar terrestre não foi desprezada pelo Governo. Quatro brigadas aéreas, distribuídas em Coréia, Mandchuria, Formosa e Ilhas Metropolitanas (nesta, a única defensiva) somavam cerca de 600 aviões.

Enquanto França, Grã-Bretanha, Itália e Estados Unidos mantinham o grosso de suas forças aéreas nas respectivas metrópoles, os japoneses mantinham-nas nos limites, de seus domínios, próximas de seus inimigos prováveis.

Será que os chefes militares japoneses leram Douhet? Se não, sua intuição levou-os mais perto das elocubrações do General que os outros que o aprovaram mas desconfiavam sempre.

AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA

E a aviação militar brasileira?

Em 1914 – Criada a Aviação Naval.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação militar /; Aviação naval; história de aviação militar; CL;

ANTÁRTICA OU ANTÁRTIDA?

Recebemos do colaborador Contra-Almirante (Ref^o) Roberto Gama e Silva inte-

Em 1919 – Criada a Aviação Militar.

Em 1941 – Criado o Ministério da Aeronáutica, fruto do deslumbrante de nossas autoridades – especialmente as do Exército – com os retumbantes feitos da Regia Aeronáutica com seus *raids* espetaculares e, realmente, maravilhosos; com suas bravatas na Etiópia e com o feito espetacular da Luftwaffe que liquidou a Polônia, a Holanda e a Bélgica.

Se nós tivéssemos esperado até meados dos 40, teríamos testemunhado a derrota de nossos “*top models*”.

A organização do Ministério da Aeronáutica foi tão radical quanto a da Alemanha, da Itália e da França: a doutrina do Comando Unificado da Aviação em Geral, não, apenas o da Aviação Militar. Tal doutrina significa o absoluto controle sobre tudo o que voa como sobre tudo o que apoia o voo ou permite voar: aerostatos; mais pesados que o ar; pilotos militares e civis de qualquer categoria; aeronautas e aeroviários, aeródromos, aeroportos, aeroclubes e seus sócios e pessoal de apoio; indústria aeronáutica e suas bases.

Isto fez com que, ao entrar o Brasil na guerra em 1942, a proteção de comboios, operação naval, sem dúvida, não dispusesse de cobertura aérea orgânica.

Ironia das ironias: a FAB aprendeu a arte de voar militarmente sobre o mar aberto em Natal, com aviadores navais norte-americanos e, não só isso, durante toda a guerra em nossas águas foi um grupo-tarefa da Quarta Esquadra da Marinha dos Estados Unidos da América!

ressante esclarecimento, que transcrevemos a seguir.

“Julgo que a designação correta é Antártica.

Os gregos chamavam a constelação da “Ursa” (Maior e Menor) de “ARKTÓS”, substantivo que identificava o animal. Por tratar-se de constelação (ou constelações) boreal, o nome modificado, “ARKTIKÓS”, passou a ser usado para designar a região em torno do Pólo Norte. Na língua inglesa a região é conhecida como “Arctic” (Arctic Circle, Arctic Ocean, etc.). Os franceses, por seu turno, identificam-na como “Arctique”. Os brasileiros, afinal, dizem “Ártico”, não

sendo conhecidas as palavras “Ártido” ou “Ártida” para designar as regiões em torno do Pólo Norte.

Batizada a região boreal, na antiguidade clássica, ficou estabelecido que o seu oposto, isto é, a região austral, seria o “anti”. Daí a origem do nome Antártica, do grego ANTI=OPOSTO e ARKTIKÓS=ÁRTICO. O continente situado em torno do Pólo Sul, então, passou a ser conhecido como “ANTÁRTICA”. Em inglês antigo a designação era “ANTARCTIK”, que evoluiu para “ANTARCTICA”. Em francês passou a ser chamado de “ANTARCTIQUE”.

✉ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREA> / Antártica /; Cartas dos Leitores;

AVIÃO DO *GRAF SPEE* SE REFUGIOU NO BRASIL

Recebemos do Capitão-de-Mar-e-Guerra Roberto Gomes Cândido, nosso colaborador, carta eletrônica (e-mail) que traz à discussão um fato interessantíssimo e para a maioria desconhecido.

O dia 13 de dezembro de 2000 marcou a passagem da data de aniversário da Batalha do Rio da Prata, da qual resultou a destruição do Encouraçado de Bolso alemão *Graf Spee*, na entrada de Montevidéu, pela sua própria guarnição, como é de todos conhecido.

Se não me engano, a guarnição reduzi-da, que conduziu o navio para fora da barra, embarcou após, em um rebocador uruguaio, e procurou asilo em Buenos Aires. O grosso da guarnição tinha sido previamente embarcado no Transporte *Tacoma*, de bandeira alemã, e acabou sendo internada no Uruguai.

Porém, o avião naval anfíbio de reconhecimento, tipo *Arado*, embarcado no

navio, levantou vôo e rumou para Paranaguá; seu piloto foi detido pelo então Capitão-de-Corveta Jayme Guilherme Dutra da Fonseca, Capitão dos Portos na época. O filho do Comandante Jayme Guilherme, hoje residente em São Paulo, possui uma fotografia no qual aparecem o avião *Arado*, seu piloto e o Capitão dos Portos quando o detinha.

O Almirante Dimas traduziu um artigo sobre a batalha, que foi publicado na *Revista Marítima Brasileira*, mas nele não é mencionado o fato acima; igualmente, o Almirante Odyr, no seu artigo sobre a saga do *Altmark*¹, não faz alusão ao fato. A mim parece oportuno registrar na *Revista Marítima Brasileira* o vôo do avião alemão para Paranaguá, mas para tanto é necessário mais alguns dados, que possivelmente ficaram registrados em alguma publicação da Marinha editada logo após 13 de dezembro de 1939.

N.R.: Veja “O incidente Altmark”, *RMB* 2º trim/1993, p. 111 a 140 e *RMB* 1º trim/1996, p. 266.

Assim, solicito empenhar uma pesquisa nos boletins ou livros de quarto em busca de uma nota oficial à respeito.

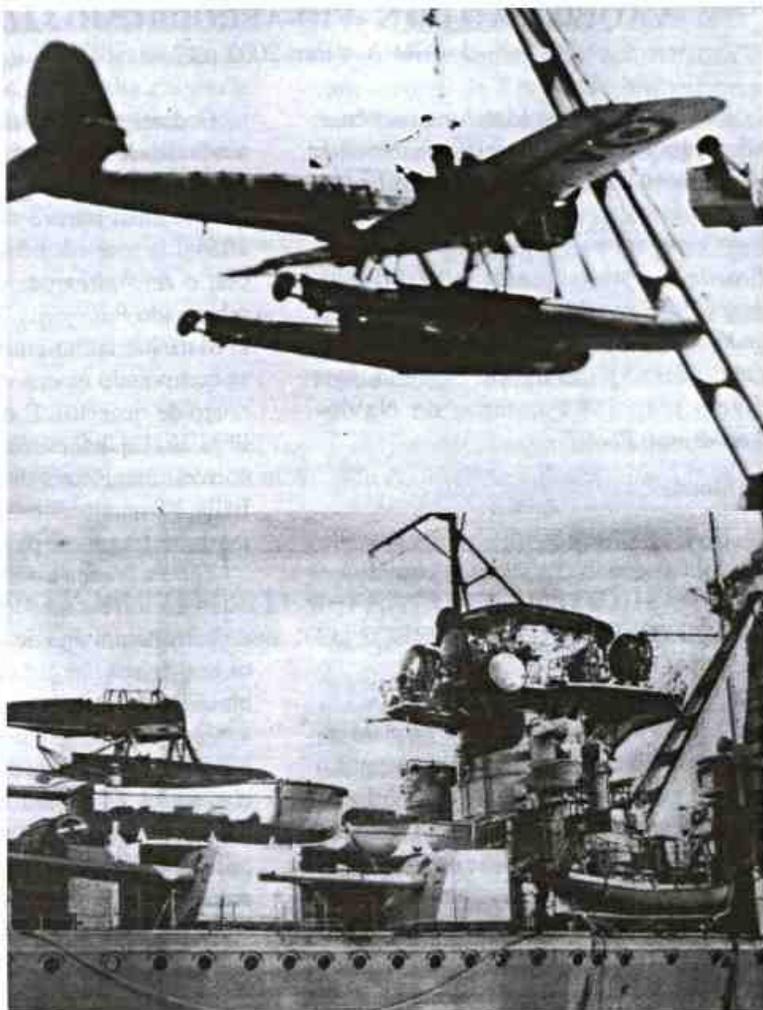
De posse dela, penso que poderemos montar um pequeno registro histórico para publicação.

Aproveito a facilidade da era digital para fazer esta solicitação por correio eletrônico.

Solicitamos aos nossos leitores que nos envie algum esclarecimento sobre o fato.

Em meus álbuns de recortes, encontrei as fotografias incluídas no texto e que foram publicadas na época da Batalha do Rio da Prata as quais mostram, uma, o avião *Ara-do* do *Graf Spee* inteiro e outra com ele muito danificado pela batalha.

O *Jane's Fighting Ships 1941* informa que os encouraçados de bolso tinham na sua dotação duas aeronaves: uma era na catapulta;



Acima: reprodução de fotografia da Exposição de Montevidéu. Esta foto foi feita provavelmente em dezembro de 1939; abaixo: o Encouraçado *Graf Spee* após o Combate de Punta del Este. Reprodução de *A Noite Ilustrada*, dezembro de 1939 (Coleção Almirante Brígido)

e a outra? Onde seria transportada?

Será que as fotos acima respondem ao nosso amigo Comandante Candido ou confirmam as dúvidas?

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^{te})

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Batalha do Rio da Prata /; *Graf Spee* (Encouraçado alemão); Cartas dos Leitores;

A AQUISIÇÃO DO NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO

RMB, 4º trim. 2000, p.19-48

Recebemos do Sr. José Antônio Penteado Vignoli a carta transcrita abaixo, que nos pareceu bem complementar o artigo da referência:

“Como assinante da *Revista Marítima Brasileira* e profundo admirador das atividades de nossa Marinha, estou lhe enviando, para seus arquivos, duas matérias publicadas no jornal francês *Le Monde*, que dizem respeito à compra do Navio-Aeródromo *Foch*.”

Le Monde

25 de agosto de 2000

Nota assinada por Jacques Isnard.

“O BRASIL ADQUIRE O NAVIO-AERÓDROMO FOCH POR PREÇO DE OCASIÃO”

O Navio-Aeródromo *Foch* mudará de bandeira, antes de meados de novembro, durante uma cerimônia em Brest, quando será entregue à Marinha brasileira, que decidiu rebatizá-lo com o nome de *São Paulo*.

Na verdade, a partir de setembro, o *Foch* estará, durante dois meses, em Toulon, sendo adaptado especificamente para facilitar sua operação por uma equipe reduzida de marinheiros brasileiros com a assistência de cerca de 50 especialistas da belonave francesa.

Depois, o navio-aeródromo seguirá para Brest, onde ocorrerá a transferência de bandeira e onde será submetido aos padrões requeridos pelo novo dono. Em abril de 2001, o *Foch* deverá ir para o Brasil e lá, provavelmente em 2002, tomará o lugar do *Minas Gerais* com seu futuro nome: *São Paulo*.

O destino do *Minas Gerais* não está ainda determinado. A Marinha argentina quer adquirir este antigo navio-aeródromo que o Brasil obteve do Reino Unido em 1956. Ela acaba de adquirir um navio francês, o *revitailleur* de esquadra *Durance*, rebatizado *Patagônia*. De um modo geral, as Marinhas latino-americanas reequipam-se comprando navios de “liquidação” (ou preço de ocasião). É o caso do Chile, do Peru, do Equador e da Colômbia, que recorreram ao Reino Unido, à Alemanha, à Itália, à Espanha ou a Israel para obter submarinos, fragatas e patrulheiros.

Entre a França e o Brasil, um acordo foi estabelecido em meados de agosto, depois de mais de um ano de negociações, tendo os brasileiros chegado a considerar a possibilidade da construção de um navio-aeródromo pela Espanha. A transação foi estimada em cerca de 300 milhões de francos, incluindo neste total o custo dos trabalhos no Arsenal de Brest e o término das operações de desamiantagem* do navio, empreendidos há três anos. O *Foch*, que entrou em operação em 1963, será substituído pelo *Charles de Gaulle* no fim do ano de 2000.

O *São Paulo* brasileiro deverá transportar três dezenas de aviões e de helicópteros. Além de helicópteros franceses *Super Puma*, para transporte e salvamento no mar, o *São Paulo* receberá aviões de ataque *Skyhawk A-4* comprados a bom preço no Kuwait – cujos pilotos estão tendo formação em Missouri (Estados Unidos).

O *São Paulo* deverá levar aviões *Tracker* que o grupo norte-americano Grumman adaptará para transformá-los em aparelhos

*N.R.: Desamiantagem – substituição do isolamento de amianto por um de outro material.

especializados na luta anti-submarino, na detecção e no controle de ações aéreas.

Competindo com a Marinha chilena e com a argentina, a Marinha brasileira é hoje uma das mais bem equipadas da América do Sul, mesmo seus barcos ficando com frequência no porto. Ela prevê a construção de seu primeiro submarino nuclear de ataque, o *Riachuelo*, para 2010.”

Le Monde

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navios-aeródromos / ; *São Paulo* (NAe – Brasil); *Foch* (NAe – França); Cartas dos Leitores;

TENENTISMO: O FORTE E O ENCOURAÇADO*

RMB, 2ª trim./2000, p. 220

Recebemos a seguinte carta, datada de 1º de novembro de 2000, do nosso colaborador Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça:

“Acusando o recebimento do número da *RMB* referente ao 2º trimestre de 2000, permitam-me parabenizá-los pela publicação do brilhante artigo “O Tenentismo, o Forte e o Encouraçado”, do Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Pereira Cascardo, o qual será certamente seguido por outros de igual quilate, pois o tema é vasto e ainda comporta um amplo leque de pesquisas com relação às suas repercussões na Marinha brasileira.

Ficaram-me, porém, algumas dúvidas. A primeira é na página 216, linhas 34 a 36, onde consta: “No instante em que os entendimentos começaram, um hidroavião da Marinha (grifos da Redação) lançou duas bombas”.

17 de novembro de 2000

“O Navio-Aeródromo *Foch*, rebatizado com o nome de *São Paulo*, foi entregue pela França, no dia 15 de novembro, à Marinha brasileira, que o comprou por 80 milhões de francos, sem levar em conta o custo dos reparos – principalmente sua desamiantagem no Arsenal de Brest, que ficou a cargo dos franceses. O custo total da operação está avaliado em cerca de 200 milhões de francos. O *São Paulo* chegará ao Rio de Janeiro em 2001.”

Ora, Helio Leonicio Martins, no quinto volume, tomo II, da *História Naval Brasileira*, à página 123, linhas 34 a 37, diz que “Durante a ação, dois aviões navais também atiraram nos rebeldes, lançando bombas a pequena distância das muralhas do forte”.

Pergunta-se, pois: quantos seriam os aviões e qual o tipo?

Outrossim, o Comandante Cascardo (página 212, linhas 20 e 21 e página 214, linhas 15 a 18) cita que “cada torre utilizaria um canhão, limitando a bordada a cinco tiros” (páginas 212, linhas 5 a 10), “isso porque a torre de bombordo não atiraria”. E mais: que, “ao todo, foram disparados 19 tiros”, o que não concorda com terem sido atirados apenas quatro salvos, como refere, à página 123, linha 12, em sua própria obra.

À primeira vista, parece-nos ter havido alguma falha na composição gráfica do arti-

* N. R.: Com a aquiescência do Comandante Furtado de Mendonça, cópia de sua carta foi encaminhada ao autor do artigo em questão para agilizar a resposta à indagação.

go, quanto ao total de torres empregadas, pois parecer-nos-ia estranho que só tivessem sido guarnecidas três, além do que quatro salvas duplas de três torres somam o

total de 24 disparos, enquanto quatro salvas simples de cinco torres somam 20 disparos, dos quais, se deduzirmos um primeiro disparo fora de tempo, restam 19.

O TENENTISMO: O FORTE E O ENCOURAÇADO

(RMB 2ª Trim/2000, p. 203 a 220)

Recebemos do Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Pereira Cascardo carta datada de 1ª de janeiro, abaixo transcrita, em resposta à Carta dos Leitores do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça (acima divulgada).*

“Prezado Almirante Brígido

Agradeço ao senhor ter me enviado a carta do Comandante Lauro Nogueira Furtado de Mendonça com as acatadas indagações acerca do artigo “O Forte e o Encouraçado”, que escrevi, e a *RMB* publicou, sobre o Tenentismo. Felizmente o eco, encontrado, apresentou uma dimensão significativa, dado o vulto do seu autor.

Quando entrei para o Colégio Naval, já chamava a atenção de nós, alunos, o elevado interesse que o então Primeiro-Tenente Furtado de Mendonça demonstrava pela história naval. Esta observação ficava reforçada pelo uso que ele fazia, naquela ocasião, do uniforme mescla, semelhante ao branco “pirulito” que, creditávamos à demonstração prática do seu grande interesse pelos costumes navais. Posteriormente acompanhei os seus trabalhos, onde manifestava amplo e especializado conhecimento da história da Marinha, em particular aquele sobre Almirante Protógenes, chegando ao artigo recém-publicado, intitulado “O pagamento da festa brasileira – Barão de Ladário x Custódio de Melo”.

As perguntas do Comandante Furtado de Mendonça referem-se ao bombardeio do Forte de Copacabana, levado a efeito pela Marinha, no dia 6 de julho de 1922, em suas duas modalidades.

I – Ação aérea – quantos seriam os aviões, quais os tipos e acertos? (Página 216, linhas 34 37, da *RMB*, V. 120, nº 4/6 de abr./jun. 2000).

II – Ação de superfície – quantas seriam as salvas disparadas, as torres empregadas, a relação canhão/torre, e o número de tiros efetuados? (Página 212, linhas 20 e 21, página 214, linhas 15 a 18 e página 212, linha 5 a 10, da mesma *RMB*).

Em vez de respondê-las sucintamente, preferi retomar o caminho das pesquisas realizadas, por entender que possibilitaria melhor apreciação do trabalho e, também pela oportuna observação do Comandante Furtado de Mendonça de que “... o tema é vasto e ainda comporta um amplo leque de pesquisas, com relação às suas repercussões na Marinha do Brasil. Como decorrência destas duas observações são apresentadas, a seguir, as referências consultadas.

Ei-las:

Jornais

1 – *O Paiz*, Distrito Federal, quinta-feira, 6 de julho de 1922, p. 1, col. 3, 4 e 5.

NR.: Ao Comandante Furtado de Mendonça foi encaminhado cópia da carta do Comandante Cascardo, autor do artigo em questão.

2 – *O Jornal do Commercio*, Distrito Federal, sexta-feira, 7 de julho de 1922, p. 2 e 3.

3 – *A Noite*, Distrito Federal, quinta-feira, 6 de julho de 1922, p. 1.

4 – *Correio da Manhã*, Distrito Federal, sexta-feira, 7 de julho de 1922, p. 1.

5 – *A Noite*, Distrito Federal, sexta-feira, 7 de julho de 1922, p. 1 col. 3 e p. 2. col 4.

6 – *A Gazeta de Notícias*, Distrito Federal, sexta-feira, 7 de julho de 1922, p. 1 col. 3 e p. 2. col 4.

7 – *O Jornal do Commercio*, Distrito Federal, sexta-feira, 7 de julho de 1922, p. 3.

8 – *Correio da Manhã*, Distrito Federal, Domingo, 9 de setembro de 1923, p. 1, col. 6.

9 – *O Paiz*, quarta-feira, 22 de fevereiro de 1922, p. 3.

Bibliografia

1 – *A História Naval Brasileira* – Helio Leoncio Martins, Parte II Operações, vol. 5, tomo II, p. 123.

2 – *Resumo Histórico da Aviação Naval 1916-1931* – Roberto Mário Monnerat, vol. 1 – p. 42.

3 – *História Geral da Aeronáutica Brasileira* – vol. 2, p. 114.

4 – *A Aviação Naval Brasileira* – Antonio Pereira Linhares, p. 62.

5 – *A Aviação Militar Brasileira 1916-1984* – Francisco Pereira Neto, p. 90.

6 – *75 Anos da Aviação Naval Brasileira* – Francisco Gomes de Queiroz, p. 29.

7 – *1922, Sangue na Areia de Copacabana* – Hélio Silva, vol. 1 p. 132 e 133.

8 – *O Revolucionário Siqueira Campos* – Glauco Carneiro, p. 210 e 211.

Anexos

I – *1922, Sangue na Areia de Copacabana* – Hélio Silva, vol. 1 – p. 132 e 133.

II – *O Revolucionário Siqueira Campos* – Glauco Carneiro, p. 210 e 211.

III – *Relatório do Encarregado de Artilharia*, Capitão de Corveta Guilherme Ricken, ao Sr. Capitão de Mar e Guerra, Comandante do Encouraçado *São Paulo*, de 11 de julho de 1922.

IV – *Breve histórico da ação dos navios da Esquadra diretamente envolvidos nos acontecimentos de 6 de julho de 1922* – Max Justo Guedes.

A AÇÃO NA ÁREA

Para facilitar o acompanhamento e conseqüente entendimento, é transcrito o período que serviu de origem às indagações apresentadas:

“A proposta de rendição que o representante do Ministro da Guerra, Major Egídio de Castro e Silva, trouxera, malogrou. No instante em que os entendimentos começaram, **um hidroavião** da Marinha lançou duas bombas próximas aos parlamentares. Indignados com o que consideraram uma traição, **fortaleceu-se a idéia de não se entregarem.**”

Este trecho, em seu objetivo, pretendeu evidenciar a conseqüência do bombardeio efetuado contra os revoltosos, e que foi: **fortaleceu-se a idéia de não se entregarem.**

Quanto ao número de aviões da Marinha e seu tipo ou tipos, empregados contra o Forte de Copacabana, a extensa referência bibliográfica consultada, e acima apresentada, não possibilitou a superação das incertezas envolvidas no ato de elaborar uma conclusão categórica. Desta maneira, a meu ver, sem os suficientes elementos de convicção, optei por escrever, apenas, o ponto de concordância das referências consultadas, isto é, que a conseqüência do ataque de um **hidroavião** (sem explicitar número, tipos, acertos, ou da Aviação Naval ou Militar) fora o fortalecimento, entre os revoltosos, com graus de confiança variáveis, possibilitaram, no en-

tanto, a formulação de diversas hipóteses, tais como:

Quanto ao número – como sendo de dois a quatro aviões, ou então dois aviões em duas, três ou quatro sortidas.

Quanto ao tipo – como sendo o *Avro-504-F*, o *Briguet* ou, ainda um terceiro não identificado.

Quanto ao acerto das bombas lançadas – variando desde nenhum, até ao impacto na cúpula dos canhões de 305 mm.

Quanto à origem – como sendo apenas da Marinha, ou da Marinha e o Exército.

A AÇÃO AÉREA – COMO NOTICIADA PELOS JORNAIS

A Cidade do Rio de Janeiro, com cerca de um milhão de habitantes, possuía um expressivo número de jornais, superior a dez, cada um contando com pelo menos uma edição diária, sendo a última em torno das 18 horas. Isto sem considerar as edições extraordinárias, que não era tão rara quanto o sugerido pelo seu nome.

No mesmo dia 5 de julho, quando irrompeu a revolta, Epitácio solicitou, e o Congresso aprovou, o estado de sítio. Aparelhado com este instrumento legal, os jornais, única forma de comunicação de massa, da época, ficaram submetidos à censura, e a sua consequência na publicação das notícias. Ela se fazia mais atuante, principalmente, para aqueles que atuavam na oposição ao Presidente e à candidatura de Arthur Bernardes. Era o caso do *Correio da Manhã* e do *Imparcial*, que encontraram grandes obstáculos no acesso às informações, ao contrário daqueles que apoiavam o governo, como *O Paiz*, *Jornal do Commercio* e *A Noite*. Naqueles, o leitor acostumou-se a deparar-se com espaços em branco, como que a evidenciar a matéria que, censurada, não fora publicada. Além desta, outra dificuldade defrontada

– pois prontamente o governo a colocara em prática – foi a prisão de seus diretores, principalmente no caso do *Correio da Manhã*. De forma diferenciada, os jornais, no entanto, deram ampla cobertura aos acontecimentos como se segue:

O Paiz

Na condição de principal jornal governista e entre os de maior circulação na Capital, no próprio dia do ataque ao Forte de Copacabana, 6 de julho, assim apresentou na sua primeira página:

'A LEGALIDADE TRIUNPHA

"A sedição, com as circunstâncias com que se revestiu a rendição do Forte de Copacabana, teve um final dramático."

O 1º BOMBARDEIO AÉREO

"Ainda não eram 10 horas, quando dous hydroplanos da Escola de Aviação Naval, sediada na Ilha das Enxadas, na Baía de Guanabara, evoluíram sobre a ponta da Igreja, despejando um delles um enorme torpedo aéreo, que cahiu n'agua a poucos metros do Forte."

O 2º BOMBARDEIO

"Ainda não eram 10 horas e trinta minutos, quando um terceiro hydroplano da Marinha de Guerra, voando bem alto, e seguindo à distância por outro aparelho de bombardeio, pairou sobre o Forte, deixando cair uma bomba, admiravelmente apontada, pois estoiro sobre o promontório, a pequena distância da torre de 305, levantando enorme columna de terra. Infelizmente esse bello acerto foi de consequência lamentáveis, como se verá abaixo."

A ESCARAMUÇA DO TENENTE CHAVES

"É o caso em que o 1º Tenente Pacheco Chaves, addido ao Estado Maior da Re-

gião, conseguiu comunicar-se pelo telephone com o interior do Forte, visto como a permanência da bandeira branca parecia indicar desejo de capitulação, embora a tentativa malograda do Tenente Osvaldo.

"Inteirando-se, após certa dificuldade, de que seria recebido pelos officiaes, o Tenente Chaves penetrou no Forte, acompanhado de um major. Esperava-o, de frente ao quartel da guarnição, um tenente que disse chamar-se Nilton, ser intendente da praça, entrando logo a negociar com os recém chegados, exigindo para a rendição garantia de vida aos amotinados, pensões às famílias e passagens para demandarem o estrangeiro. O Tenente Chaves obtemperava que não deviam ser exigentes, nem deixar-se arrastar ao desvaio, quando estourou o torpedo aéreo lançado do avião naval.

"O Tenente Nilton mostrou-se grandemente excitado e dispôs-se a correr para o interior da cúpula. O Tenente Chaves abraçando-o, gentilmente, procurou detel-o para que se explicasse melhor, mas o official rebelde, como que allucinado, puxou da pistola e apontou-a. Rápido, o seu collega legalista, que estava desarmado, segurou-o e usando de sua grande força, lançou-o da muralha abaixo, caindo o Tenente Newton sobre umas pedras a beira d'água.

"Como, já do interior do forte acudissem homens armados de carabina na mão, o Tenente Chaves afastou-se célere, bastante aborrecido com o mallogro."

Nesta reportagem, o número de aviões era de quatro, em duas levadas, sendo três hidroaviões da Marinha, e um quarto, identificado, apenas, como de "bombardeio". Não há indicação quanto o tipo da aeronave, exceto quanto ao emprego do quarto. Houve um acerto no promontório, perto da cúpula de 305 mm. O aparelho citado como de "bombardeio" ensejará a hipótese de ser do Exército.

A correlação entre as conseqüências do **torpedo aéreo** lançado pelos hidroaviões da Marinha e a interrupção da negociação para a rendição dos revoltosos, ganha vulto ao verificar-se a luta travada naquela ocasião entre os Tenentes Nilton Prado e o emissário do Ministro da Guerra, Tenente Pacheco Chaves.

Jornal do Commercio

Outro jornal situacionista. Seu diretor, o Conde Pereira Carneiro, era firme aliado político de Epitácio Pessoa, com importante participação nos acontecimentos que levaram o Presidente a intervir em Pernambuco, o que ocasionou o telegrama do Marechal Hermes da Fonseca, e a conseqüente sua prisão e fechamento do Clube Militar. Seguindo a sua linha editorial de reservar a primeira página apenas para notícias internacionais, publicou o bombardeio do Forte nas segunda e terceira, e no dia seguinte 7 de julho:

"A SITUAÇÃO

"O dia amanheceu radioso. Foi quando as forças do governo iniciaram o ataque, ouvido em toda a cidade... Do Forte continuavam a atirar... No fim de uma hora de bombardeio cerrado, uma bandeira branca se agitava no Forte: pediam trégua. De lá, diziam, querer parlamentar e citavam o Tenente Pacheco Chaves, por ser amigo dos revoltosos, como podendo ser incumbido dessa missão.

"Cessado o fogo, por terem as autoridades militares accedido ao pedido, o Tenente Pacheco Chaves seguiu para o Forte.

"Nessa ocasião dous aviões da Marinha voavam em direção ao Forte. Signaes foram feitos com lenços brancos, para que não bombardeassem o Forte. Os aviões voavam a pequena distância, um do outro, precedido a grande distância de um avião do Exército, que voava alto.

“No Forte o Tenente Pacheco Chaves, justamente nesta ocasião, entrava em conversa com o emissário dos revoltosos. De pé, na amurada, conversavam amistosamente os dous officiaes, o Tenente Pacheco Chaves e o seu colega, que diziam ser o Tenente Nilton Prado. Discutiam a rendição do Forte.

“Nisso, o primeiro aparelho da Escola de Aviação Naval baixou sobre o Forte e deixou cair uma bomba, que veio a rebenotar sobre a cúpula, levantando uma grande nuvem de poeira. O aviador não vira os signaes de terra. O Tenente Nilton Prado, surpreso, disse:

– Vocês são uns trahidores. Continuam o bombardeio no armistício.

“Retrucou-lhe o Tenente Pacheco Chaves:

– Se fossemos trahidores, eu estaria aqui, correndo o mesmo risco que você? Essa bomba tanto poderia ferir a você, como a mim. O aviador que a atirou ignorava que nós estamos parlamentando, por ter levantado vôo antes de terem sido suspensas as hostilidades.

– Você é um trahidor, gritou o Tenente Nilton Prado, saccando do seu revolver.

“O Tenente Chaves atracou-se com força, e os dous lutaram na amurada. Mais forte que o seu aggressor, o Tenente Chaves conseguiu dominal-o e attiral-o do paredão abaixo. O tenente revolucionário foi cair ao mar.

“O Tenente Pacheco Chaves correu para fora do Forte e conseguiu escapar, apresentando-se, pouco depois, sem o *kepi* que perdera na luta, ao Sr. Dr. Calogeras, Ministro da Guerra que ficou esperando a distancia. A essa autoridade, relatou o que occorera.

“Não sendo possível obter-se a rendição, ainda que dessa vez, era urgente continuar o ataque. Ordens foram logo dadas. Ia recommençar o bombardeio e, de uma vez

para sempre, do nosso melhor forte da costa.”

“NA MARINHA

“...Foi hasteada uma bandeira branca, pedindo a cessação do fogo das baterias do mar.

“Ao mesmo tempo, uma esquadilha de aviões da Armada, que mais ou menos a mil metros de altura voava sobre Copacabana, desceu a 500 metros e despejou sobre a cúpula do Forte de Copacabana bombas de alto explosivo.

“Por ocasião do fogo daquelle forte, o couraçado *Floriano* e o scout *Rio Grande do Sul*, que se achavam ancorados próximos a Ilha Fiscal, foram também atingidos por pequenos estilhaços das granadas que explodiram na Ilha das Cobras.

“Felizmente os males causados foram inapreciáveis.

“Foi sobremodo efficiente o concurso prestado pela Marinha às forças de terra, no sentido de garantir as instituições do paiz, e forçar a capitulação dos rebeldes do Forte de Copacabana.”

Nas duas notícias publicadas, o mesmo jornal, inicialmente, relaciona três aviões, sendo um do Exército. Na segunda refere-se apenas a dois, da Marinha. Relata também que houve acerto na cúpula dos canhões de 305 mm. Não há indicação quanto ao tipo dos aviões empregados. Registra a presença de uma aeronave do Exército.

Da mesma maneira que *O Paiz*, *O Jornal do Commercio* atribui às bombas lançadas pelos aviões da Marinha a interrupção das negociações que tratavam de possível rendição dos revoltados, como fica evidenciado na luta corporal entre o Tenente Nilton Prado e o Tenente Pacheco Chaves.

Como notícia adicional, as granadas que atingiram a Ilha das Cobras e os estilhaços que alcançaram o *Floriano* e o *Rio Gran-*

de do Sul. Ressalta, também, a importância da atuação da Marinha na **capitulação dos rebeldes**.

A Noite

Jornal partidário de Epitácio Pessoa, no mesmo dia 6 de julho, noticiou em primeira página:

“A situação – Os sucessos de hoje”.

“A rendição do Forte de Copacabana”.

“Três aviões da Marinha voaram até sobre o Forte”.

“Poucos minutos depois das 10 horas, elevaram-se em vôo rasantes da Ilha das Enxadas, onde está localizada a Escola de Aviação Naval, três aviões que demandaram em direcção do Forte de Copacabana, retrocedendo pouco depois, como se não fosse mais necessário ao auxílio da quinta arma. Os três aviões realizaram algumas evoluções sobre a baía antes de fazerem a “amerissage”.

A hora em que os três aviões decolaram e foram avistados nas proximidades do Forte está próxima daquela em que, realmente, foi efetuado o ataque. Não detalha a ação levada a efeito, quanto a tipos de aeronaves empregadas, lançamentos ou acertos. Também indica um número de três aviões, não especificando o tipo ou acerto, e apresenta-os como pertencentes à Marinha.

Correio da Manhã

Principal jornal de oposição ao governo, e o de maior circulação na capital, teve o seu presidente e grande parte da diretoria presa, logo no dia 5 de julho. sua difi-
culdade com a censura foi o principal motivo da limitada cobertura jornalística apresentada. No dia 7 de julho, na primeira página, reportava:

“COMO SE DEU A RENDIÇÃO DO FORTE DE COPACABANA

“Por volta de meio dia uma esquadrilha de hydro aviões sobrevoou o Forte, e foram lançadas, sobre elle, bombas, uma das quaes foi arrebentar numa das cúpulas lateraes, com formidável estampido.

“O hydro avião que arremessou não teve resposta.

“A esquadrilha regressou e novo silencio se fez durante horas.”

A sucinta reportagem faz menção a um acerto na cúpula lateral do Forte de Copacabana, apresenta um horário diferente para o bombardeio, *por volta do meio dia*, com emprego de hidroaviões, sem indicação quantos a tipos, presença de aeronave do Exército ou a interrupção das negociações entre governo e revoltosos.

Gazeta de Notícias

“O DIA DE HONTEM EM COPACABANA”

“O QUE A GAZETA POUDE VER DOS ACONTECIMENTOS”

“NA AVENIDA ATLANTICA”

“... Os aviões da Marinha passam sobre a fortaleza e deixam cair uma carga que se perde no mar, e outra que atinge o alvo.

“O espetáculo é bello e horrível, e assim continuou pelo espaço de duas horas, mais ou menos.

Página 2

“O QUE NOS DISSE O TENENTE NEWTON”

– O Tenente Newton nos poderia dizer algumas coisa sobre como se rendeu o Forte?

– Como quer que o diga?

– Pode-nos detalhar o maximo possível?

“O Tenente Newton Prado parece fazer um grande esforço para reunir as memorias, e nos foi dizer do, muito calmo, muito sereno, a despeito das “dores desgraçadas”, no dizer do official que o curava, que o deveriam affligir.

“Não posso precisar, mas chegou ao Forte de Copacabana um major da infantaria, que conheço por nome de Peixoto, com a missão de parlamentar conosco, prometendo em nome do governo, a nossa vida, ou a vida dos que se rendessem, imediatamente. Estávamos com outro colega de turma, o Tenente Mario Fernando Carpenter que ficou ali com o major. Retiramos para o interior onde se achavam mais diversos officiaes, em número de treze, a que levamos o offerecimento do governo.

“Quando voltamos ao portão, onde estava o parlamentar que nos enviaram, já não o encontramos. Em seguida passou sobre o forte um hidroavião que atirou uma bomba. Tivemos notícias de que as forças, em conjunto, de terra e mar, agiriam sem remissão contra nós.

“Foi quando, para não prolongarmos um estado de cousas, que não nos era favoravel, e sentindo que não poderíamos, ou deveríamos sacrificar aquelles que estavam no forte, e nos acompanharam ate alli, resolvemos desligal-os de qualquer compromisso de ordem moral, que nos pudessem vincular.

“O Tenente Siqueira Campos dirigiu-se a todos, em número mais ou menos de duzentos e oitenta, com os officiaes, e declarou:

“O Governo vae iniciar as hostilidades contra o Forte com os elementos mais terriveis; a hora chegou. Quem quizer partir o Governo garante a vida; quem ficar, fique, mas posso prevenir que nada de bom nos espera.

“Foi aberta a porta do Forte e sahiram, sob as nossas vidas, cento e oitenta soldados e treze officiaes.”

“A ESQUADRILHA DE HYDRO-PLANOS BOMBARDEIA O FORTE

“No ataque ao Forte de Copacabana, tomou parte, também, uma esquadilha de três hydroplanos de bombardeio, a qual

lançou sobre aquella praça de guerra innumeras bombas. Essas bombas attingiram diversas dependências da fortaleza, danificando bastante, segundo fomos informados na Marinha.” (N.A.: o nome do major era Egídio de Castro e Silva, e o do tenente, Mário Carpenter).

O resumo da reportagem, registra número de três aviões hidroaviões atacantes, com mais de um acerto no alvo, ausência de especificações quanto ao tipo de aeronaves, e o relacionamento do ataque aéreo com a interrupção das negociações entre governo e rebeldes, acarretada pela luta corporal entre Nilton Prado e Pacheco Chaves.

A Noite

Outro jornal governista. Cerca de um ano mais tarde, em 3 de setembro de 1923, publica na primeira página:

“OS ACONTECIMENTOS NO FORTÉ DE COPACABANA

NARRADOS PELO 1º TENENTE SIQUEIRA CAMPOS

“... Não seriam 9 horas, quando a pedido do Sr. Ministro Calogeras, o Forte dispoz-se a parlamentar, para o que hasteou a bandeira branca. Na ocasião em que davam entrada no quartel os parlamentares enviados pelo ministro, um avião lançou uma bomba que, não só interrompeu a missão do Major Castro e Silva e do Tenente Pacheco Chaves, como também motivou ligeira luta entre o official e o Tenente Newton Prado, vindo este a fallecer, mais tarde, no HCE, em consequência do ferimento recebido na queda da muralha do Forte.”

A reportagem não apresenta indícios quanto a números de aviões, tipos, acertos ou atuação do Exército. Confirma a interrupção das negociações quanto à possível rendição dos revoltosos.

O noticiário da imprensa era largamente utilizado na denúncia apresentada pelo procurador criminal Carlos da Silva Costa, com o intento de reunir provas da culpabilidade dos acusados. Coletadas em grande número, passaram a constituir o alentado vigésimo volume do extenso processo criminal. Assim a imprensa simpática aos revoltosos evitava colocar os nomes dos envolvidos, valendo-se, em alguns casos, como supostamente é o atual, apenas de iniciais, como as de J.M.P. .

Foi o que fez o *Correio da Manhã*, em sua edição de 9 de setembro de 1923, ao publicar na primeira página:

“DEPOIMENTO DE J.M.P.

A SAHIDA DO CAPITÃO EUCLYDES HERMES DA FONSECA

“Depois de entendimento com o Ministro da Guerra, foi resolvido que o comandante do Forte de Copacabana, Capitão Euclides da Fonseca fosse procurar o Sr. Calógeras, conforme este o solicitara, negociando a nossa retirada do Forte sob as condições seguintes: garantia das nossas vidas, demissão do Exército, passagem para abandonarmos o território nacional.

“Estava resolvido que se o comandante não voltasse até às 2 horas da tarde, bombardearíamos a cidade sem visarmos algo.

“Dava sentinella quando avistei dois hydroaviões da Marinha, que vinham em direcção ao Forte. Estávamos todos descobertos, pois como garantia de que não poderíamos ser alvejados tínhamos içado a bandeira branca.

“Contra a nossa expectativa um delles lançou algumas granadas, que nenhum estrago produziram. Entretanto, as consequências dessa bravura poderiam ser fataes.

“O Tenente Chaves e um outro oficial, parlamentares, estavam conversando com o Tenente Newton, quando, em dado mo-

mento o Tenente Chaves, traiçoeiramente, covardemente o atirou para fora do paredão. Deixamos de atirar contra os parlamentares do governo, de cuja bravura todos nos ríamos. Nunca vi corredor mais veloz.

“Depois que o hydroavião se afastou, voltamos a ocupar nossas posições nas baterias, e íamos bombardear a cidade, o que só não o fizemos em obediência às ordens deixadas pelo Capitão Euclides, antes de sahir do Forte.”

Este longo depoimento, que ocupou, praticamente, toda a primeira página do *Correio da Manhã*, e do qual foi extraído o trecho acima transcrito, pelo tempo que já decorrera desde os acontecimentos de 5 de julho do ano anterior, permitiu uma apresentação com menor nível de envolvimento emocional. Afirma que os hidroaviões são da Marinha, em número de dois, que apenas um lançou várias granadas, sem resultados, e que interrompeu-se as negociações relativas à rendição pela luta corporal que se travara entre Nilton Prado e Pacheco Chaves.

O QUE DISSERAM OS LIVROS

A bibliografia constante da página ????, relacionando as oito obras consultadas, é diversificada quanto à origem de seus autores; três são da Marinha, os Almirantes Helió Leoncio Martins, Roberto Mário Monnerat e o Suboficial Francisco Gomes de Queiroz; dois historiadores Hélio Silva e Glauco Carneiro; uma organização, o Instituto Cultural da Aeronáutica, e os especialistas em Aviação Francisco Pereira Neto e Antonio Pereira Linhares.

À semelhança do ocorrido com os jornais, a consulta aos renomados autores não conduziu, a meu ver, à uma resposta conclusiva quanto àquelas hipóteses, apresentadas na primeira página desta correspondência. Este posicionamento, não pretende contraditar o que eles escreveram, mas,

unicamente, evidenciar que as pesquisas por mim realizadas não foram além dos textos consultados. Isto, pela inexistência das referências bibliográficas correspondentes, quer em notas de rodapé, quer de fim de página. Da mesma maneira que acontecera aos jornais referenciados, este proceder não acarretou alteração ao objetivo proposto pelo *O Forte e o Encouraçado*, pois o que se pretendia era dar a conhecer, como foi demonstrado, a correlação direta entre o ataque da Aviação Naval e o seu efeito sobre o ânimo dos rebeldes que, desta maneira, não se renderam.

Suponho que uma consulta aos referidos autores, possibilitaria o atendimento, ou não, das respostas procuradas pelo Comandante Furtado de Mendonça.

A seguir os resultados das pesquisas, levadas a efeito, em cada uma das referências bibliográficas relacionadas.

1 – *História Naval Brasileira* – Em seu Quinto Volume, Tomo II, Parte II, seu autor dedica as páginas 121 a 143 – “Participação da Marinha no Ciclo Revolucionário 1922-1938” –, onde encontra-se na de número 123, linhas 34 a 37, a sua descrição daquele evento:

“Durante a ação, dois aviões navais também atacaram os rebeldes, lançando as suas bombas a pequena distância das muralhas do Forte.”

Consoante a orientação acima apresentada.

2 – *Resumo Histórico da Aviação Naval 1916-1931* – Na página 42, seu autor apresenta uma relação de aviões, bem como faz menção ao ataque ao Forte de Copacabana:

“AERONAVES EXISTENTES NA ESCOLA DE AVIAÇÃO NAVAL

4 – *Curtiss HS-2* nº 11, 13 (15 + 13)

6 – *Curtiss N-9* nº 22 e 41 (23, 24, 25 e 38)

4 – *Macchi M-7* nº 35 (32, 33 e 34)

2 – *Aeromarine HF* nº 44 e 45

4 – *Avro 504-K* nº (A-1, A-2 e A-6)

2 – *Curtiss F* nº 16 e 17

1 – *Ansaldo SVA* nº 26 em revisão

2 – *Farman F-51* nº 36 e 37 em revisão

1 – *Curtiss MF* nº 46 em revisão

“BOMBARDEIO DO FORTE DE COPACABANA – 6 de julho de 1922, dois aviões *Avro 504-F* da Escola de Aviação Naval atiraram bombas sobre o Forte de Copacabana, tendo as bombas caído n’água e nas proximidades do Forte, sem danos materiais. Na mesma ocasião os Encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais* e um contratorpedeiro atacaram o Forte. (1922 – *Revolução de 1922 – Participação da Aviação Naval*).”

Obs.: O *Avro 504-F*, apresentado como o tipo de avião naval que atacou o Forte, não consta do quadro acima – Aeronaves existentes na Escola de Aviação Naval – elaborado pelo mesmo autor. Por sua vez o *Avro 504-K* era de emprego na instrução e não em bombardeio, possuindo trem de pouso, e não flutuantes, conforme descrição no item 6 – *A Aviação Militar Brasileira 1916-1984*, constante do item 6, abaixo. E a maioria das referências sugerem o hidroavião. Os disparos contra o Forte foram feitos, apenas, pelo Encouraçado *São Paulo*.

3 e 4 – *A História Geral da Aeronáutica Brasileira* e *a Aviação Naval Brasileira* nas páginas 114 e 62, respectivamente, relatam o emprego de duas aeronaves navais, sem danos para o Forte, não especificando o tipo de avião empregado.

5 – *75 Anos da Aviação Naval Brasileira* – seu autor não registra o ataque ao Forte de Copacabana, bem como, ao apresentar a relação das aeronaves da Escola de Aviação Naval nos anos de 1921 e 1923, não indica o *Avro 504-F*, usando o termo genérico de “Avros”.

Relata na página 28, que a Marinha neste mesmo ano de 1921, adquirira “quatro aviões terrestres do tipo *Avro 504*. Resalte-se que, por serem de tipo terrestre, e não aquático, possuíam trem de pouso, e não flutuadores. Esta características de diferenciação, de rodas *versus* flutuantes, permitira a fácil visualização, e conseqüente identificação, dos aviões empregados no bombardeio, descritos pela maioria dos participantes ou observadores, como, sendo hidroaviões. E, só a Marinha os possuía.

Ainda na página 29:

“Em outubro de 1921, a Escola de Aviação Naval, contava com 31 pilotos e 33 aviões, assim formados:

7 – *Curtiss N-9*

2 – *Curtiss F*

1 – *Curtiss MF*

4 – *Curtiss HS-2* (bombardeio)

4 – *Macchi M-9* (caça)

3 – *Macchi M-7* (caça)

2 – *Farman F-51* (bombardeio)

5 – *Avros*

1 – *F.B.A.*

1 – *Standard*

1 – *Ansavaldo SVA*

2 – *Aeromarine HF*

6 – *A Aviação Militar Brasileira 1916-1984*. O autor apresenta extensa relação dos aviões da Marinha e do Exército, a partir da criação da Aviação Naval e da Militar, não havendo menção à aeronave especificada como *Avro 504-F*.

Na página 26, todavia, encontra-se a fotografia do *Avro 504-K*, chamando a atenção o trem de pouso fixo, com duas rodas em vez de flutuantes, bem como ser de instrução e não de bombardeio. Suas características são:

Pouso – terrestre, com rodas

Período de utilização – 1920 a 1930

Emprego – treinamento

Características – biplano, monomotor, biplace

Motor – 100 HP

Envergadura – 10,97 metros

Comprimento – 8,96 metros

Altura – 3,17 metros

Peso vazio – 498,96 kg

Peso máximo – 816,48 kg

Velocidade máxima – 132 km/h

Razão de subida – 243,8 m/minutos

Teto – 4.876 m

Autonomia – 3 horas

Armamento – Eventualmente armado com metralhadora Lewis .303

Nada consta quanto ao ataque de aviões da Marinha ao Forte de Copacabana.

7 – *1922 – Sangue na Areia de Copacabana* – Nas páginas 136 e 137, o historiador Hélio Silva, autor do *Ciclo de Vargas*, escreveu:

“Quando o Major Castro Silva e o Tenente Pacheco Chaves, enviados pelo Ministro da Guerra, parlamentavam com o Tenente Nilton Prado, um hidroavião lançou uma bomba que pôs um fim violento às negociações de paz.”

Do exposto evidencia-se a relação entre a bomba lançada pelo hidroavião e a cessação das negociações, fazendo interromper o processo de rendição dos revoltosos. Com mais detalhes, o Tenente Pacheco Chaves, um dos dois parlamentares governistas, descreve como os fatos aconteceram, inclusive a luta travada com Nilton Prado. (Anexo I).

Hélio Silva indica que foi um hidroavião da Marinha o lançador da bomba, não específica acerto, nem o tipo de avião, e relaciona o ataque com a interrupção das negociações.

8 – *O Revolucionário Siqueira Campos* – Após entrevistar Siqueira Campos, o

autor descreve os acontecimentos às páginas 210 e 211 do volume 1, que constituem o anexo II, como:

“Foram enviados ao reduto, para saber as condições da cessação definitiva do fogo, o Major Egídio Moreira de Castro e Silva e o Tenente-Aviador Pacheco Chaves. A bandeira branca estava hasteada e os oficiais revolucionários dispostos em pontos determinados, ficando Eduardo Gomes e o Capitão Euclides junto ao portão do quartel de combate.

No momento em que o Tenente Newton Prado foi recebê-los para conduzir até àqueles oficiais, dois hidroaviões navais *Briguet* sobrevoaram o Forte, bombardeando-o. Newton, exasperado com aquela violação do armistício, disse ao Major Castro e Silva:

“Como vê, só nos resta atirar até ao fim.”

... Ante ao protesto violento de Euclides Hermes ao telefone, Calógeras desculpou-se ao afirmar que o bombardeio naval se deveria “por não estar ainda a Marinha avisada, mas que esta providência já fora tomada.”

Do texto acima verifica-se uma aparente contradição, ao identificar as aeronaves atacantes como *dois hidroaviões navais Briguet*. Este último era um avião de bombardeio, de uso exclusivo do Exército, como encontrado na página 91 de *A Aviação Militar Brasileira 1916-1984*, anteriormente citado. Hidroavião, por sua vez era de uso exclusivo da Marinha. Como possível explicação, Siqueira Campos em depoimento identificou um dos atacantes, o mais afastado, como sendo o *Briguet*. Poderia, também tê-lo confundido com um *Avro* da Marinha.

Das palavras do Ministro da Guerra, Calógeras, pode-se raciocinar que a Aviação Militar, não participou das operações. Esta suposição obtém concordância com

Laurita Pessoa, biógrafa de Epitácio, que faz menção, apenas à Aviação Naval. Reforçando, os jornais noticiaram que, na manhã do dia 5, a Companhia de Aviação Militar fora cercada de tropas do Exército, e os pilotos presos.

A AÇÃO DE SUPERFÍCIE

As questões levantadas pelo Comandante Lauro de Mendonça referem-se ao último parágrafo da página 213 e primeiro da 214 de abr./jun. 2000, que são transcritos, a seguir. Para facilidade de contagem, as salvas aparecem, agora, sublinhadas:

“Às 8 horas, o Forte do Vigia fez o sinal convencional, imediatamente reconhecido pelo *São Paulo*, que abriu fogo, disparando a *primeira salva*, sendo os “... tiros curtos, embora com boa direcção... o tempo estava firme, o mar calmo e reinava um nevoeiro baixo, que dificultou a visibilidade do alvo e a observação dos tiros. A *segunda salva* foi dada 12 minutos após. As chaminés do navio fazendo fumaça não permitiram visualizar o resultado. Mais três minutos e foi efetuada a *terceira salva*, com a observação novamente prejudicada por causa da fumaça das chaminés e mais, pelo Forte estar “incinzeirado” pela fumaça dos seus disparos de 190 mm. Às 8h 22 min, *nova salva*. Nada pode ser observado em relação aos acertos, permitindo, apenas, constatar que a direcção era boa. A *quarta e última salva* foi disparada às 8h 30 min e, desta vez atingiu claramente o alvo, por causa da fumaça levantada no Forte, pela explosão das granadas comuns. Esta salva atingiu a muralha, sendo seus resultados visíveis até hoje. Ao todo foram disparados quatro salvas, com cinco canhões cada uma, num total de 20 granadas.”

Revendo o parágrafo acima, constata-se que há cinco sublinhados, correspondentes ao total de salvas, e que devem reproduzir o mesmo número. No entanto,

inexplicavelmente, isto não acontece, pois, após registrar as cinco salvas, a última, e quinta, foi por mim escrita como **A quarta e última salva**, e não **A quinta e última**. Sendo cinco salvas, e não quatro, cada uma, também, não poderia ter empregado cinco canhões, pois excederia o número 20, que foram os disparos efetivamente realizados.

Engano de minha parte e que, graças a pergunta do Comandante Furtado de Mendonça, pode ser detectado e, a partir de agora, corrigido.

Em resumo, foram disparadas cinco, e não quatro salvas.

Os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* no exercício de tiro real realizado em 21 de fevereiro do mesmo ano, empregaram cinco torres, utilizando a meia salva, ou um canhão por torre, conforme as "cópias do programma do exercício" (*O Paiz* de 22 de fevereiro de 1922, página 3). É razoável que tal procedimento tenha se repetido no dia 6 de julho, pois foram guarnecidas o mesmo número de torres, o que se confirma pela leitura do relatório do EGA (Encarregado Geral do Armamento, hoje Chefe do Departamento de Armamento) do *São Paulo*, no anexo III:

"As torres foram guarnecidas, com exceção da torre 4, cuja guarnição, de há muito tempo, foi dividida pelas guarnições das outras torres para *preencher os claros das mesmas*."

Esta torre 4 localiza-se a bombordo, e por ocasião do tiro ficava encoberta pela superestrutura do encouraçado. Como dedução do parágrafo acima, foram guarnecidas as de número 1, 2, 3, 5 e 6.

No total os disparos foram em número de 20, contabilizando-se o errático da torre

2, executado às 7h55 min. Restam 19, que no relatório do Encarregado Geral do Armamento, não são discriminados por torres, ficando sem resposta detalhada a distribuição de fogo.

Este relatório do Encarregado Geral da Artilharia, Capitão de Corveta Guilherme Ricken, ao Comandante do Encouraçado *São Paulo*, Capitão-de-Mar-e-Guerra João Antonio da Silva Ribeiro Júnior, datado de 11 de julho de 1922, constitui o anexo III.

Por ventura necessários, ainda, outros esclarecimentos podem ser encontrados no trabalho intitulado – *Breve Histórico da Ação dos Navios da Esquadra Diretamente Envolvidos nos Acontecimentos de 6 de Julho de 1922* – de autoria do Almirante Max Justo Guedes, e existente no Serviço de Documentação da Marinha, cujas páginas 3 e 4 fazem o anexo IV.

Julgo que estes esclarecimentos, são as respostas às perguntas, felizmente, colocadas pelo Comandante Lauro Nogueira Furtado de Mendonça. Graças a elas foi possível; tornar mais claro um dos objetivos de *O Forte e o Encouraçado*, bem como retificar o engano cometido na contagem das salvas.

Solicito à *RMB* que faça chegar ao meu antigo oficial de serviço no Colégio Naval, nos anos 1951 e 1952, os sinceros agradecimentos pela atenção que emprestou ao artigo publicado, e que resultou no seu aperfeiçoamento. E que, também, coloque à disposição para o que mais for necessário.

A história não pertence ao autor, e sim ao leitor. E agora, graças ao Comandante Lauro Furtado de Mendonça, ela será melhor lida.

Extrato do livro *1922 – Sangue na areia de Copacabana*, de Hélio Silva**“A luta de Nilton Prado com Pacheco Chaves**

“Quando o Major Castro e Silva e o Tenente Pacheco Chaves, enviados pelo Ministro da Guerra, parlamentavam com o Tenente Nilton Prado, um hidroavião lançou uma bomba que pôs um fim violento às negociações de paz. Nilton Prado protestou em termos vivazes ao que replicou Pacheco Chavez, originando-se um atrito no qual este, em posição mais favorável, empurrou Nilton, fazendo-o rolar do paredão até em baixo, nas pedras do enrocamento. O episódio é mencionado em diversos depoimentos. Narrando para *A Noite*, um ano depois, os acontecimentos do Copacabana, Siqueira Campos faz uma acusação: “... bomba que não só interrompeu a missão do Major Castro e Silva e Tenente Pacheco Chaves, como também motivou uma ligeira luta entre este oficial e o Tenente Nilton Prado, vindo este a falecer mais tarde no HCE, em consequência do violento choque recebido da muralha do Forte”

Também J. M. P., na descrição a que aludimos mais uma vez, menciona a luta.

O Tenente Pacheco Chaves defendeu-se da acusação. Em carta dirigida ao *Correio da Manhã*, historiando a missão desempenhada, dá seu próprio testemunho:

“O Major Castro e Silva e eu não fomos ao Forte para *negociar coisa alguma*, mas simplesmente para lhes dar garantias de vida e trazer prisioneiros os últimos revoltados, que *concordavam em se entregar incondicionalmente*, desde que o governo lhes garantisse, de acordo com as nossas leis, que não seriam fuzilados. As negociações *parlamentares* que precederam o armistício”, combinado nessa base, foram feitas por mim, pelo telefone com Siquei-

ra Campos e Euclides Hermes, na presença do Ministro da Guerra, do chefe do Estado-Maior do Exército e de mais uns 30 ou 40 oficiais, no posto de comando do ministro, na estação de bombeiros do Humaitá.

De acordo com o que ficou assentado, a revolta devia acabar, assim que chegássemos ao Forte, pela rendição consentida por todos. Infelizmente, quando caminhávamos para lá em companhia de Nilton Prado, um avião que, naturalmente, não podia ter recebido a ordem de cessar fogo, deixou cair uma bomba, que explodiu na nossa proximidade. Estávamos em frente ao centro do quartel.

Nesse momento, Nilton Prado, desorientado pelo estouro e aos gritos de traição, apossou-se de fúria contra mim que procurava explicar o engano e acalmá-lo, e, na iminência de fazer fogo, agarrou o revólver que levava a descoberto na cintura. Se ele tivesse tido tempo, ter-me-fa dado um tiro à queima-roupa. Mas, graças a Deus, não o deixei. Segurei-o com toda a força pelos pulsos e, depois de tentar, inutilmente, desarmá-lo, empurrei-o até atirá-lo, com revólver e tudo, pela muralha abaixo.

Depois dessa agressão, de que eu ia sendo vítima, estava rompido o armistício. Até prova do contrário por parte deles, estávamos novamente em pé de guerra e era de esperar que eles fizessem fogo contra nós. Ora, a nossa missão não era dar combate, nem podia ser, por não termos levado uma escolta sequer. Sendo outras as nossas ordens, uma vez que não era mais possível executá-las, devíamos retirar-nos imediatamente, pois podíamos, o Major Castro e Silva e eu, ficar ali para servir de alvo fácil para os 28 homens que não víamos e que estavam preparados para atirar.”

ANEXO II

Extrato do livro *O Revolucionário Siqueira Campos*, de Glauco Carneiro

“O tigre continuava a fazer seu rugido...”

Pandiá Calógeras tentou novamente a sua missão de paz. Ligou de novo para Euclides Hermes e, desta vez, ameaçou-o, pessoalmente, de empregar todas as forças de terra, mar e ar disponíveis, em ataques combinados, para terminar com aquela situação de qualquer maneira, se eles não se quisessem render. Euclides respondeu: ‘Mas há o reverso: desde que o Forte seja novamente atingido, eu e meus companheiros lançaremos ferro e fogo sobre a cidade, sem escolha de posição’. Calógeras, tomando conhecimento de que 72 toneladas de explosivos ainda abarrotavam os paióis do Forte, propôs parlamentação, que Hermes aceitou.

Foram enviados ao reduto, para saber as condições da cessação definitiva do fogo, o Major Egídio Moreira de Castro e Silva e o Tenente-Aviador Pacheco Chaves. A bandeira branca estava hasteada e os oficiais revolucionários dispostos em pontos determinados, ficando Eduardo Gomes e o Capitão Euclides junto ao portão do quartel de combate. No momento em que o Tenente Newton Prado foi recebê-los para os conduzir até àqueles oficiais, dois hidroaviões navais, *Briguet* sobrevoaram o Forte, bombardeando-o. Newton, exasperado com aquela violação do armistício, disse ao Major Castro e Silva: ‘Como vê, só nos resta atirar até o fim’. E tentou sacar da arma, mas Pacheco Chaves foi mais rápido e o atirou, com revólver

e tudo, pela muralha abaixo, causando-lhe graves ferimentos, que sem dúvida contribuíram para agravar seu estado, depois do combate na praia, impedindo-o de se restabelecer. Siqueira foi mais longe e num depoimento posterior chegaria a dizer: ‘O Tenente Newton Prado veio a falecer mais tarde no HCE, em consequência do violento choque recebido na queda muralha abaixo do Forte’.

Ante o protesto violento de Euclides Hermes ao telefone, Calógeras desculpou-se ao afirmar que o bombardeio naval se deveria ‘por não estar ainda a Marinha avisada, mas que esta providência já fora tomada’. E propôs ao comandante, de quem, aliás, era amigo, um encontro pessoal para acertar as condições de rendição.

Euclides Hermes transmitiu o convite de Calógeras e pôs sua ida em votação. Pessoalmente, ele não queria ir, mas o Ministro da Guerra, com seu telefonema, só fez dar o pretexto a Siqueira Campos e a Newton Prado para que insistissem na ida do comandante, que era o único casado entre eles e chefe de família numerosa. Na noite passada na colina do holofote, Siqueira dissera a Newton que desejava salvar das consequências finais da rebelião o filho do Marechal Hermes. ‘— Mas o comandante — objetara Newton — não nos deixará por coisa alguma; é valente, brioso e amigo inseparável’. Dir-lhe-mos que estamos perdidos e que só ele poderá valer-nos — retrucou Siqueira...”

ANEXOIII

Relatório do Encarregado-Geral do Armamento do Encouraçado *São Paulo*

"Do: Encarregado Geral da Artilharia
Ao: Sr. Capitão-de-Mar-e-Guerra, comandante

Levo ao vosso conhecimento que, de acordo com as vossas ordens, a artilharia foi preparada convenientemente para entrar em ação contra o Forte de Copacabana.

Às 5 horas da manhã do dia 6, o navio suspendeu e às 7:25 minutos tocou-se postos de combate. As torres foram guarnecidas, com exceção da torre 4, cuja guarnição, de há muito tempo foi, foi dividida pelas guarnições das outras torres para preencher os claros das mesmas.

Quando a bateria de 120 mm, devido aos reforços dos Primeiros-Tenentes Mascarenhas e Accioly foram reunidas algumas praças para guarnecer alguns canhões, porquanto estes canhões também não têm guarnição, o mesmo acontecendo com os canhões antiaéreos.

Este fato, absolutamente não vos é estranho, convindo porém reiterá-lo a vista das ordens dadas pelo Sr. Vice-Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de atirar com estes canhões.

Às 7:35 minutos, ao transpormos a barra, a Fortaleza de Copacabana fez dois disparos não se podendo, contudo, precisar para onde eram dirigidos os tiros.

Às 7:55 minutos, foi dado o primeiro tiro pela torre 2, por descuido indo cair n'água mais ou menos na direção do Forte de Imbuí, devido ao apontador ter calcado a chave de fogo.

Às 8 horas, foi dada uma salva com os canhões de 305 mm, sendo os tiros curtos, com boa direção.

A 2a salva foi dada 18 minutos depois. Nada se pode observar por causa da fumaça das chaminés e de ainda achar-se

encinzeirado o Forte de Copacabana, dificultando assim ainda mais a direção de tiro.

A Fortaleza de Copacabana fez dois novos disparos às 8:17 minutos e, dois minutos depois, três outros.

Às 8:22 minutos, foi dada nova salva com os canhões de 305 mm; nada pode ser observado em relação aos acertos, podendo-se, contudo precisar ter sido muito boa a direção.

Às 8:25 minutos e 8:28 minutos, a Fortaleza de Copacabana fez novos disparos e, às 8:30 minutos foi dada nova salva, que desta vez atingiu claramente o alvo, por causa da fumaça levantada no Forte pela explosão de granadas de aço, comuns, que foram exclusivamente empregadas, tendo sido a carga de projeção constituída por três quartos de carga (carga reduzida).

Às 9:07 minutos, o Forte da Vigia, por meio de bandeira, confirmou a rendição do Forte de Copacabana, já anteriormente sinalada pela bandeira branca içada.

Às 9:15, o Forte da Vigia içou a bandeira P (sinal de cessar-fogo).

Às 9:55 minutos tocou volta aos postos, continuando, no entanto, os canhões carregados.

Às 11 horas, voltou-se novamente a 'postos de combate', por ainda não ter sido içada a bandeira nacional no forte, conforme combinação prévia, e assim se permaneceu até às 13:50 minutos quando foi dada a volta.

Já tinha sido começado o serviço de descarregamento dos canhões quando, às 14:25 minutos, tocou novamente 'postos de combate'.

Os canhões foram, de novo, carregados e assim permaneceram até às 15:20 minutos, quando foi dada a volta.

Às 16 horas, fundeu-se no poço.

Todo o material portou-se muito bem, não havendo nenhuma avaria.

As cargas de pólvora, que durante longo espaço de tempo permaneceram na câmara dos canhões, foram mergulhadas dentro de água distilada nos próprios cofres e posteriormente pediu-se à Diretoria do Armamento uma embarcação para vir buscá-las, por não ser conveniente a sua permanência a bordo devido a terem ficado, como foi dito acima, nas almas dos canhões por algum tempo.

Ao todo, foram dados 20 tiros de 305 mm.

Cumpre-me levar ao vosso conhecimento os grande esforços feitos pelos Capitães-Tenente Clodoveu Gomes e Eleazar Tavares, assim como pelos comandantes das torres no sentido do bom desempenho de tarefa incumbida à artilharia de fazer calar o Forte de Copacabana.

Bordo do Encouraçado *São Paulo* no Porto do Rio de Janeiro, 11 de julho de 1922.

Assinado Guilherme Ricken
Capitão-de-Corveta
Encarregado-Geral da Artilharia

Um homem sem
determinação é igual a uma
espada sem têmpera.

Provérbio chinês

ANEXOIV

Trecho de Breve histórico da ação dos navios da Esquadra diretamente envolvidos nos acontecimentos de 6 de julho de 1922, de autoria do Contra-Almirante Max Justo Guedes

“O Encouraçado *São Paulo* bombardeia o Forte de Copacabana

Às 7h25min, tocaram-se postos de combate no Encouraçado *São Paulo*, quando foram guarnecidas três torres (305 mm) e alguns canhões da bateria de 120 mm. Pouco depois, o navio aproximou-se da barra, pelo canal principal (entre a Lage e Santa Cruz; quando o fazia, veio-lhe ao encontro uma lancha da Fortaleza de Santa Cruz, conduzindo oficial do Exército que, em nome do comandante da fortaleza, acertou o desenrolar do ataque ao Forte de Copacabana.

Às 7h35min, o navio cruzou a barra, navegando provavelmente no rumo c. 180°, proa na Ilha Rasa. Nesta altura, houve dois disparos, dados pelo Forte de Copacabana, sem que se pudesse precisar para onde haviam sido dirigidos; soube-se depois, pelos depoimentos do Capitão Euclides Hermes da Fonseca e Tenente Siqueira Campos, que foram feitos com os canhões de 190 mm do Forte.

Às 7h55min, a torre 2 disparou um tiro acidentalmente; às 8 horas, entrou o encouraçado no setor de tiro escolhido. A primeira salva foi dada, marcando-se o Forte aos 227°; a direção foi boa, mas os tiros curtos.

Às 8h12min, foi dada a segunda salva; a fumaça da chaminé impediu a espotagem (o vento era de Nordeste). Às 8h13min, o Forte de Copacabana fez mais dois disparos, sem que a direção dos mesmos pudesse ser precisada.

Às 8h16min, o Encouraçado *São Paulo* fazia a sua terceira salva; ainda desta vez, a espotagem foi prejudicada pela fumaça e pela névoa que encobria o Forte. Um minuto

após, este fazia outros dois disparos e, volvidos outros dois outros dois, repetia a dose.

Eram 8h22min, quando o encouraçado deu a sua quarta salva, também com boa direção, mas sem que fossem observados os acertos.

Às 8h30min, dava o Encouraçado *São Paulo* a quinta salva, atingindo o alvo. Nesta altura, o Forte era marcado aos 250°, final do setor de tiro estabelecido. Essa salva foi cuidadosamente selecionada para evitar, ao máximo, que, por erro no alcance, fossem atingidos objetivos terrestres, pois ultrapassados os 250o, Ipanema, Leblon e outros lugares ficariam por traz do Forte de Copacabana.

Em todas as salvas das torres (305 mm), utilizaram-se granadas de aço comuns, espoletadas e os canhões carregados com 3/4 das cargas.

O Contratorpedeiro *Paraná* observa o bombardeio

Enquanto assim agia o Encouraçado *São Paulo*, o Almirante Frontin, no Contratorpedeiro *Paraná*, cruzava entre a Ponta do Leme e o Morro do Pico, observando o bombardeio.

O Encouraçado *São Paulo* inverte o rumo

Ultrapassado o setor acima apontado, é natural que o Encouraçado *São Paulo* tenha invertido seu rumo (passando a navegar aos 000°), de modo a reentrar naquele setor. Daí, talvez, a suposição, por parte de observadores inexpertos, de que houvesse sido posto em fuga pelos disparos do Forte. Durante a faina, o navio navegou com velocidade de 9 nós, correspondentes a 60 rpm.

Bandeira branca no Forte de Copacabana

Às 9h07min, o Forte do Vigia confirmou a rendição do Forte de Copacabana, onde já havia sido assinalada bandeira branca. Oito minutos após, aquele mesmo forte içava a bandeira P, convencionada com os navios para o cessar fogo.

O Encouraçado *São Paulo* demorou-se em postos de combate até 9h55min, ocasião em que foi dada volta aos mesmos. À 1 hora,

como ainda não houvesse sido içada a Bandeira Nacional no Forte de Copacabana, voltou o encouraçado aos postos.

Contratorpedeiro *Paraná* regressa

A esta altura, o Contratorpedeiro *Paraná* já havia reentrado a barra, dele desembarcando, pouco depois das 10 horas, o Almirante Frontin. Às 11h25min, o navio amarrou na bóia do ancoradouro de São Bento.

QUOSQUE TANDEM...? QUO JURE? – A Invasão do Brasil

RMB, 4^a trim./2000, p. 51-91

Recebemos do Vice-Almirante (Ref^{2a}) Helio Leoncio Martins carta datada de 1^a de março do corrente, onde faz algumas observações sobre o assunto em epígrafe.

“No último número da *Revista Marítima Brasileira* aparece consistente trabalho reprodutindo artigo de autoria do Professor Michael Ganonn, da Universidade da Flórida, publicado no *Proceedings*, um plano de ação militar dos Estados Unidos, denominado o *Rubber Plan*, e um estudo do Estado-Maior do Exército do mesmo país, todos tratando de possível invasão do Brasil. Foram traduzidos pelo Almirante José Maria do Amaral Oliveira, que, implicitamente, não dá grande valor a nenhum desses documentos, aproveitando-os como base para tecer considerações, estas interessantes e com boas análises, sobre as atitudes dos Estados Unidos no século XX e as condições das Forças Armadas brasileiras.

Já tendo eu tratado do assunto na *História Naval Brasileira*, Tomo II, Volume 5, em conferência no IGHMB e na *Revista do Clube Naval*, achei que podia, em uns poucos períodos, aduzir alguns comentários sobre os documentos traduzidos.

A meu ver, são eles frutos do desejo de ser original do Professor (repetido, como

iremos ver adiante, pela TV Globo), da imaginação bélica de alguns chefes militares norte-americanos e assessores (desconhecendo a real situação brasileira) e da necessidade de haver um argumento a favor das opiniões defendidas pelo partido não isolacionista em relação à participação na guerra que assolava a Europa, partido, aliás, liderado pelo próprio Presidente Roosevelt

Tudo que, na época, foi escrito, dito e apresentado não teve nenhuma repercussão realista e concreta.

A invasão descrita pelo Professor é confessadamente imaginária, e de mau gosto. As considerações expedidas pelos generais e assessores citadas não tinham a menor base. O *Rubber Plan*, cuja feita data de janeiro de 1942, foi nitidamente, nas palavras do próprio Almirante Amaral, um “exercício de raciocínio como os que são muitas vezes praticados nas nossas escolas de estado-maior”. Isso é mostrado pela data prevista para sua execução (muito depois de todos os Acordos Brasil-Estados Unidos terem sido aceitos) pela desproporção do potencial militar previsto, e pelas imaginárias resistências esperadas.

Quanto ao estudo de estado-maior, como é obrigatório que se faça neste tipo de documento, inclui todas as ações do inimigo previstas, por menos prováveis que sejam, tais como o Brasil alinhar-se com as potências do Eixo, ou ser invadido e ocupado por forças consideráveis que cruzariam o Atlântico.

E mais: o estudo ficou pronto e assinado em novembro de 1941, quando toda a cooperação com os Estados Unidos estava resolvida havia alguns meses.

De uma forma concisa, pode-se listar fatos, argumentos, datas que mostram claramente a falácia das opiniões norte-americanas referentes ao Brasil concebidas ou expedidas na época, assim como os “artigos”, “planos” e “estudos” que estão vindos à luz.

- O Governo ditatorial do Presidente Vargas nada tinha de “fascista”, na acepção que se dá a esta ideologia atualmente. Chama-lo-íamos, se quisermos, “getulista”, tudo aceitando e adotando se conveniente para sua continuidade e, sejamos justos, também para o bem do Brasil, pois quaisquer que sejam as críticas que Getúlio mereça e tenha recebido, não se pode negar o seu patriotismo (e que fosse um estadista). O integralismo, que seria a opção fascista de seu governo (também não era bem isso, se bem que com muitas semelhanças exteriores), foi usado para reforçar o “golpe de Estado” de 1937, mas logo em seguida destruído.

- O célebre discurso pronunciado a 11 de junho de 1941, a bordo do Encouraçado *Minas Gerais*, foi uma atitude pragmática, destinada a criar preocupação nos aliados – inclusive nos Estados Unidos – a qual, em seu julgamento, facilitaria o cumprimento do desejo máximo – e elogiável – que alimentava: conseguirmos a siderúrgica, ponto de partida da industrialização. O Ministério das Relações Exteriores não

havia sido comunicado sobre o teor da oração e, no dia seguinte, o DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda) já lhe dava outra interpretação, e o Chanceler Osvaldo Aranha punha-se em campo com a mesma finalidade, tendo facilmente conseguido convencer os interessados

- Não havia “nazistas” no Alto Comando do Exército. Apenas admiravam profissionalmente a eficiência militar alemã. Nem de longe ocorria o perigo de um levante no caso de nos vincularmos com os objetivos dos Estados Unidos. Recebíamos, na verdade, armamento alemão, isto porque o trocávamos por café, não dependendo de disponibilidade de divisas – libras ou dólares – o que com certeza não agradava à Grã-Bretanha. Ao decidirmos enviar tropas para a Europa, não se notou nenhuma resistência na organização da Força Expedicionária Brasileira (FEB), pelo contrário.

- Enquanto as decisões tomadas nas Conferências Interamericanas determinavam que se mantivesse a neutralidade no conflito, mantivemo-lo. Mas, já em fins de 1940, os não-isolacionistas nos Estados Unidos conseguiam seus primeiros êxitos, com a cessão de contratorpedeiros à Grã-Bretanha e, logo a seguir, em março de 1941, com a Lei de Empréstimo e Arrendamento.

- É claro que, imediatamente, começou a ser considerada a posição do Brasil, aquele colosso no flanco sul, fornecedor de matérias primas e geograficamente dominando o Atlântico Sul. Em maio de 1941, à cautela, o governo norte-americano interrogou se seria necessária, e aceita, a colocação de tropas no Nordeste. A resposta negativa foi imediata e radical. Só precisaríamos de armas e que nós nos defenderíamos.

- Em torno disto, já comissões mistas discutiam e chegavam a acordos.

- O Exército e a Marinha (a FAB estava sendo formada) apresentaram suas listas

de necessidades. A 1ª de outubro de 1941, foi-nos aberto um crédito de US\$ 200.000,00 para compra de armamento, que nos seriam vendidos por 65% de seu preço de mercado, a serem pagos em prestações que iam até 1948 (creio que não foram pagos, absorvidos na Lei de Empréstimo e Arrendamento).

- A nossa neutralidade então passou a ser fictícia. Navios de uma chamada "Patrulha da Neutralidade" na realidade procuravam submarinos, os quais chegaram a ser atacados por dois aviões B25, brasileiros, quando avistados, com pilotos se adaptando.

- Um esquadrão de aviões de patrulha *Catalina*, norte-americano, baseou-se em Natal.

- Em janeiro de 1942, o Ministro Osvaldo Aranha propôs que as nações sul-americanas rompessem relações com o Eixo. Quando, a 23 de maio de 1942, formalmente foi assinado o Acordo Político-Militar com o Estados Unidos, no qual permitia-se a instalação de bases navais e aéreas no Brasil, fixava-se que pessoal militar poderia guarnecê-las, etc., tudo já havia sido acordado antes.

Deste modo o Estudo de Estado Maior de novembro de 1941, e o Plano de janeiro de 1942, nenhuma importância real tiveram. Tudo já se resolvera diplomaticamente.

- Em um contato pessoal que tive com um professor da Universidade de New Hampshire, Frank Mc Cann, um *brazilianist* que estudou com profundidade as relações entre os Estados Unidos e o Brasil na guerra (tem um trabalho sobre o assunto), informou-me ele que o estudo de estado-maior de que estamos tratando fez parte de um Programa denominado *Golden Pot*, pelo qual o Presidente Roosevelt queria mostrar aos isolacionistas que se preocupava com a defesa dos Estados Unidos, no caso do país ser levado à guerra.

- O estudo de estado-maior do *Golden Pot* já aparecera no Brasil, servindo para sensacional programa da TV Globo, no qual, para meu desprazer, fui envolvido e vítima. Ao serem abertos os arquivos norte-americanos, alguém obteve cópia do estudo e a fez chegar às mãos de um repórter da TV Globo, que logo imaginou um programa de pasmar – "A invasão do Brasil". Procurou-me para dar maior veracidade à história. Foi uma longa entrevista, tendo o Contratorpedeiro-de-Escolta *Bauru* como fundo. No meio da conversa, o entrevistador perguntou-me se teríamos tido capacidade de reagir. Não obedecendo a um "bordão" da própria Globo – "para perguntas idiotas, tolerância zero" –, respondi que, de forma ortodoxa, naturalmente não, mas que sempre há outras maneiras de reagir. Como no resto da entrevista eu explicasse o que realmente significava – ou não significava – aquele estudo, o que prejudicaria o sensacionalismo da reportagem, ignoraram tudo o que eu dissera e apresentaram, com a mobilidade e a vida que a TV permite, o ataque com flechas indicando o avanço das tropas, entremeada com cenas de combate, *marines* desembarcando sob fogo, música de fundo apropriada, etc, dando a idéia de que a invasão se realizara.

- Seria acertado se ignorassem completamente o que eu falara. Mas não foi isto que aconteceu. Os cinco segundos da pergunta idiota, e da resposta não menos, foram focalizados, parecendo assim que eu concordava com o resto da patacoada.

Para espíritos menos prevenidos, essas apresentações, principalmente sendo citados documentos respeitáveis que as corroborem, podem tomar aspectos de verdade e se transformarem em boatos, como aconteceu com os seis navios postos a pique em agosto de 1942, nas costas de Ser-gipe, levando-nos a declarar guer-

ra ao Eixo. Sabe-se com detalhe quem atacou – Submarino *U507* –, o nome do comandante alemão – Harro Schacht –, o que lhe aconteceu no futuro. Mas, até hoje ouviu-se a afirmativa de que foram subma-

rinos norte-americanos os autores do ataque, “para nos levarem à guerra”(!) É boato que varou gerações, pois nem os pais de muitos boateiros haviam nascido em 1942.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA>/ Invasão do Brasil;/ Segunda Guerra Mundial; Cartas dos Leitores;

Não é suficiente fazermos
o melhor que pudermos; às
vezes temos de fazer o que é
necessário.

Winston Churchill

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As estórias aqui contadas reproduzem, com respeito ao humor, o que se contava nas conversas alegres da praça d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizariam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (sdm515@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Corrêa: (21) 524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

O TORPEDO

Era comprido, de uns três metros de comprimento, cilíndrico, reluzente, parecia de bronze, em sua cauda tinha um hélice, na outra extremidade uma ogiva pintada de vermelho, normalmente carregada de explosivo, em tempo de paz era cheia de água, que se esvaziava por ar comprimido ao final da corrida. Funcionava por turbina a álcool, tinha um giroscópio para manter sua direção, corria numa velocidade maior que a dos navios de sua época, Segunda Guerra Mundial. Era o terror dos navios de superfície quando era lançado de um submarino. Os contratorpedeiros também os lançavam contra outros navios. Na Marinha brasileira eram de procedência norte-americana.

Esta é a historia que vamos contar. O tenente encarregado do armamento e de lançar o torpedo tem agora relativa importância, uma vez que, parece, o torpedo adquiriu

vida, criou sua própria personalidade e seu comportamento foi quase racional, traçando seu rumo e selecionando seu alvo.

Era um exercício de adestramento, o torpedo veio para bordo acompanhado de técnicos de avental branco, ferramentas complicadas abriram suas entranhas e começaram uma operação cirúrgica. Meu companheiro, o tenente encarregado do armamento era um atento espectador.

Nosso contratorpedeiro já se encontrava na raia definida para o lançamento.

O Comandante ansioso para mais uma experiência.

O Comandante com o problema de tiro resolvido para atingir o alvo, um flutuante situado a duas milhas, puxado por um rebocador. Seria uma trajetória reta, no sentido do navio ao alvo.

O navio já havia corrido a raia de lançamento pela terceira vez. Aguardava-se ape-

nas o “pronto” do torpedo que parecia gemer ao exalar seus suspiros de ar comprimido.

Nosso tenente era o responsável pela operação. Na justa hora em que subiu a escada de acesso ao passadiço e se apresentou orgulhoso para pessoalmente informar que o torpedo já poderia ser lançado, ouviu o comandante, já com a paciência perdida, dizer para o oficial de operações chamar o “incompetente encarregado da faina”. A continência de meu companheiro já estava a meio caminho e o “Pronto, Comandante!” saiu logo em seguida.

Naquela época eram raros os helicópteros e um avião da Força Aérea era o observador do tiro.

Finalmente o torpedo é lançado. Inicia sua corrida.

O vigia dá um grito alarmante: torpedo a bombordo!!! O torpedo em vez de seguir sua normal trajetória, reta em direção ao

alvo, fizera uma curva louca para a direita passara pela nossa popa, continuou seu giro, aumentou a velocidade e veio em direção a meio do navio.

O comandante guina, pede máquinas adiante a toda força, em uma verdadeira manobra evasiva. Ainda deu para ver sua esteira.

Outro grito do vigia: torpedo aproximando pela proa!!!

Nova manobra evasiva e ele some.

O climax só foi atingido quando o observador aéreo, codinome *Águia*, gritou pelo rádio: “Parabéns pelo tiro, o torpedo está fazendo círculos perfeitos, repito, círculos perfeitos”.

O comandante rubro levantou os braços para o alto com os punhos cerrados.

Não aconteceram mais gritos dos vigias e nem a voz de *Águia* pelo rádio. Ainda ficamos algum tempo procurando o torpedo, que só foi descoberto no dia seguinte em uma praia deserta.

PINTINHO SUJO

Como acontece até hoje, era exigido que os aspirantes que terminassem o curso da Escola Naval apresentassem um enxoval completo de uniformes, antes de seguirem para a longa viagem de instrução em portos estrangeiros.

Almeida, ainda eufórico com a conclusão do curso, estava preocupado com a compra de tal enxoval, já que seus pais não dispunham de recursos para isto.

Surgiu, então, a sugestão de um colega de turma cujo bisavô, oficial fuzileiro naval aposentado, estaria disposto a lhe vender seus velhos uniformes de gala – sobrecasa-ca, casaca e *dinner jacket*, que estavam guardados há anos, em um baú metálico.

Acertada a compra, em suaves parcelas, restou o problema da cor do tecido, meio esverdeado, que contrastava com o azul marinho dos demais colegas de turma. A solução foi mandar tingi-los, nesta cor, por uma boa lavanderia.

Iniciada a viagem, não houve oportunidade para o uso de uniformes de gala, até aquela visita do governador da cidade inglesa de Portsmouth ao navio num chuvoso dia.

Conforme previsto no cerimonial, a turma de guardas-marinha formaria no convés principal para ser passada em revista pela autoridade.

Após alguns minutos de formatura, eis que a chuva aumenta de intensidade e encharca os uniformes da turma. O coman-

dante da formatura olha perplexo para Almeida, em posição de sentido, numa poça d'água azulada, com seu jaquetão esverdeado! Rubro de raiva, dirige-se para

Almeida e ordena:

– Seu “pintinho sujo”! Vá fazer xixi azulado no banheiro, cobertas abaixo, e não me apareça mais!

JANTAR EM BOSTON

Quando tenente, fui designado para fazer um estágio em um moderno cruzador da Marinha americana que se encontrava em manobras no Caribe.

Ao chegar a bordo, fui designado para ficar no mesmo camarote do Capitão Brown, um conhecido “esnobe” representante da cidade de Boston. Fizemos uma boa amizade durante o estágio e Brown vivia descrevendo os elegantes jantares que sua mãe costumava oferecer à sociedade bostoniana.

Em dia, com o navio já iniciando seu regresso aos Estados Unidos, com estadia prevista para passar em Boston, meu colega de camarote avisa-me solenemente: “Falei com minha mãe e acertamos um jantar, à maneira de Boston, em sua homenagem, assim que chegarmos. Ela ficou interessada e adiantou que faria uma de suas especialidades – arroz ao *curry*.”

Na noite marcada, vesti-me de gala para atender ao jantar tão anunciado.

Ao chegar à sua belíssima residência, percebi o cuidado dispensado pela anfitriã, que, de vestido longo, me recepciona com estilo, com seus três criados, também à carater, enfileirados à porta da sala de jantar. Uma longa mesa com três lugares (mãe e Brown nas cabeceiras e eu no meio), velas altas iluminando as flores de centros de mesa.

A uma aceno da dona de casa, os criados se movimentaram para a cozinha, de onde saiu portanto o tal arroz ao *curry*!

Quando comecei a comê-lo, ocorre uma tragédia: engasguei-me na primeira garfada! Tossindo e sem conseguir nada, fui ficando vermelho por falta de ar e, num gesto desesperado, pus-me de pé e, com gestos que lembrava os gorilas, apelei para Brown bater nas minhas costas.

Enquanto isso, percebi que sua mãe sussurava para o criado: “Eu acho que ele não gostou do meu arroz ao *curry*”.

SHIP-SLEEP!

O navio-escola fazia a viagem de instrução dos guardas-marinha brasileiros pelos portos europeus.

Nos licenciamentos da guarnição nestes portos, sempre havia, por parte do comandante e de seus oficiais, a preocupação com o procedimento em terra e o regresso, no tempo determinado, ao navio no porto.

Após a visita ao quarto porto estrangeiro, constatou-se que o cozinheiro dos

oficiais, um baiano que mal se expressava em português, sempre chegava muito bêbado, a bordo na hora certa.

Perguntado qual seu segredo, ele confessou: “Quando meu despertador de pulso toca, é hora de parar de beber e voltar para bordo. Saio do bar, apanho o primeiro táxi que passa e digo, claramente: “Xipe, Xilipe”, que traduzido para o inglês: *ship* (navio) – *sleep* (dormir). Não falhava nunca.

PARA ESQUENTAR

Aquele velho encouraçado sempre se orgulhava de sua bateria de salva, composta por quatro canhões Armstrong de 47 mm, dois em cada bordo, que jamais negava fogo. À princípio pensava-se que era a cadência de tiro que o seu antigo comandante de bateria aplicava, e que consistia em certas palavras mágicas que ele empregava: “teco-teleco-teco-pepinos-não-são-bonecos” – Fogo 1: (1ª canhão disparava) “teco teleco teco pepinos não são bonecos” – Fogo 2: (o 2ª canhão disparava).

Outro aspecto inusitado daquela bateria era o misterioso cuidado que a guarnição dedicava à munição a ser usada, enrolava sempre em toalhas e panos.

Um dia quebrou-se o segredo dessa munição. O comandante da bateria, horas antes de “abrir-fogo”, a colocava embaixo do fogão da cozinha “para dar uma esquentadinha”!

O navio saiu de serviço ativo sem jamais falhar uma salva (e sem ter nenhum acidente).

A CARONA

Maria Japona, uma pobre coitada com cerca de 40 anos de idade que vivia de esmolas e que morria de amores pela Marinha de gola, era uma tradicional figura, bastante conhecida dos oficiais e marinheiros que costumavam apanhar a condução de lanchas no cais do antigo Ministério da Marinha, no Rio de Janeiro.

Maria Japona, com seus andrajos e com aquela linguagem típica nordestina, toda manhã cumprimentava os oficiais que embarcavam nas lanchas, à cata de alguns trocados de sobrevivência. Seus grandes “inimigos” eram os fuzileiros navais, de serviço naquela área, que tinham ordens para afastá-la do local, o que sempre redundava em pequenas correrias e muitos palavrões por parte dela.

Tenente Ricardo estava duplamente feliz. Sua esposa acabara de dar à luz seu primeiro filho, no Hospital Nossa Senhora da Glória, e ele acabava de receber da agência de automóveis seu carro sonhado, um Pontiac preto! Naquela manhã, cedo, ele

entra no carro para se dirigir ao cais do Ministério da Marinha. Ao passar por uma fila de ônibus, bem em frente à maternidade, percebeu que um colega seu de turma estava quase no final da fila. Parou o carro e buzinou para o colega vir.

Eis que, na mesma fila, lá estava Maria Japona! Rápida, correu, abriu a porta ao lado do motorista, sentou-se, agradecendo muito a gentileza dele. Seu colega de turma até que ficou na dúvida: “A carona é para mim também ou é só para ela?”, perguntou, confuso. Tenente Ricardo, sem jeito, disse que era para ambos.

Na chegada ao cais do Ministério da Marinha, àquela hora já cheio de colegas e superiores, Tenente Ricardo parou o carro para a descida de Maria Japona, que, eufórica, agradecia aquela inesperada carona.

Até hoje ele não consegue justificar perante os colegas o “programa” que acabara de ter com Maria Japona em seu carro novo!

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*.

Parece-nos interessante mencionar que encontramos naqueles antigos exemplares a seção Revista das Revistas, que até hoje a mantemos.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

O SERVIÇO HOSPITALAR DA MARINHA DE GUERRA BRASILEIRA

“Na sua atualidade, o Hospital da Ilha das Cobras, único que possui a Marinha, compõe-se de um grupo de 13 edificações, mal isoladas e divididas – em laboratório pharmaceutico, pharmacia, administração, duas casas para o pessoal, duas enfermarias-barracas e seis pavilhões com 12 enfermarias, cinco das quaes e uma das barracas estão occupadas pelo Corpo de Infantaria de Marinha.

Existe também ahi o Presidio da Marinha, que está situado em um plano inferior ao do hospital, isto é, quasi subterraneo, e ligando-se a elle por uma ladeira ou rampa, que se abre no seu pateo central, de sorte que ha a mais intima ligação entre os tres estabelecimentos – hospital, quartel e presidio.

(...)

Limitado às sete enfermarias (inclusive a primeira destinada aos officiaes, servindo tambem, em parte, de secretaria do Corpo de Infantaria), o hospital offerece na média 150 leitos para o tratamento de variadas affecções.

(...)

A segunda enfermaria é privativa dos officiaes inferiores. Pouco ventilada, é excessivamente quente no verão, porque tem a face principal voltada para o NE e recebe o reverbero de pedreiras e diques.

A terceira está reservada à alta cirurgia; foi nella ha tempos improvisada por meio de uma simples divisão de madeira de tres metros de altura, a sala de operações.

(...)

... nosso hospital de Marinha, que – se-
jamos francos – está bem longe de
corresponder à importancia politica, à ri-
queza e ao progresso do Brazil.

(...)

Encarado em particular o nosso Hospi-
tal da Marinha, verifica-se que os seus de-
feitos proveem, em sua maior parte, das tres
causas seguintes: – a sua origem, as suas
transformações e as crises por que tem
passado ultimamente.

Sobre tudo a sua situação em uma pe-
quena ilha cheia de edificações de toda a
especie, com uma população de cerca de
2.000 almas, e que já tem sido campo de
invasões epidemicas, como as de beriberi,
assolando por vezes o batalhão naval e
propagando-se à presidiários e à doentes
– está a indicar clara e positivamente as
desvantagens, senão a inutilidade, de mai-
ores sacrificios pecuniarios para o fim de
aperfeiçoal-o e reformal-o.

(...)

Sem ter sido, pois, em tempo algum um
hospital de installação completa ou
satisfactoria, comparado com os seus
congeneres no Velho Mundo, remediava,
mais ou menos os seus fins e possuia um
cabedal de recursos, que agora lhe falta e
de que dá apenas uma pallida e tristonha
idéa.

(...) O Sr. Almirante Balthazar da
Silveira, em seu relatório, assim se expri-
me: “As enfermarias são em número
muito limitado, por ter sido cedida uma
parte do mesmo edificio para quartel

provisorio do Batalhão de Infantaria de
Marinha. Desta sorte acontece muitas ve-
zes, que a lotação das enfermarias é excedi-
da pelo numero de enfermos que,
agglomerados, confundem-se sem ser obe-
decido o regimen das especialidades das
molestias por secções determinadas.”

Nota-se que o gabinete de operações,
pelas suas intimas ligações com a enferma-
ria de alta cirurgia e pela vizinhança de ou-
tras de medicina e de latrinas, que ficam a
sotavento, não corresponde aos dogmas
da asepsia contemporanea.

(...)

As enfermidades que figuram com mais
frequencia nas estatisticas do estabeleci-
mento são: a tuberculose pulmonar, ... , as
adenopathias, a syphilis seguida de todo
o côrtejo de affecções venereas e
pudentas, as febres de fundo palustre, as
enterites e as lesões do aparelho
circulatorio, tendo como principal factor
etiologico o alcoolismo.

(...)

Synthetizando o que dissemos, repita-
mos mais uma vez, que a exiguidade materi-
al do único hospital de Marinha da
Republica, as imperfeições dos seus servi-
ços e a impossibilidade de sua expansão
no logar em que se acha, nullificam os in-
tuitos de formar delle um centro de obser-
vação e de estudos scientificos para o
desejavel aperfeiçoamento e illustração
dos medicos da Armada em seus desempe-
nhos profissionaes.

(...)

Cirurgião Dr. Flavio Mendes

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

MARINHA NACIONAL

DIVISÃO DE EVOLUÇÕES –
Por acto de 2 de janeiro foram
extinctas as divisões navaes de

instrucção e estação, sendo
creadas para substituil-as duas
divisões de evoluções.

Para commandar a primeira destas divisões foi nomeado o Sr. contr'-almirante Carlos Frederico de Noronha.

Esta divisão ficou composta do couraçado *Riachuelo*, cruzador *Barroso* e cruzadores-torpedeiros *Tupy* e *Tamoyo*.

Para comandar a segunda divisão foi nomeado o contr'-almirante Justino de Proença.

Ficou constituída pelos couraçados *Aquidaban* e *Deodoro*, cruzador-torpedeiro *Tymbira* e cruzador *Tiradentes*.

ESCOLA DE TORPEDOS – No commando geral das torpedeiras foi creada uma escola, facultativa para officiaes, e obrigatória para a guarnição.

Foram nomeados professores dessa escola os primeiros-tenentes Henrique Coelho Messeder e Domingos Marques.

OFFERTA PRECIOSA – Com o intuito de assignalar a posse do Sr. capitão-tenente Santos Porto no cargo de director da Bibliotheca e Museu da Marinha, o Sr. capitão de mar e guerra José Carlos de Carvalho, fez entregue a esse illustre official do oculo que pertenceu ao almirante Grenfel, que tantos serviços prestou à nossa Marinha por occasião de sua primeira organização.

A authenticidade dessa symphatica dadiva, que vai agora ser religiosamente conservada em uma das vitrines do museu naval, foi reconhecida pelo fallecido capitão de fragata Orozimbo Moniz Barreiro, que no posto de guarda-marinha serviu às ordens daquelle valoroso almirante.

Esse oculo historico pertenceu ao Dr. José Correia de Aguiar, que delle se desfez presentando ao Sr. capitão de mar e guerra Carlos de Carvalho.

MARINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA

CRUZADOR *AMAZONAS* – O cruzador *F.*, lançado ultimamente em Kiel, recebeu o nome de *Amazonas*.

ESTADOS UNIDOS

CRUZADOR *JOSEMITE* – No archipelago das ilhas dos Ladrões foi a pique este cruzador, construido em New-Port em 1892. Deslocava 6.179 toneladas, tinha 389 pés de comprimento, 48 de pontal, 20 de bocca e tinha machina da força de 3.800 cavallos.

Era armado com 10 canhões de 6 toneladas, tiro rapido e duas metralhadoras.

O *Josemite* tinha sido um navio mercante que foi armado em guerra por occasião dos sucessos da guerra de Cuba.

Da sua tripulação, que se compunha de 250 homens, sómente cinco conseguiram salvar-se.

ESPANHA

O governo hespanhol prepara actualmente um projecto de reorganização da Marinha para a defesa não só da metropole como das ilhas que possui no Mediterraneo e nos demais pontos do oceano.

Pensam construir 8 couraçados de 12.000 toneladas; 4 cruzadores de 8.000 toneladas e 100 torpedeiras.

FRANÇA

O chefe do estado-estado maior, almirante Bienaimé, assistiu em Brest, a bordo do *Masséna*, à experiencia de telegraphia sem fios e de torpedos.

As experiencias foram feitas entre o *Massena*, o *Dupuy-de-Lome* e o posto semaphorico de Ouessant.

PORTUGAL

Foram apresentados ao governo os planos do cruzador *Patria*,

cujá construcção será custeada pela subscrição promovida no Brazil.

Suas dimensões serão: 60 metros de comprimento entre perpendiculares e 60^m, 60 de comprimento total, 8^m, 40 de bocca, 2^m, 50 de calado e 630 toneladas de deslocamento.

Algumas vezes os nossos
olhos estão fixos em lugares
tão distantes que deixamos de
ver as maravilhas aos nossos
pés.

George James

COLABORADORES

AE (Ref ^o)	Eddy Sampaio Espellet
VA (Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CA (RRm)	Mauro Vianna de Araripe Macedo
CMG (RRm)	Milton Sergio Silva Correa

SUMÁRIO

ÁPOIO

APOIO LOGÍSTICO MÓVEL

Transporte do Contratorpedeiro *Cole* após atentado no Iêmen (264)

EDUCAÇÃO

ESCOLAS NAVAIS

Escola Naval recebe painel de azulejos portugueses (264)

FORÇAS ARMADAS

CONTRATORPEDEIROS

Contratorpedeiros Classe *Zumwalt* (265)

MARINHA DO BRASIL

A necessidade de uma Marinha oceânica (270)

Marinha – Evolução, tecnologia, construções (274)

TRANSPORTE DO CONTRATORPEDEIRO *COLE* APÓS ATENTADO NO IÊMEN

Revista *Veja* (Brasil), 20/12/2000, p.58



Após sofrer um atentado a bomba no Iêmen, em outubro último, o Contratorpedeiro norte-americano *Cole* chegou, em meados de dezembro ao estaleiro, nos Estados Unidos. No atentado, o navio teve um buraco aberto no seu casco.

O gigante de 205 metros de comprimento e 8.300 toneladas coube inteiro no convés do megacargueiro norueguês *Blue Martin*.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO> / Apoio logístico móvel / ; Contratorpedeiro *Cole*; R&R;

ESCOLA NAVAL RECEBE PAINEL DE AZULEJOS PORTUGUESES

Revista da Armada (Portugal), novembro/2000

Em 1941, a Marinha portuguesa ofereceu à Escola Naval do Brasil um painel de azulejaria portuguesa que reproduz a segunda página do livro *As Famosas Armadas Portuguesas*, representando a Esquadra que, comandada por Pedro Álvares de Cabral, descobriu o Brasil.

Em 2000, quando se celebraram os 500 anos da chegada de Cabral ao Brasil, o chefe do Estado-Maior da Armada portuguesa, Almirante Vieira Matias, decidiu que a Marinha de Portugal, através da Escola

Naval, ofereceria um segundo painel de azulejos, tendo como motivo o quadro "Adoração dos Magos", de autoria de Vasco Fernandes, existente no Museu de Grão Vasco, em Viseu.

O pormenor iconográfico mais interessante deste quadro é a substituição do atual mago negro, Baltazar, por um índio brasileiro nativo das terras de Vera Cruz, da etnia Tupinambá, com evidente disponibilidade ética para uma mensagem cristã.* Por outro lado, o Menino segura com

*N.R.: Ver *RMB* do 1º trim./2000, 2ª capa.

a mão esquerda uma moeda em ouro, oferecida pelos Magos, numa sugestão ao secular desejo de riqueza associada às descobertas portuguesas.

A possibilidade de o próprio Pedro Álvares Cabral figurar nesta obra, na figura do mago mais velho que se ajoelha aos pés do Menino, foi aventada por diversas vezes. Foi este o motivo da escolha deste quadro como motivo do novo painel, o qual foi produzido pela Cerâmica Constância com a prestimosa assessoria artística do Comandante Raul de Sousa Machado, que também é o autor da interpretação do quadro.



Os Comandantes das Escolas Navais do Brasil e de Portugal, respectivamente Contra-Almirante Castro Leal e Contra-Almirante Silva Santos, juntos ao painel de azulejos

A Marinha do Brasil promoveu o descerramento do novo painel com a solenidade devida e com a presença do comandante da Escola Naval de Portugal. Foi assim que, na cerimônia do aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, que ocorreu em 11 de junho de 2000 na Escola Naval do Brasil, o painel foi descerrado para, em conjunto com o painel de 1941, ficar bem à vista dos aspirantes da Escola, que certamente atribuem aos painéis grande valor

artístico e elevado significado, para além da admiração deste Portugal que sobre o mar achou os caminhos da sua grandeza e do esplendor da sua história.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO> / Escolas Navais; R&R;

CONTRATORPEDEIROS CLASSE ZUMWALT

Proceedings (Estados Unidos) – agosto/2000 – p.87-88

Norman Polmar

O mais numeroso tipo de navio de guerra na Marinha dos Estados Unidos, hoje – e no futuro previsível –, é o contratorpedeiro. A maioria dos 116 navios de superfície da fixação de forças correntemente aprovada é de contratorpedeiros e a Marinha americana está construindo três contratorpedeiros lança-mísseis da classe avançada *Arleigh Burke* (DDG-51) por ano,

uma escala de construção maior do que a de qualquer tipo de navio.¹

Estes navios serão substituídos pelos contratorpedeiros de ataque à terra do século XXI. Da classe denominada *Zumwalt*, em homenagem ao ex-chefe de Operações Navais, Almirante Elmo R. Zumwalt, o DD-21 é mais do que um projeto aperfeiçoado de navio de guerra.² É o mais inovador na-

1. A classe avançada inclui o DDG-79 e unidades posteriores.

2. O Almirante Elmo R. Zumwalt foi chefe de Operações Navais de 1970 a 1974 e faleceu em 2 de janeiro de 2000. Ele foi o mais jovem almirante de quatro estrelas e o mais jovem CNO da história da Marinha dos Estados Unidos.

USS Zumwalt

★★★★★
DD 21

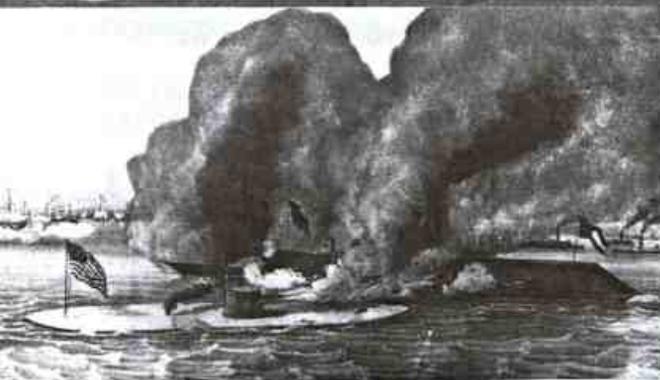
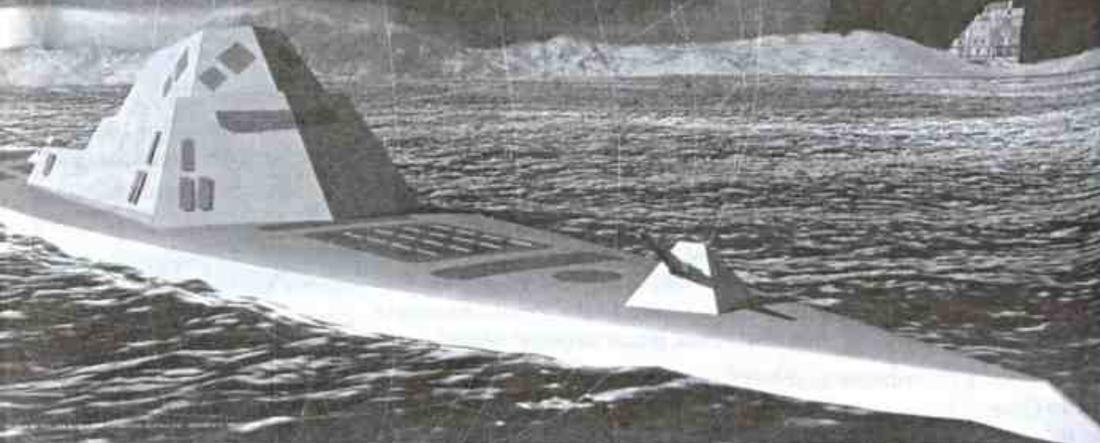


Ilustração: Proceedings no 8/2000, p. 87. "21st century land-attack destroyer".

Para meditação dos nossos leitores, observe-se a semelhança entre o projeto de contratorpedeiro do século XXI e o monitor existente em meados do século XIX

vio de guerra atualmente sendo cogitado para a U.S. Navy e, em vários aspectos, representa uma revolução no desenvolvimento de navios de guerra.

TRIPULAÇÃO

A Marinha está fazendo um esforço sem precedentes para reduzir a tripulação do

DD-21. A meta é um navio operado por 74 tripulantes, comparados com cerca de 360 a bordo dos contratorpedeiros da classe *Arleigh Burke* avançada.

Ambos também têm um destacamento de 21 homens e mulheres para o helicóptero embarcado, LAMPS, perfazendo um total de uma tripulação normal de 95.³

3. LAMPS – Light Airborne Multipurpose System (Helicóptero Leve de Emprego Geral).

Mesmo dobrando o número fixado como meta para a tripulação do DD-21, assim mesmo representaria uma notável redução em pessoal, especialmente se considerarmos que a próxima geração de navios-aeródromos e submarinos de ataque mostra pequena, se alguma, redução prática neste número.

Mas cortar pessoal requer um esforço muito maior do que o tentado pela Marinha com o parcialmente bem sucedido programa do "navio inteligente", da década 90.

Muitos dos sistemas existentes, ou herdados, serão instalados no DD-21 e a maior parte deles foi desenvolvida com pouca (se alguma) observância da integração do fator humano com as exigências técnicas. Assim, o projeto do DD-21 é condenado a ainda ter que usar sistemas intensivos de mão-de-obra, bem como o pessoal atual-

mente existente na Marinha, e políticas de treinamento e práticas de manutenção que não são compatíveis com navios de pequena tripulação.

Se bem sucedida, uma substancial redução na tripulação teria um significativo reflexo nos custos de operação da frota de navios de superfície da Marinha.

ARMAMENTO

O pacote de armamento dos contratorpedeiros classe Zumwalt será provavelmente maior em poder de fogo, se considerarmos a quantidade de armas por tonelada, do que qualquer outro navio de superfície ou submarino. Ainda não está decidido nem o

deslocamento final do navio, nem seu pacote de armamento, mas a meta da Marinha para o DD-21 é de 256 mísseis, em sistema de células de lançamento vertical (VLS).

Embora outros sistemas de lançamento tenham sido propostos, o DD-21, sem dúvida, terá o Mk 41 VLS, porque nenhuma outra alternativa é esperada estar disponível até o início da construção. Este disporá de células de VLS de tamanho grande, capazes de carregar os mísseis Tomahawk ou

Standard, antiaéreos ou de ataque a terra, ou de serem subdivididas em contêineres de quatro módulos, com o míssil avançado Sea Sparrow (ESSM), para defesa de ponto contra mísseis de cruzeiro.

Somando-se a isso, o DD-21 é planejado para dotar dois novos sistemas avançados de canhões de 155 mm (AGS). Os canhões serão capazes de disparar tanto a munição guiada de alcance es-

tendido (ERGM), com a munição perfuradora de blindagem (SADARM) e projetis convencionais de 155 mm. O projétil ERGM pesa 110 libras e pode carregar 72 subcalibres M-80 até uma distância de cerca de 100 milhas náuticas, com a precisão do Sistema de Posicionamento Geral (GPS). A meta para a dotação de munição do DD-21 é de, no mínimo, 750 ERGM por canhão (ou seja, 1.500 por navio).

PROPULSÃO

Também uma novidade é a decisão de empregar a propulsão elétrica para o navio, com energia gerada por turbinas a gás.

O armamento dos contratorpedeiros classe Zumwalt será provavelmente maior em poder de fogo, se considerarmos a quantidade de armas por tonelada, do que qualquer outro navio de superfície ou submarino

A US Navy tem usado, há tempos, a propulsão elétrica para navios de superfície e submarinos (tanto nucleares como diesel-elétricos), mas o classe *Zumwalt* será o primeiro navio moderno de grande porte com esta característica.⁴

A propulsão elétrica contribuirá para a redução da tripulação, fará a instalação de máquinas mais silenciosa, permitindo uma configuração mais flexível, que possivelmente reduzirá os espaços interiores necessários para tomadas de ar de aspiração e exaustão dos motores e facilitará o uso de sensores e outros sistemas consumidores intensivos de eletricidade. Inclusive, a perspectiva do crescente uso de *lasers* nos anos vindouros exigirá esta capacidade da instalação elétrica de bordo.

DESENHO DO CASCO

Uma opção que está sendo considerada para o DD-21 é a tão falada forma de casco "*wave-piercing tumblehome*", que incrementa a *performance* e que tem as bordas acima d'água inclinadas para dentro, para minimizar a seção reta de reflexão radar. A Marinha efetuou extensos estudos preliminares desta forma de casco e os dois consórcios industriais concorrendo para o programa do DD-21 já foram apresentados ao desenho. A disponibilidade de técnicas avançadas de computação gráfica vai facilitar o uso desta inovadora forma de casco, que deverá aproveitar a flexibilidade permitida pela propulsão elétrica.

A decisão sobre a forma do casco está programada para abril de 2001.

A Marinha também está examinando uma superestrutura de baixa assinatura baseada, em parte, na avançada estrutura do mastro/sensores integrados (AEM/S) instalada no *Arthur W. Radford* (DD-968), no lugar do mastro principal convencional. Fabricado pelo estaleiro Litton/Ingalls, o mastro é construído com materiais não metálicos e envolve o conjunto normal de antenas de radar e de comunicações; mede 28,34 metros de altura e, no seu ponto mais largo, 9,45 metros de diâmetro.⁵ O mastro reduz a seção reta de reflexão radar e melhora o desempenho dos sensores.

O desenho inovativo da superestrutura também facilitará uma integração mais efetiva da multidão de antenas de sensores e de comunicações necessárias dos navios de guerra modernos. Os consórcios industriais concorrentes estão propondo demonstrações de superestruturas integradas.

A torreta do canhão de 155 mm planejada para o DD-21 foi desenhada com baixa seção reta de reflexão radar e baixa assinatura infravermelho, contribuindo para manter as características de discricção (*stealth*) do navio. Combinada com o desenho da superestrutura do navio e com as características da propulsão elétrica, oferecem a promessa de que o DD-21 será um grande navio de guerra, com a máxima capacidade de discricção possível (*stealth*).

Dois consórcios industriais estão competindo pela posição principal no progrã-

4 O primeiro navio de grande porte da U.S. Navy a usar propulsão elétrica foi o carvoeiro *Jupiter* (AC-3), comissionado em 1913; foi convertido, em 1922, no primeiro navio-aeródromo da U.S. Navy, o *USS Langley* (CV-1). Ver "Origins of the All-Electric Navy", de Scott C. Truver, U.S. Naval Institute *Proceedings*, outubro 1999, pp. 50-54 e "Powering the 21st Century Fleet", do LCdr. Timothy J. McCoy, USN, U.S. Naval Institute *Proceedings*, maio de 2000, pp. 54-58.

5 O mastro é fabricado com "sanduíches" de 5 polegadas de espessura de placas de circuitos impressos e espuma de cloro de *polyvinyl* (PVC), com o núcleo oco; os lados do mastro são planos para reduzir a reflexão radar. Uma escada interna provê o acesso a todos os equipamentos eletrônicos instalados.

ma do DD-21 – o Consórcio Azul, liderado pela General Dynamics/Bath Iron Works, e o Consórcio Dourado, liderado pela Lockheed Martin e Litton/Ingalls Shipbuilding. Falando em um simpósio da Liga Naval em Washington, D.C., em abril de 2000, o gerente do programa do DD-21, Capitão Tom Bush, afirmou:

“Bath ou Ingalls serão contratados para todo o serviço e todos os demais trabalharão para eles. Ambos terão este desafio: o sistema de combate é parte do navio. Nós não teremos um construtor de navios e um construtor de sistemas de combate; teremos um estaleiro que possui o integrador e todos os sistemas do navio, inclusive o sistema de combate. Esta é uma nova mudança de modelo que pretendemos levar adiante.”⁶

Bush acrescentou: “Contrato para todo o serviço não é um assunto corriqueiro”. Isso porque o consórcio vencedor será responsável não apenas pela configuração e construção do navio, mas também pela manutenção e apoio durante toda a vida dele. Como no atual programa da classe *Arleigh Burke*, os dois estaleiros – Litton e Ingalls e Bath – vão dividir a construção da classe.

O tamanho da futura Marinha dos Estados Unidos e a cadência de construção de navios de guerra estão longe de ser estabelecidos, mas a liderança da Marinha prevê o início da construção do cabeça de série no ano fiscal de 2004 (completada em 2008) e três navios por ano, nos anos subsequentes. O custo estimado de construção é de 750 milhões de dólares por navio, a partir da quinta unidade.

Uma cadência de construção de três unidades por ano, teoricamente, significa uma força de superfície de 105 navios de guerra, isto é, três navios por ano vezes uma vida operativa planejada de 35 anos. O secretário de Defesa, William Cohen, disse recentemente ao Congresso que uma Esquadra “preconizada para após uma redução de risco” e dimensionada para “desempenhar todas as hipóteses possíveis de operações de guerra conjuntas ou combinadas, presença nos oceanos e apoiar operações de contingência”, requereria um aumento de 10 a 15% nas unidades de combate de superfície, isto é, 127 a 133 cruzadores e contratorpedeiros.⁷ No entanto, a proposta da *Quadrennial Defense Review* de expandir a construção de submarinos de ataque em 2001 e a percepção, pelo povo americano, de que não há nenhuma ameaça militar externa aos Estados Unidos, tornam bastante improvável um aumento nas unidades de combate de superfície, além do nível atualmente aprovado em 116 unidades.

Avanços qualitativos precisam ser iniciados para incrementar a eficiência dos navios de guerra. Dois desenvolvimentos de navios de superfície devem ser iniciados no futuro próximo: o tão falado *Streetfighter*, um navio do porte de corveta para operações no litoral e um navio de guerra baseado na forma radical de casco catamarã do transporte italiano *Jervis Bay*. No curto prazo, o programa do DD-21 para produzir o contratorpedeiro de ataque a terra da classe *Zumwalt* parece ser o método próprio para manter uma efetiva esquadra no século XXI.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Contratorpedeiros / ; Marinha dos Estados Unidos; R&R

6. “DD-21 to Save Money, Program Official Says” de Hunter Keeter, *Defense Daily*, 25 de abril de 2000, p.4.

7. Carta do secretário de Defesa, William Cohen, para o senador John Warner, presidente do Comitê de Forças Armadas do Senado americano, 26 de junho de 2000, p.4.

A NECESSIDADE DE UMA MARINHA OCEÂNICA

Segurança & Defesa – nº 68, p.4-6

Eduardo Ítalo Pesce e Mário Roberto Vaz Carneiro

A Marinha do Brasil, mesmo lutando com enormes dificuldades, sempre afirmou sua vocação oceânica. Isto é de fundamental importância, num momento em que o país desponta como líder regional e potencial ator de âmbito mundial. Apesar das desigualdades ainda existentes, nosso país caminha, desde o final dos anos 70, para ser uma potência média com interesses mundiais, o que o torna alvo potencial de pressões externas (inclusive de natureza militar). Se realmente pretende cumprir esse destino no século XXI, o Brasil não tem alternativa senão implementar um projeto nacional autônomo.

Os objetivos da Política de Defesa Nacional (PDN) anunciada em novembro de 1996 não só justificam como tornam imperativa a existência de uma Marinha oceânica. Em 1997, o então Ministério da Marinha fez publicar um documento ostensivo, denominado "Política de Defesa Nacional: o Poder Naval", no qual as diretrizes da PDN 96 eram explicitadas em função das peculiaridades das forças navais. Com a atualização daquela política, ora em curso no Ministério da Defesa, as três forças singulares deverão elaborar documentos similares, ajustados à realidade do novo século.

Muito antes da PDN 96, a Marinha do Brasil já tinha uma política de defesa e uma visão de futuro. A sistemática do Plano

Diretor da Marinha (PDM), que constitui a base do planejamento orçamentário, engloba a aplicação de recursos com três destinações básicas: Marinha do presente (curto prazo), Marinha do amanhã (médio prazo) e Marinha do futuro (longo prazo). A manutenção de uma força naval balanceada, com alguma capacidade oceânica, e fruto de uma concepção estratégica naval de

potência média, que aspira a ascender à condição de grande potência no futuro. Seria miopia estratégica classificar tal visão de simples corporativismo ou cópia de modelos estrangeiros.

Muito pelo contrário: trata-se simplesmente de constatar indiscutíveis verdades geográficas, históricas e políticas. Como imaginar que um país com um litoral de quase 8.000 quilômetros, praticamente aberto em quase sua to-

talidade, e cuja grande maioria das importações e exportações chegam por via marítima, possa abdicar de uma força naval com capacidade de defender as rotas comerciais de seu interesse? Como negar que as duas grandes intervenções da Marinha para defesa dos interesses nacionais durante o século XX foram de caráter eminentemente oceânico, já que os teatros de operações terrestres nos dois conflitos em questão estavam em outros continentes? Como imaginar que um país de dimensões continentais e dotado de imensos recursos naturais como o nosso possa

Como imaginar que um país com um litoral de quase 8.000 quilômetros, praticamente aberto em toda sua totalidade possa abdicar de uma força naval com capacidade de defender as rotas comerciais de seu interesse?

aspirar tornar-se uma potência sem um Poder Naval que o capacite a defender seus interesses e os de seus cidadãos em sua área de influência? Como voltar as costas à defesa do Atlântico Sul, mormente quando somos confrontados no lado africano por países que, via de regra, só dispõem de capacidade de realizar operações costeiras e que, em grande parte, são insustentáveis politicamente?

ATLÂNTICO SUL

O Atlântico Sul é o nosso teatro de operações marítimas (TOM), e a Esquadra é o principal componente operativo do Poder Naval brasileiro. O Brasil, como potência emergente, necessita de uma “Marinha de águas azuis”, capaz de operar em áreas distantes do litoral – sem prejuízo dos meios distritais empregados em tarefas de manutenção da ordem marítima e fluvial ou utilizados na guerra de minas (minagem e contraminagem).

O peso estratégico do Brasil no Atlântico Sul é, no mínimo, semelhante ao da Índia no Oceano Índico e ao da China no Mar da China Meridional. Estes dois países, porém, investem parcelas bem maiores do Produto Interno Bruto (PIB) em sua defesa. **É preciso compreender que o Brasil não é um pequeno país, 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. Infelizmente certas lideranças preferem (ou fingem) acreditar no discurso ideológico da globalização, da paz absoluta e do fim do Estado nacional.**

Também é preciso enfatizar que a manutenção de uma capacidade oceânica é es-

sencial à nossa Marinha, a fim de que esta possa defender a soberania e os interesses nacionais, em áreas marítimas distantes, situadas na parte oriental do Atlântico Sul ou mesmo em outros oceanos. Nossa fronteira marítima, na verdade, começa no litoral ocidental da África e inclui as rotas oceânicas de interesse imediato para o Brasil. Há também a necessidade de apoiar a participação brasileira em operações de paz no exterior, sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU).

Ainda que o submarino (principalmente se dotado de propulsão nuclear) seja o instrumento ideal de negação do mar a um possível adversário, os navios de superfície – assim como a aviação embarcada em navios

os-aeródromo (NAe) – são essenciais para o controle de área marítima e para a projeção do Poder Naval sobre terra, mesmo em nível regional. Entre os críticos mais loquazes da aquisição de um substituto para o *Minas*

Gerais encontram-se os defensores de uma Marinha constituída apenas por submarinos e unidades costeiras de superfície – como a Marinha soviética do final dos anos 50. Isto, é claro, sem falar nos que pretendem transformar nossa Marinha numa simples guarda costeira.

EMPREGO POLÍTICO

Já em 1989, o livro *O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz*, de autoria do então Capitão-de-Mar-e-Guerra (hoje Contra-Almirante da reserva) Paulo Lafayette Pinto, sugeria uma estratégia naval de potência média, defendendo a idéia de que uma Marinha balanceada de porte médio, capacitada a desempenhar ações de “diplomacia naval” em tempo de paz, seria o em-

brão da verdadeira Marinha oceânica no futuro.

Em tempo de paz (em situação de normalidade ou durante as crises internacionais), a Marinha é particularmente adequada ao emprego político, em ações de presença naval do exterior. Uma Esquadra de superfície nucleada em pelo menos um NAE de médio porte (com os respectivos meios aéreos) e constituída por um número adequado de navios-escolta, além de um grupo de apoio móvel (integrado por navios de apoio logístico modernos), pode operar em áreas marítimas relativamente distantes de suas bases.

Para uma potência naval média, a capacidade de projeção de poder sobre terra (em operações anfíbias ou de bombardeio aeronaval) não tem a mesma prioridade que para as grandes potências. Entretanto, a possibilidade de conflitos regionais e a ênfase renovada nas operações de paz causaram, nos últimos anos, um aumento significativo do interesse de Marinhas de porte médio por aquela modalidade de emprego.

No caso do Brasil, isto é refletido na expansão dos meios anfíbios (aquisição de navios de desembarque e modernização do Corpo de Fuzileiros Navais) e na obtenção de aeronaves embarcadas de asa fixa para a Aviação Naval. Uma capacidade anfíbia adequada – constituída por uma eficiente Força de Fuzileiros da Esquadra, dotada de helicópteros e de equipamento moderno, e por navios e embarcações de desembarque em número suficiente – atenderá às necessidades de nosso Poder Naval, em conflitos de baixa e média intensidade. A aquisição do *Foch* é um prosseguimento

lógico dessa linha de raciocínio, já que não teria sentido deixar a força anfíbia sem um “guarda-chuva” de proteção.

O fim da Guerra Fria não alterou o fato de que, nas operações navais em tempo de paz, a capacidade de permanência no mar é mais decisiva que o poder de fogo das unidades, pois o controle de uma área marítima, neste caso, não é contestado, e sim compartilhado por forças de duas ou mais nações. Em tais operações, a visibilidade dos navios de superfície torna-se uma vantagem. Em crises sem guerra (como no caso de controvérsias relativas a limites de jurisdição sobre recursos da plataforma continental e da zona econômica de 200 milhas marítimas), o emprego resolutivo do Poder Naval por um Estado litorâneo mais fraco pode

dissuadir agressões potenciais de Estados mais fortes.

OPERAÇÕES FLUVIAIS E RECURSOS FINANCEIROS

Atualmente, a quantidade de mei-

os subordinados ao Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO) e ao 4º Distrito Naval (4º DN) é muito inferior à que seria realmente necessária. Obviamente que, em princípio, a repressão ao narcotráfico é atribuição da Polícia Federal, mesmo recebendo algum apoio das Forças Armadas. Entretanto, no caso particular da Colômbia, é inequívoca a simbiose entre o narcotráfico e as guerrilhas das Fuerzas Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC). Isso pode levar a situações onde fica pouco nítido se a repressão deve ter caráter policial ou militar. Trata-se de um cenário complicado, e embora no estágio atual as condições não justifiquem reações de pânico, é aconselhável que se mantenha os olhos

O orçamento de defesa é, na verdade, inferior a 0,5% do PIB. A reversão deste quadro é indispensável e urgente

bem abertos e que a situação seja continuamente monitorada.

Com o atual nível de investimentos em nossa defesa – um dos mais baixos do mundo –, não é possível para a Marinha se mobiliar com meios suficientes para atuar com a mesma intensidade no teatro marítimo e no teatro fluvial. A situação orçamentária das Forças Armadas brasileiras, ao contrário do que afirmam alguns, é extremamente desfavorável. Embora freqüentemente fontes estrangeiras mencionem que o orçamento de defesa do Brasil estaria situado entre 1,6% e 1,8% do PIB (Produto Interno Bruto) – que por sinal sofreu substancial redução, após a desvalorização do real em janeiro de 1999 – tal afirmação está muito longe da realidade.

Ocorre que, como no Brasil o Orçamento da União não é impositivo, mas apenas autorizativo, as verbas previstas no começo do ano vão sendo contingenciadas (quando não remanejadas para outras ru-

bricas ao longo do exercício – o que torna o Orçamento final muito menor do que o autorizado inicialmente. Este, na realidade, não passa de mera peça de ficção e – apesar do aparente fim do processo hiperinflacionário – não pode ser tomado como base para análises precisas.

Durante anos, a inflação e os sucessivos planos econômicos (com freqüentes mudanças no padrão monetário), assim como a existência de quatro pastas militares (Marinha, Exército, Aeronáutica e Estado-Maior das Forças Armadas), contribuíram para tornar confuso o quadro orçamentário da defesa nacional. Com a criação do Ministério da Defesa, porém, talvez as coisas fiquem um pouco mais claras. Em maio de 2000, quan-

do foram anunciados cortes nos recursos de todos os ministérios, revelou-se que a pasta da Defesa, originalmente contemplada com R\$ 3,3 bilhões (cerca de US\$ 1,8 bilhão), ficou com R\$ 3 bilhões (pouco mais de US\$ 1,6 bilhão). Apenas como comparação, o Ministério da Saúde ficou com R\$ 15 bilhões (aproximadamente US\$ 8,3 bilhões) após os cortes. Isto comprova que o orçamento de defesa é, na verdade, inferior a 0,5% do PIB. A reversão deste quadro é indispensável e urgente.

As operações nos trechos médios e/ou superiores dos rios da Bacia Amazônica requerem plataformas flutuantes de características bem específicas, sobre as quais não desejamos nos estender no presente trabalho. Os meios flutuantes e aéreos de

que dispõe a Marinha são claramente insuficientes para uma presença mais efetiva nas áreas em questão. Se o que se deseja e necessita é uma atuação e uma presença de maior vulto por parte da força naval, é mister

que sejam locados recursos financeiros para que ela se mobilie adequadamente.

CONCLUSÃO

A globalização não decretou o fim do Estado nacional soberano, mas veio nos alertar para as vantagens políticas, econômicas e militares dos Estados mais capazes e fortes. Mesmo sem ter interesses hegemônicos, nosso País não poderá ser eternamente um grande Estado periférico. O caminho natural do país é ascender à condição de potência de âmbito mundial – migrando da periferia para o centro do sistema mundial de poder, de modo a assumir de vez o lugar que lhe cabe, no contexto das relações internacionais.

Mesmo sem ter interesses hegemônicos, nosso País não poderá ser eternamente um grande Estado periférico

Mesmo que a aspiração brasileira de vir a integrar, em caráter permanente, o Conselho de Segurança das Nações Unidas não se concretize em futuro próximo, a tendência é que as Forças Armadas venham a ser chamadas cada vez com mais frequência para representar os interesses do Brasil no exterior. A fim de contribuir significativamente para a dissuasão de ameaças contra o Brasil, bem como negar o uso do mar, controlar áreas marítimas e projetar poder sobre terra, nossa Marinha oceânica do século XXI deverá incluir não só submari-

nos de propulsão convencional e nuclear, como também uma Esquadra de superfície nucleada em NAE, além de uma força anfíbia adequada. Na medida do possível, nosso Poder Naval deverá ser constituído por meios flutuantes, aéreos e anfíbios desenvolvidos e produzidos no País – que deverão ser apoiados por uma adequada capacidade logística e de mobilização.

Devemos reforçar os meios na Amazônia e outras regiões “interiores”, mas sem esquecer as demais áreas estratégicas de interesse para o Brasil.”

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil / ; Estratégia ; R&R;

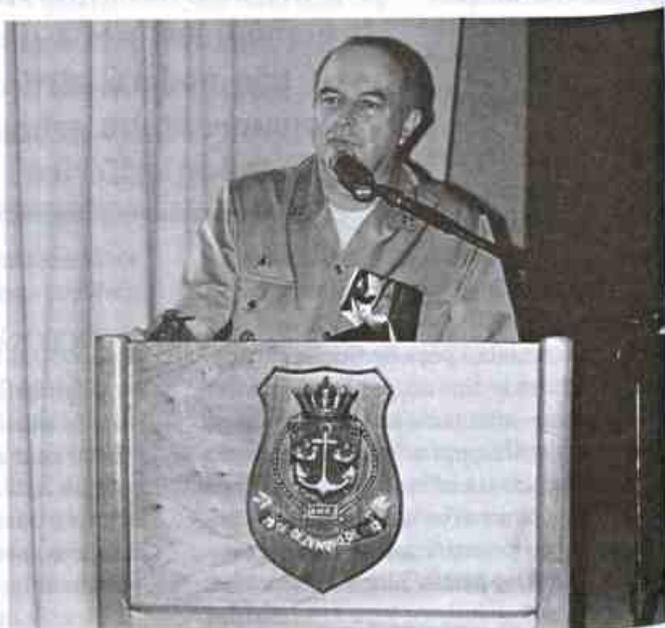
MARINHA – EVOLUÇÃO, TECNOLOGIA, CONSTRUÇÕES

Portos e Navios, novembro/2000, p.33-36

Entrevista com o Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo

A revista *Portos e Navios* publicou entrevista com o Diretor-Geral de Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo, a respeito da evolução, tecnologia e construções navais da Marinha do Brasil.

Conforme avaliou a revista, a paralisação dos estaleiros nacionais de grande porte não impediu a evolução da Marinha, que, adquirindo novos meios navais no exterior, absorveu novas tecnologias para o País. Esse desenvolvimento técnico tem capacitado profissionais civis e militares para atender as necessidades da Marinha, gerando obras e empregos em estaleiros privados ao longo da costa brasileira.



Os projetos da Marinha também têm movimentado a indústria de bens e serviços ao redor do setor naval. Segundo o Almirante Longo, o número de empregos

gerado pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) fora de suas instalações chega ao dobro do número de funcionários que ele emprega. No entanto, a atual escassez de recursos financeiros à disposição da Marinha tem refletido numa queda de demanda por novos serviços, mas a Marinha espera retomar o programa de reaparelhamento da frota o quanto antes.

A seguir, transcrevemos a entrevista com o Almirante Longo, dividindo-a por assunto abordado:

Desenvolvimento tecnológico nas áreas de reparo e construção

“No período transcorrido logo após a Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil aproveitou a disponibilidade de meios navais norte-americanos para abastecer-se com navios daquela procedên-

cia. Porém, na década de 70 caminhou para a obtenção de novos navios de maior complexidade tecnológica, com a construção das fragatas da classe *Niterói*, sendo quatro construídas na Inglaterra e duas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Hoje, estas embarcações estão sendo modernizadas no País.

A partir do projeto dessas fragatas, foi construído, no AMRJ, o Navio-Escola *Brasil*. A experiência então adquirida permitiu que prosseguíssemos com o desenvolvimento do projeto e a construção das corvetas da classe *Inhaúma*, quando se consolidou o conhecimento sobre o apoio logístico integrado. A Corveta *Barroso*, ora em construção, incorpora algumas evolu-

ções em relação ao projeto inicial das demais já construídas.

Ainda na década de 70, a Marinha encomendou novos submarinos na Inglaterra, mas empenhou-se numa estratégia que permitisse a construção de submarinos no Brasil. Como resultado, adquiriu capacitação durante a construção, na Alemanha, do primeiro submarino da classe *Tupi* e, em seguida, construiu, no Brasil, outros três submarinos dessa classe – *Tamoio*, *Tapajó* e *Timbira*. O quinto submarino da classe, *Tikuna*, ainda en-

contra-se em construção no País e incorpora evoluções a partir do projeto inicial. Todos os submarinos construídos no País, inclusive o *Tikuna*, contaram com fabricação do casco resistente na Nuclep. O trabalho foi realizado em conjunto, já que a Marinha capacitou a Nuclep para que esta

pudesse executar a construção dos cascos. Nesse projeto, alguns componentes puderam ser nacionalizados, como baterias, sistemas de comunicação e materiais de acabamento. Este esforço permitiu a absorção de novas tecnologias pela Marinha do Brasil, hoje aplicadas nas embarcações construídas no País.”

Novas tecnologias na construção naval

“Os três submarinos da classe *Tupi* já construídos no Brasil e o quarto em construção, pelo AMRJ, empregam tecnologia de construção modular, sendo o casco dividido em seções que são montadas com todos os seus equipamentos, cabos, redes

“A Marinha está estudando e projetando um submarino nacional de ataque e propulsão diesel elétrica, um navio-patrolha oceânico de cerca de 1.200 toneladas de deslocamento”

e demais acessório em uma oficina, para posterior transferência para um dique flutuante, onde se processa a união das seções e acabamento final. Essa tecnologia é a mesma adotada pelos demais países que constróem submarinos.

O AMRJ está se preparando para efetuar a construção de navios de superfície também utilizando a construção modular, permitindo que todo o trabalho de montagem de seções possa ser feito em oficinas e em carreira coberta, ou não, o que propiciará redução no tempo de construção. Um dos projetos que a Marinha do Brasil está desenvolvendo no momento já está sendo concebido utilizando os conceitos de construção modular, que permitirá melhor integração entre os diversos setores envolvidos no processo global de projeto e construção, tornando-o mais eficiente.

Dentre as tecnologias utilizadas no reaparelhamento da frota, podemos citar: desenvolvimento de sistemas computacionais para projeto integrado de navios de guerra e submarinos; desenvolvimento de plataformas inerciais para aplicação em navios e mísseis; estudos de química fina para propulsão de foguetes; estudos de química fina para desenvolvimento de tintas com características de redução de seção reta radar; aplicação de tintas antipolimento em cascos de navios visando à redução de incrustação marinha e desenvolvimento de métodos de cálculo estrutural para projeto e construção de submarinos."

Investimentos e projetos novos

"A Marinha está estudando e projetando um submarino nacional de ataque e propulsão diesel elétrica, um navio-patrolha oceânico de cerca de 1.200 toneladas de deslocamento, um navio-transporte fluvial com aproximadamente 450 toneladas de deslocamento, um navio-transporte de apoio, acima de 4.000 toneladas de deslocamento.

Os orçamentos têm sido muito restritos, mas esperamos que esta dificuldade seja conjuntural e que possamos dar andamento aos programas planejados... a Marinha em muito contribui para a geração de empregos na indústria naval

Os dois primeiros serão construídos pelo AMRJ, sendo que o navio-patrolha já incorpora em seu projeto características de construção modular. Isso porque o projeto que prevê esta tecnologia permite que a construção seja modular ou não. No entanto, se o projeto não for desenvolvido com este fim, só poderá ser executado de maneira convencional. A construção modular permi-

te, inclusive, que as seções ou suas partes sejam construídas em diversos estaleiros. As demais embarcações deverão ser construídas em estaleiros nacionais privados, que deverão utilizar recursos provenientes de financiamento. A seleção e posterior contratação dos estaleiros deverá ocorrer nos próximos anos. Não podemos, porém, prever o início das construções, já que a Marinha depende da obtenção de recursos para a execução dos projetos."

Orçamento e Programa de Reaparelhamento da Marinha

"Os orçamentos têm sido muito restritos, mas esperamos que esta dificuldade

seja conjuntural e que possamos dar andamento aos programas planejados. Temos nos esforçado muito para realizar a manutenção e os reparos da frota. No orçamento da Marinha não existe um valor pré-fixado para, anualmente, fazer frente às construções de novos meios. Os recursos são destinados a esse fim, à medida em que há necessidade de honrar contratos já firmados em estaleiros e para novos contratos cuja assinatura já tenha sido autorizada. Tudo isso faz parte de um programa de construção naval que visa atender ao Programa de Reparelhamento da Marinha (PRM).

Esperamos dar prosseguimento aos projetos, haja vista que a Marinha em muito contribui para a geração de empregos na indústria naval. Além dos estaleiros, existe todo um mercado de empresas-satélite de bens e serviço ao redor do setor naval. Só os empregos que o AMRJ gera ao seu redor chegam ao dobro do contingente de funcionários que trabalha dentro dele, que hoje gira em torno de 3 mil pessoas.”

Empresas privadas e desenvolvimento de novas técnicas

“Como em vários segmentos da indústria, os investimentos na área militar colaboram de modo determinante para o implemento de avanços tecnológicos que se reflete em segmentos civis. Acompanhando esta tendência mundial, a Marinha do Brasil, por intermédio de seus projetos de ciência e tecnologia, cria condições para capacitar empresas nacionais a se manter

no estado da arte e procurar soluções brasileiras para os problemas ligados ao mar.

Atualmente, a Marinha desenvolve um expressivo programa de modernização de suas fragatas da classe *Niterói* com a participação do consórcio de empresas lideradas pela DNSD Consub. Pela primeira vez a sul do Equador, um país desenvolve o seu próprio sistema de controle tático, integrando sensores e armas de um navio de porte de uma fragata. Este projeto, chamado Siconta MK2, foi antecedido pelo Sistema de Controle Tático Siconta MK1,

empregado atualmente no *Minas Gerais*, com grande diferença que, no Siconta MK2, cada estação de trabalho é uma central de computação. O *hardware* e o *software* foram desenvolvidos no Brasil, empregando civis e militares em um trabalho conjunto. Hoje, cerca de 150 pesso-

as estão envolvidas diretamente no programa, que já desperta o interesse de empresas estrangeiras.

O Instituto de Pesquisas da Marinha também desenvolve diversos projetos em parceria com as empresas civis que, inicialmente empregados em tarefas militares, possuem direta aplicação em atividades de segurança. Cito como exemplo o Enlace Automático de Dados para comunicação entre navios e aeronaves, totalmente desenvolvido no Brasil, equipamento que tem emprego imediato na patrulha de águas jurisdicionais brasileiras. Menciono, ainda, o desenvolvimento de Terminais Táticos Inteligentes, empregados tanto em navios de guerra como associado a

O hardware e o software do Siconta Mk2 foram desenvolvidos no Brasil, empregando civis e militares em um trabalho conjunto e que já desperta o interesse de empresas estrangeiras

radares de navegação dos navios mercantes, e o desenvolvimento de transdutores sonar que podem ser empregados em pesqueiros modernos, transformando a atividade de pesca de artesanal em científica.

Dentro do tópico de sistemas, vários equipamentos de última geração, empregados em navios de guerra, estão sendo projetados e produzidos no Brasil e instalados nos navios em construção e em modernização. A futura Corveta *Barroso* terá seus sistemas de Controle Tático, de monitoramento da propulsão, de controle de avarias e de armas totalmente desenvolvidos pela Marinha. Ganhamos com isto capacitação tecnológica, retendo conosco, no Brasil, o conhecimento científico, além de gerarmos empregos para brasileiros.”

Submarino nuclear

“A Marinha desenvolve, no Centro Tecnológico da Marinha, em São Paulo, a tecnologia necessária para a construção da planta propulsora do submarino nuclear. Com o ciclo do combustível nuclear totalmente dominado, a Marinha se prepara para montar uma instalação nuclear protótipo, em terra, empregando um reator de projeto próprio.

A previsão era de que o protótipo estivesse pronto em 2008, mas devido à escassez de recursos, está caminhando mais lentamente, não se podendo prever quando a construção do submarino será iniciada e concluída. No momento em que se puder dispor de recursos, o projeto de construção do submarino nuclear em si poderá ser realizado. O Submarino convencional *Tikuna*, por exemplo, deveria estar concluído em 2003, mas a restrição de recursos tem postergado a sua finalização.”

Estaleiros nacionais

“Os estaleiros nacionais construíram vários navios para a Marinha do Brasil nos últimos 30 anos, com bons resultados. Destacam-se as construções das Corvetas *Júlio de Noronha e Frontin*, da classe *Inhaúma*, concluídas na década de 90. Recentemente, encerramos o contrato de construção assinado com o estaleiro Indústria Naval do Ceará (Inace) de dois navios-patrolha da classe *Grajau*, igualmente com excelentes resultados. As dificuldades momentâneas que vivem os nossos estaleiros, aliadas às restrições orçamentárias impostas à Marinha indicam um período de baixa demanda, que esperamos seja passageiro e, essencialmente, conjuntural.

CONTRATAÇÃO

ESTALEIRO	OBJETO	VALOR APROXIMADO	ANO
INACE S/A	Dois navios-patrolha de 200 toneladas	R\$ 20 milhões	1996
Tecnauta Engenharia Ltda	Chata – transporte de óleo combustível	R\$ 380 mil	1997
Estaleiro Itajaí S/A	Embarcação de transp. de munição de 25m	R\$ 650 mil	1997
Conrep Reparos Navais	Duas balsas de coleta de óleo sujo – Donut	R\$ 280 mil	1997
ETN S/A	Avisos de instrução e patrulha	R\$ 1 milhão	1998
Peene-Werft (Alemanha)	Navio-patrolha	R\$ 10 milhões	1996
Peene-Werft	Navio-patrolha	R\$ 10 milhões	1996
Damen Shipyards (HOL)	Veleiro <i>Cisne Branco</i>	R\$ 25 milhões	1998

CONVERSÃO DOS NAVIOS

ESTALEIRO	OBJETO	VALOR APROXIMADO	ANO
Consórcio formado pela SCL Montagens Navais e Engenharia Ltda. e PEM Engenharia Ltda.	Navio-Transporte <i>Potengi</i>	R\$ 3,2 milhões	1997
H. Dantas – Construção e Reparos Navais Ltda.	Quatro navios-patrolha de 700 toneladas	R\$ 1,9 milhões	1998
Estaleiro Itajaí S/A	Rebocador <i>Laurindo Pitta</i>	R\$ 900 mil	1998

MODERNIZAÇÃO DE NAVIOS

ESTALEIRO	OBJETO	VALOR APROXIMADO	ANO
Consórcio formado pela SCL Montagens Navais e Engenharia Ltda. e PEM Engenharia Ltda.	Monitor <i>Paraíba</i>	R\$ 11 Milhões	1997

“A obtenção dos meios pela Marinha do Brasil se fundamenta nos estudos elaborados e revistos, periodicamente, pelo Estado-Maior da Armada e que compõem o Plano Estratégico da Marinha (PEM), que dá origem aos diversos programas de obtenção e desenvolvimento que norteiam todos os setores da Marinha do Brasil.

A decisão de executar a obtenção em si no País ou no exterior segue uma lógica compatível com a complexidade tecnológica, com a disponibilidade da infra-estrutura existente no Brasil, com a tempestividade requerida para o seu emprego e com os recursos financeiros disponíveis. A decisão de adquirir ou

não um meio, seja por construção ou por aquisição, está fortemente condicionada, no momento, à disponibilidade de recursos. A

baixa disponibilidade atual influi significativamente na reposição de meios.”

Navio-Aeródromo *São Paulo*

“A aquisição do *São Paulo* (Foch na Marinha francesa) fez-se como compra de oportunidade. A obtenção de um navio-aeródromo fazia

parte dos planejamentos a que me referi. O *São Paulo* é maior e mais veloz que o porta-aviões *Minas Gerais* e proporcionará a realização de operações aéreas de proteção de Força Naval com maior segurança.”

O Plano Estratégico da Marinha dá origem aos diversos programas de obtenção e desenvolvimento que norteiam todos os setores da Marinha do Brasil

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil / ; R&R

Date	Description	Amount
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativas 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, etc., se possível ilustradas com fotografias em preto e branco.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÕES

20º Aniversário do Rebocador de Alto-Mar *Almirante Guillobel* (314)

DESPEDIDA

Despedida após 55 anos de serviço (313)

DISCURSOS

Do Comandante do Exército no almoço com o Presidente da República (299)

HOMENAGEM

Almirante Maximiano da Fonseca homenageado em Rio Grande e Paranaguá (303)

Lançamento de selos da série Navios (301)

MOSTRA DE DESARMAMENTO

Navio Hidrográfico *Orion* (285)

NOMEAÇÕES

Nomeações de almirantes para cargos (319)

ORGANIZAÇÃO

Reestruturação da Esquadra (314)

POSSES

Assunção de cargos por Almirantes (312)

Almirante Monteiro assume Academia Brasileira de Medicina Militar (290)

PROMOÇÃO

Promoções de almirantes (318)

PUBLICAÇÕES

Centenário da *Revista de Publicaciones Navales* (292)

APOIO

ABASTECIMENTO

Primeiros abastecimentos na nova ponte do Depósito de Combustíveis (302)

DOCAGEM

Primeira docagem do Veleiro Escola *Cisne Branco* (303)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

ESCOTISMO

"Iatelizeção" da marinharia (292)

NAUTIMODELISMO

Nautimodelismo na Bahia (295)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

ANÁLISE OPERACIONAL

Fragata lança foguetes Boroc e Chaff nacionais (311)

ENGENHARIA ELETRÔNICA

Prêmios para produtos eletrônicos em 2000 (293)

CONGRESSOS

CONCLAVES

Convenção Nacional da Soamar (304)

Instituto de Pesquisas realiza *workshop* em acústica submarina (305)

ENCONTROS

- Encontro Internacional "Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa" (289)
- Jornada Internacional de História Naval e Marítima (297)

EDUCAÇÃO

ESPORTES

- Regata a Remo "Poder Marítimo" (313)
- Veleiro *Rigel*, campeão dos Ranger 22 (316)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DO BRASIL

- Aeronaves A4 pousam e são catapultadas do Navio-Aeródromo *Minas Gerais* (286)

MARINHA DA RÚSSIA

- Marinha soviética e russa – 1946-1999 (293)

HISTÓRIA

HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL

- SDM lança *Diário da Campanha Naval do Paraguai* (288)

PODER MARÍTIMO

- Atividades da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (296)

PSICOSSOCIAL

LITERATURA

- Lançamento de livros pela Biblioteca do Exército (297)
- Lançado o livro sobre Construção Naval (315)
- Quinhentos anos de História do Brasil* (302)

MÍDIA

- Carta do Comandante da Marinha sobre artigo do *Jornal do Brasil* (306)
- Comandante da Marinha citado na *Rivista Marítima* da Itália (294)
- Engepron é divulgada na *Naval Forces* (306)
- Navio-Aeródromo *São Paulo* mencionado em revista da Espanha (310)
- Revista Marítima Brasileira* é citada em Portugal (301)

MÚSICA

- Concerto da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais (316)

RELAÇÕES PÚBLICAS

Fim de Semana no Centro (297)

RELIGIÃO

Marinha comemora o Jubileu 2000 do nascimento de Jesus Cristo (310)

VIAGENS

EXPEDIÇÕES

Expedições arqueológicas no Mar Negro (288)

MOSTRA DE DESARMAMENTO DO NAVIO HIDROGRÁFICO *ORION*

Foi realizada, no dia 1º de fevereiro último, a Mostra de Desarmamento do Navio Hidrográfico *Orion*, no pier sul da Base



Naval do Rio de Janeiro. O navio tinha as seguintes características: comprimento: 44,67 metros; calado: 2,50 metros; deslocamento: 360 toneladas; propulsão: diesel (dois eixos); velocidade de cruzeiro: 8 nós; velocidade máxima: 12 nós

Na solenidade, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli, expediu a seguinte ordem do dia referente ao evento:

“Em atendimento ao disposto por meio da Portaria nº 4 de 11 de janeiro de 2001, do comandante da Marinha, e de acordo com o contido na Ordenança Geral para o Serviço da Armada em seu Artigo 1-3-4, realize-se, na presente data, a Mostra de Desarmamento do Navio Hidrográfico *Orion*.

A baixa do serviço ativo de um navio cala n' alma de todos nós marinheiros, especialmente para todos os que nele viveram parte de suas vidas e nele forjaram têmperas e cabedais. É um momento tingido de fortes emoções, de pesar mesmo.

Atingido pela inexorabilidade do tempo que passou e superado pelo avanço tecnológico, o “velho barco” parte para a derradeira viagem, deixando no cais da memória de seus ex-comandantes e das inúmeras tripulações que nele sucederam “uma saudade de pedra”.

Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, foi

lançado ao mar em 5 de fevereiro de 1958 e incorporado ao serviço ativo em 4 de junho de 1958, mesma data que passou à subor-

dinação da Diretoria de Hidrografia e Navegação. Na década de 70, sofreu ampla modernização em seus sistemas de propulsão e auxiliares, iniciando então a etapa mais produtiva e coberta de êxitos de sua longa vida na Marinha.

De seu histórico contam 42 anos de excelentes serviços prestados à Marinha e ao Brasil, retratados nas marcas de 1.353 dias de mar e cerca de 192.208 milhas navegadas e levantamentos hidrográficos ao longo do litoral brasileiro e no Rio Amazonas, contribuindo para a construção e a atualização de inúmeras cartas náuticas e, desta forma, para a segurança dos navegadores.

Ao arriarmos o pavilhão nacional pela derradeira vez na popa do Navio Hidrográfico *Orion*, rendemos as nossas homenagens a este valoroso navio e a todas as suas tripulações pela inestimável colaboração prestada ao engrandecimento do País, em particular ao serviço hidrográfico brasileiro.

Resta-nos o consolo de sabermos que em breve a popa de um novo navio, agora faroleiro hidroceanográfico, ostentará o nome da constelação de Orion, mantendo a continuidade da tradição das estrelas servirem de guia para os nossos navios brancos.” (*Bono Especial*, nº 067, de 01/02/01)



AERONAVES A-4 POUSAME SÃO CATAPULTADAS DO NAVIO-AERÓDROMO LIGEIRO *MINAS GERAIS*



O Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice-Almirante Jeronymo Francisco Mac Dowell Gonçalves, encaminhou, em 22 de janeiro de 2001, ao comandante do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, a seguinte mensagem referente ao êxito das operações realizadas a bordo do navio:

“Assistimos, no dia 16 de janeiro de 2001, à concretização de um sonho acalentado por muito tempo. Demos o passo definitivo para o início do emprego operativo de nossa aviação de asa fixa. Isso foi fruto de um planejamento profissional e cuidadoso começado há algum tempo e resultado de excepcional trabalho e dedicação de muitas pessoas, dentre as quais destaco o comandante e a tripulação do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, que, com denodo, venceu todos os obstáculos e se preparou com esmero e grande vibração para conseguirmos chegar a este emocionante e estimulante dia. Apresento a to-

dos o meu reconhecimento e o mais sincero e merecido Bravo Zulu!”

O Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto, encaminhou, no dia 23 de janeiro, a seguinte mensagem ao comandante do Esquadrão de Interceptação e Ataque, com informação para o Comemch e para o comandante da Força Aeronaval:

“Apresento ao comandante e tripulação os sinceros cumprimentos pelo êxito alcançado nas operações iniciais de pouso/decolagem a bordo do A-11; particularmente cumprimento os Capitães-Tenentes Alvarenga, Fernando Vilela e Marcos Araújo pela demonstração da competência profissional, elevando mais alto o conceito dos nossos aviadores navais. Peço transmitir ao Capitão-de-Corveta (Marinha Argentina) Vignale e aos demais oficiais e praças da Aviação Naval argentina os agradecimentos pelo apoio prestado.”

AERONAVES AF-1 SKYHAWK OPERAM A PARTIR DO MINAS GERAIS

No período de 13 a 24 de janeiro, o Grupo-Tarefa 801.4, composto pelo Navio Aeródromo Li-geiro (NAeL) "Minas Gerais" e pela Fragata "Grenhalgh", movimentou-se na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Vitória, para realizar a Comissão CATRAPO/HELITRAPO.



bida constitucionalmente de defender interesses marítimos da dimensão dos que o Brasil possui.

O fato marcou de modo indelével a vitoriosa carreira naval do "Minas Gerais" em nossa Marinha, uma vez que, após 40 anos de serviços prestados e do papel fundamental desempenhado na operacionalização

Na operação, aeronaves AF-1, do Primeiro Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1), pilotadas por Aviadores Navais brasileiros, realizaram, nos dias 17, 18 e 19 de janeiro, após intensos preparativos e adestramentos, os primeiros pousos e decola-



das nossas aeronaves de interceptação e ataque, aproxima-se, com a chegada do NAe "São Paulo", o fim de seus dias operativos.



gens do NAeL "Minas Gerais".

Os diversos exercícios realizados ao longo de toda a Comissão contribuíram, também, para a manutenção das qualificações dos pilotos e para a ascensão de categoria dos Controladores Aerotáticos dos navios.

Essa operação representou o passo definitivo no processo destinado a prover a Marinha com a capacidade de operar aeronaves de asa fixa embarcadas, aptidão esta indispensável a uma Marinha incum-



EXPEDIÇÕES ARQUEOLÓGICAS NO MAR NEGRO

O Fugro SeaSTAR, que faz parte de um grupo de empresas multinacionais que vende serviços geológicos e de pesquisas, forneceu equipamentos e serviços de GPS para uma expedição arqueológica submarina no Mar Negro, em fins do ano passado, liderada pelo famoso explorador Robert Ballard.

Em setembro de 2000, Ballard e sua equipe descobriram os destroços de um navio de aproximadamente 1.500 anos e um local possivelmente habitado por uma extinta civilização abaixo do Mar Negro e ao norte da costa da Turquia.

Ballard relatou que o navio, datado do século 50 d.C., estava surpreendentemente bem preservado e que este fora descoberto em uma "zona morta" do Mar Negro, com uma oxigenação rarefeita a 200 metros da superfície. Três outros navios naufragados foram encontrados a uma profundidade de 100 metros. A expedição também investigou locais onde possam ter existido possíveis civilizações que ali habitavam antes do dilúvio bíblico.

Fugro SeaSTAR é um serviço por assinatura que fornece a correção via satélite de dados através do sistema GPS para navios. Os dados do DGPS são enviados para computadores por satélites para uma rede de 80 estações de referência da Fugro es-

palhados pelo mundo, e os dados são transmitidos para canais privados de assinatura enviados por sinais de satélite localizados em terra firme.

A expedição no Mar Negro é patrocinada pela National Geographic Society. Detalhes completos da expedição podem ser vistos no *website* da National Geographic www.nationalgeographic.com.

Robert Ballard, presidente do Instituto para Explorações Místicas (Institute for Exploration in Mystic) em Connecticut, já fez várias descobertas submarinas durante a sua carreira. Ele é mais conhecido por ter achado o *Titanic* em 1985, e por ter rastreado inúmeros naufrágios, inclusive o navio de guerra alemão *Bismark*, os navios perdidos em Guadalcanal e o Navio-Aeródromo norte-americano *Yorktown*, afundado na Batalha de Midway.

Além da National Geographic Society, participaram da expedição do Mar Negro o U.S. Navy Office of Naval Research (escritório da Marinha norte-americana para pesquisas navais), a National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA – Administração Nacional Oceânica e Atmosférica) e o J.M. Kaplan Fund. (De *press-release* da Rhodes Communications de 19/12/2000)

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA LANÇA DIÁRIO DA CAMPANHA NAVAL DO PARAGUAI

O Serviço de Documentação da Marinha (SDM) lançou, em fins do ano passado, a quarta obra da série Programa Amigos do Livro Naval. Trata-se do *Diário da Campanha Naval do Paraguai – 1866*, um livro do Almirante Manuel Carneiro da Rocha, então capitão-tenente na Campanha do Paraguai. Com introdução do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Lauro Nogueira Furta-

do de Mendonça, a obra relata a conquista de Itapiru e Curuzu, as tensões e angústias dos combates, as ânsias da espera e do desencontro das notícias, transparecendo as fases cruciais da guerra.

O livro pode ser adquirido no próprio SDM e maiores informações podem ser obtidas pelo telefone (21) 3870-6852 (*Informativo Cultural* do SDM, nº 4/2000)

ENCONTRO INTERNACIONAL 'DOS MARES DE CABRAL AO OCEANO DA LÍNGUA PORTUGUESA'

Foi realizado, de 20 a 24 de novembro de 2000, na Escola Naval da Marinha de Portugal, o 2º Colóquio Jornadas do Mar, com o tema "Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa". O encontro teve a participação de 57 delegações de escolas de nível superior de Portugal e países amigos, contando com aproximadamente 200 estudantes civis e militares. A delegação brasileira foi composta pelo Comandante da Escola Naval, Contra-Almirante José Antônio de Castro Leal, o Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) William Carmo Cezar, professor da Escola Naval, o Capitão-de-Corveta Álvaro Lima dos Santos, oficial orientador da Sociedade Acadêmica Phoenix Naval e pelos Aspirantes Rafael Radé Pacheco, Ricardo Parreiras de Bragança Oneto Araújo e Uriel Monteiro de Oliveira.

Durante o evento, que incluiu palestras, debates, mesas redondas, grupos de estudo, apresentações culturais, visitas à organizações militares, foram abordados temas das seguintes áreas: "História e Sociologia", "Ciência, Tecnologia e Ambiente", "Literatura Lingüística", "Economia e Geografia" e "Relações Internacionais, Direito e Estratégia", tendo os aspirantes brasileiros obtido



Escola Naval de Portugal

o 1º lugar neste último, tema no qual concorreram. A cerimônia de premiação ocorreu no auditório da Escola Naval portuguesa, contando com a participação do Presidente da República de Portugal, Jorge Fernando Branco de Sampaio.

O trabalho premiado dos aspirantes brasileiros constou dos seguintes tópicos: Intróito; Rumo ao mar – O começo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (Antecedentes históricos, A Religião, A cultura renascentista, A situação econômica, O ambiente político, Avanço tecnológico e Comunidade de Língua Portuguesa); Uma analogia com o presente (Semelhanças, A bipolaridade mundial, A busca do desconhecido, A ampliação do horizonte, A árdua e imprecisa conquista, Diferenças – Os espectadores e O limite da influência humana); O oceano da Língua Portuguesa (A sobrevivência da Língua e As Influências de ontem e de hoje sobre a Língua Portuguesa); Conclusão e Bibliografia.



Delegação brasileira na Escola Naval de Portugal. Da esq. p/ dir: Aspirante (IM) Uriel, Aspirante (FN) Bragança, Contra-Almirante Castro Leal, Contra-Almirante Rebelo Duarte, Capitão-de-Corveta Álvaro e Aspirante Radé

ALMIRANTE MONTEIRO ASSUME PRESIDÊNCIA DA ACADEMIA BRASILEIRA DE MEDICINA MILITAR

O Vice-Almirante (Md) José Carlos Monteiro de Melo assumiu, no dia 8 de dezembro de 2000, a presidência da Academia Brasileira de Medicina Militar, para o biênio 200/2002. Na ocasião, fez o seguinte pronunciamento:

“Há exatos 59 anos, em 8 de dezembro de 1941, formava-se a Academia Brasileira de Medicina Militar. O mundo vivia então sob os impulsos de uma degenerescência moral que fizera eclodir a Segunda Guerra Mundial. Acalentado pelo sonho de unidade doutrinária para as questões que envolviam os complexos problemas de saúde do País, um grupo reunia-se, pela primeira vez, com objetivo de congregar profissionais médicos, dentistas e farmacêuticos.

Essa união vinha da égide da medicina militar, com a preocupação maior de unificar sentimentos e análises, promovendo o desenvolvimento, tendo como consequência natural um importante entrosamento com o meio civil, dado ao apoio e ressonância encontrados no seio das Forças Armadas.

Considero a Medicina o ramo do conhecimento humano que mais tem sido beneficiado pela informática. Atualmente, temos conhecimento, quase que instantâneo, de meios diagnósticos, de arsenais terapêuticos e de novas técnicas cirúrgicas que, antes, levavam semanas, meses, ou mesmo anos, para chegar até nós. A transmissão de informações em tempo real conseguiu eliminar, completa e felizmente, o monopólio do conhecimento humano.

Ao menos neste aspecto, a globalização tem sido útil a milhões de pessoas, entre profissionais e pacientes.

Quem ousaria acreditar, por exemplo, durante os conflitos no Vietnã, que um cirur-

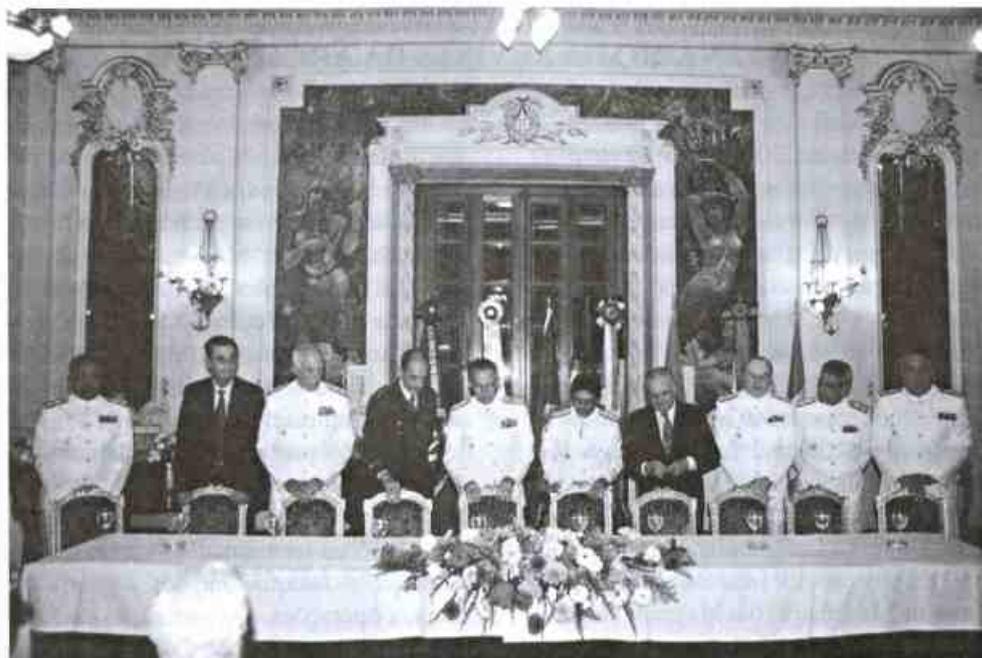


gião, estando nos Estados Unidos, operaria à distância um soldado ferido em combate e atendido em um hospital de campanha em plena linha de frente? Atualmente, isto está se tornando realidade.

As teleconferências e os telecursos avançados são tecnologias corriqueiras.

Mesmo absorvido pelas atividades administrativas, empenho-me ao máximo para acompanhar estas transformações, aplicando-as na prática clínica, sempre que possível, e é com espírito empreendedor que chego a esta Casa.

Ao assumir nesta data o honroso cargo de presidente da Academia de Medicina Militar, respaldado por unânime e envaidecedora votação, avulta-se em mim a enorme responsabilidade que traduz a condu-



Mesa da posse do Almirante Monteiro na Presidência da Academia Brasileira de Medicina Militar

ção desta casa, cuja tradição em aqui reunir sempre importantes figuras do cenário nacional confere-me indisfarçável orgulho e emoção.

Orgulhosamente, perfilo-me ao lado de seus dirigentes máximos, que nortearam suas vidas para o engrandecimento e pelo aprimoramento da arte de curar, suscitando entre o Corpo Acadêmico os sentimentos de união e de conagração; partilhando experiências, avanços e conquistas; perpetuando a integração e o fortalecimento das Forças, tão brilhantemente representadas.

Proponho que acompanhem de perto a evolução para o novo milênio, otimizando o emprego dos recursos a nós disponibilizados, em prol desta Casa, disseminando o nosso conhecimento, principalmente entre os mais jovens, ou seja, entre aqueles que garantirão a perenidade de nossas tradições, dos nossos propósitos de progresso do País e pela estabilidade de suas instituições.

Mudam as épocas, mudam os homens, mas, felizmente, permanecem os sonhos e os ideais, que neste momento, e solenemente, vos reafirmo. Permaneceremos fiéis às metas do conagração médico em todos os níveis, mobilizando profissionais de saúde, e voltando-nos sempre para os elevados propósitos de preservação dos valores humanos, que esta Casa tão bem soube defender desde sua criação.

Ao meu antecessor, Brigadeiro Ricardo Germano, agradeço a oportunidade grata de seu convívio, cujos exemplos e experiências procurarei somar.

Aos amigos, agradeço a presença. À minha mulher e aos meus filhos, a certeza de contar mais uma vez com a compreensão de sempre.

Aos companheiros desta jornada que ora se inicia concito à nova chama que surge a cada renovação em nossas vidas, impulsionando-nos rumo às realizações que já apontam no horizonte.”

REVISTA DE PUBLICACIONES NAVALES – CENTENÁRIO DA REVISTA DA ARGENTINA

A RMB recebeu o exemplar nº 675 – 1ª quadrimestre de 2000 – da *Revista de Publicaciones Navales*, da Armada Argentina, comemorativo do seu centenário.

Cabe-nos ressaltar a qualidade da revista e a gama de assuntos abordados. No editorial está o facsimile da primeira página do nº 1, de 10 de maio de 1901.

O Capitão-de-Fragata Carlos Ignacio Ruda, que representou a publicação no 1º Encontro Continental de Diretores de Revistas Marítimas, realizado no Chile no ano passado, nos encaminhou, com cordiais palavras, o referido exemplar. Este se encontra à disposição dos interessados na Biblioteca da Marinha, à Rua Mayrink Veiga, nº 28, Centro, Rio de Janeiro.

Da seção “Opiniones”, constam os seguintes artigos: “O centenário da revista”; “A Esquadra Argentina – descrição e conceitos permanentes”; “A Aviação Naval”; “Modernização da Infantaria de Marinha”; “A Força de Submarinos para o século XXI”; “Cem anos de informação profissional”; “Influência do clima nos soldados em campanha”, “O submarino classe *U-212*” e “A inserção do porto de Bahia Blanca no Mercosul”.

Na seção “Transcripciones”, encontramos matérias relacionadas às armas, a comunicações, a equipamentos, à guerra anfíbia, a operações, à organização e ao Poder Naval.

‘IATELIZAÇÃO’ DA MARINHARIA

A Conamar criticou, no número 55 de sua publicação *Escoteiros do Mar*, a “iatelização da Marinharia”, que é o linguajar utilizado pelos iatistas brasileiros em substituição ao tradicional linguajar marinho. Diz a matéria:

“Os Escoteiros do Mar, tradicionalmente, falam a linguagem marinha e procuram usar a terminologia geral em uso na Marinha. A publicação que consolida aquela cultura é o *Dicionário Marítimo Brasileiro*, que foi publicado pela primeira vez em 1877. O Clube Naval, fundado em 1884, assumiu em seu estatuto a responsabilidade de, periodicamente, atualizá-lo, de modo a acompanhar o desenvolvimento da ciência e técnicas navais. A última edição é de 1996. A publicação é o tira-teima dos marinhos de hoje em tudo o que diz respeito ao uso correto dos termos navais. Recentemente, no escalão da Direção Nacional da União dos Escoteiros do Brasil (UEB), ficou decidido que será editado o *Manual*

dos Escoteiros do Mar, que irá preencher a grande lacuna existente na literatura escoteira e cuja falta se faz sentir nos grupos escoteiros e, até mesmo na condução dos cursos técnicos de mar. Certamente, a nova publicação irá conservar a linguagem marinha tradicional incorporando algumas peculiaridades do escotismo, que ao longo de mais de 80 anos já construiu a sua cultura escoteira.

Freqüentemente, os Escoteiros do Mar são convidados a participar de regatas em que participam barcos associados a clubes náuticos. Inevitavelmente, ouvem um novo linguajar, próprio dos iatistas que têm em comum o gosto pela prática da vela. É natural e salutar que isso aconteça. O esporte da vela competitiva cresce dia a dia em todo o mundo.

No escotismo do mar, a prática da vela deve ser uma preocupação constante mesmo sem contar com embarcações de alto de-

sempenho veleiro; a bordo, ao içarem os panos, os escoteiros têm o privilégio de saborear um bom bordejo. Os escoteiros do mar devem ser orientados para participarem de regatas imbuídos de são espírito esportivo. Certamente, subir ao pódio é muito gratificante; mas também tem mérito as guarnições que completaram o percurso fazendo o melhor possível e competindo com lealdade. Não se pode esquecer que, ao se guarnecer uma embarcação para navegar a remo ou a vela, o sistema de patrulha deverá ser aplicado sempre que possível; assim procedendo, se está pensando também na educação dos jovens.

Sem dúvida, não há nenhuma razão para que os escoteiros do mar abandonem o seu

linguajar marinheiro e contribuam para a "iatelização" da marinharia. Por que não se pode continuar a dar o brado de "Virar por d'avante!", "Virar em roda, orçar!", "Arribar!", "Ganhar barlavento!", "Cambiar e caçar os panos!"? Ao se referir à direção do vento, dizer que está ele soprando de um dos pontos cardiais ou colaterais da rosa dos ventos, ou que se está navegando com "amuras a bombordo ou boreste em bolina cochada"?

Quem sabe se um dia os valorosos iatistas brasileiros, reconhecidos internacionalmente pelos seus méritos, irão *descobrir* o sabor tradicional do linguajar usado há séculos pelos que nos antecederam nas lides do mar?"

MARINHA SOVIÉTICA E RUSSA (1946-1999)

A RMB recebeu da *Rivista Marittima*, da Itália, dois suplementos tratando do tema "Marinha Soviética e Russa (1946-1999), de autoria do publicitário naval Francesco Fatutta. O primeiro volume (novembro/1999), com 224 páginas, descreve

unidades de superfície maiores e menores e unidades submarinas. A segunda parte do suplemento (novembro/2000), com 240 páginas, é dedicado à apresentação das unidades menores da Marinha russa. (*Rivista Marittima* 11/99 e 11/00)

PRÊMIOS PARA PRODUTOS ELETRÔNICOS MARÍTIMOS EM 2000

A Associação Nacional Eletrônica da Marinha (NMEA), dos Estados Unidos, concedeu prêmios aos produtos de dez companhias em 23 categorias na Convenção e Exposição Anual da associação, que aconteceu no Sanibel Harbour Resort, em Fort Myers, entre 18 a 21 de outubro de 2000.

Os prêmios são oferecidos anualmente para reconhecer excelência em projeto, desempenho e confiança dos produtos eletrônicos da Marinha. Os premiados são selecionados através de voto de negociantes em eletrônica de Marinha, distribuidores e outros profissionais da indústria. De acordo com o regulamento, cada membro ativo da NMEA recebe um voto, e mais um

adicional para cada certificado de técnico em eletrônico de Marinha.

A NMEA é uma associação comercial de fabricantes, distribuidores, negociantes, representantes de vendas, técnicos e de outros profissionais envolvidos na indústria eletrônica de Marinha. A associação patrocina programas visando melhorar o profissionalismo em todos os níveis da indústria eletrônica de Marinha, incluindo um programa de certificação nacional para técnicos em eletrônica marítima e o bem conhecido modelo NMEA 0183 para troca de dados. Em 2001, a NMEA apresentará seu novo modelo, o NMEA 2000, e uma série do modelo para instalação de equipamentos eletrônicos marítimos.

CATEGORIA	PRODUTOS PREMIADOS
Piloto automático, esportivo	Simrad AP20
Piloto automático, comercial	Simrad AP9MK3
Bússola eletrônica	KVH AZ1000
Bússola giratória	Raytheon Anschutz Standard 20
Cartografia eletrônica	C-MAP NT
Console GMDSS	Furuno RC1515
Navegador GPS/DGPS	Northstar 952XD
Instrumentação	Raytheon Autohelm ST60 Series
Antena marítima	Shakespeare Galaxy 5225-XT
Produto de especialidade marítima	Northern Airbone Technology Satfind-406 GPIRB
Plotter de navegação	Northstar 961XD
Software de navegação	Raytheon Raytech Navigator
Radar, esportivo	Furuno 1800/1900 Series
Radar, comercial	Furuno FR2115
Satélite de comunicação	KVH Tracphone 25
Sonar	Furuno CH250
Rádio-telefone SSB	ICOM IC-M710
Antena de TV estabilizadora	KVH Tracvision 4
Rádio-telefone VHF, fixo	ICOM IC-M127
Rádio-telefone VHF, portátil	Standard Horizon HX350S
Vídeo Sounder/Fishfinder, esportivo	Furuno FCV582L
Vídeo Sounder/Fishfinder, comercial	Furuno FCV292
Best of Show	Furuno FCV-1200 Series Echosounder

COMANDANTE DA MARINHA É CITADO NA REVISTA MARÍTIMA DA ITÁLIA E RESPONDE A PERGUNTAS DA *NAVAL FORCES*, DA ALEMANHA

O Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles, Comandante da Marinha, foi citado na *Rivista Marittima* de novembro de 2000, em face do seu artigo publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2000.

A revista italiana faz um resumo de artigo do Almirante Chagasteles, mostrando os pontos capitais e ressaltando as suas opiniões a respeito da posição do Brasil no cenário mundial. Cita também os comentários sobre o aperfeiçoamento qualitativo e quantitativo das Forças Armadas e da Marinha em especial, sobre os planos para o futuro e sobre o esforço para obter maiores recursos para dotar a Marinha dos meios considerados imprescindíveis para torná-la adequada e compatível com o destino do País.

No que diz respeito às respostas do Almirante Chagasteles, à revista alemã *Naval Forces*, estas abordaram o papel da Mari-

inha do Brasil nos cenários internacional e sul-americano e comentaram o relacionamento com as diversas Marinhas, aí incluídas as das Américas, da África e da Europa, na realização de exercícios conjuntos e/ou isolados.

O nosso comandante discorre sobre a preocupação com a Amazônia, a respeito do esforço empreendido pela Marinha para atender às tarefas tradicionais e inerentes às Marinhas, ainda mais considerando que o País tem elevada dependência do mar para suas relações comerciais.

Apresenta ainda o nosso empenho em desenvolver pesquisas e tecnologias próprias, acrescentando como pontos de destaque os projetos de plantas de propulsão; de sistemas de comando, controle e comunicação; de armamento; de modernização das fragatas classe *Niterói* e dos navios

varredores *Aratu* e patrulhas fluviais; da construção das corvetas classe *Inhaúma*, que, após oito anos de experiências operacionais, teve o projeto modificado, tornando-se a corveta classe *Barroso*.

O Almirante Chagasteles também responde sobre a construção do quinto submarino *Tupi*, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro,

enquanto o projeto inteiramente nacional de submarino está sendo desenvolvido, além do barco-patrulha oceânico.

Comenta finalmente a respeito da implementação da aviação naval de asa fixa com os A-4 *Skyhawk* no Navio-Aeródromo *Minas Gerais* e agora no *São Paulo* (ex-*Foch*).

NAUTIMODELISMO NA BAHIA

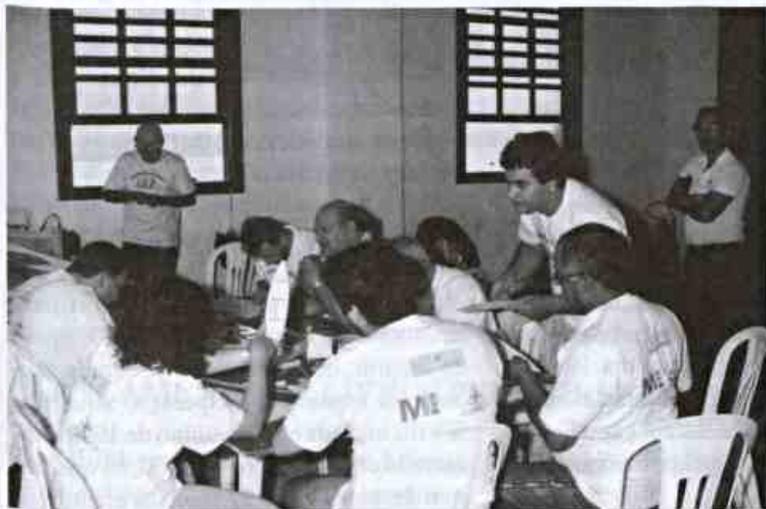
O Clube de Nautimodelismo da Bahia, tem realizado uma série de eventos que pretendem dinamizar a prática e divulgar o modelismo naval naquele Estado. No ano passado, entre setembro e novembro, a diretoria da entidade organizou as 1ª e 2ª Oficinas de Nautimodelismo de Salvador, realizadas no Museu Náutico da Bahia, situado no Farol da Barra, e realizou uma exposição de nautimodelismo no Dique do Cascão, no 19º Batalhão de Caçadores do Exército, também em Salvador. A diretoria da entidade é representada pelo seu presidente, André Luiz Ramos de Carvalho e o clube se localiza na Praça Amigos da Marinha, Forte de Santa Maria, Porto da Barra, em Salvador.

A 1ª Oficina de Nautimodelismo de Salvador foi realizada nos dias 2 e 3 de setembro de 2000. Dela participaram dois instrutores, Ivo Loeb e Paulo Neves. Seu objetivo foi a construção de um modelo estático de veleiro classe *Dory* e contou com a presença de oito modelistas e mais seis interessados. A mídia acompanhou e divulgou o evento, que registrou grande número de visitantes.

A 2ª Oficina de Nautimodelismo de Salvador foi realizada nos dias 11 e 12 de novembro, tendo como instrutor Antônio Henrique Dantas Silvas. A tarefa foi a construção do modelo da Lancha *Shadow*, *stealth* (furtiva), semi-escala, com 65 cm

de comprimento e 15,5 cm de boca. A técnica utilizada foi a de papelão e cartolina. Estiveram presentes nove modelistas e houve grande afluência de visitantes. O Banco do Brasil patrocinou as camisetas alusivas a estas duas oficinas.

Na Semana da Criança, realizada no Dique do Cas-



ção, no 19º Batalhão dos Caçadores do Exército de Salvador, em 11 de outubro de 2000. Nela, quatro modelistas apresentaram dois veleiros, uma lancha elétrica e um rebocador. Sendo dia útil, o número de participantes foi reduzido, porém os modelos colocados



n'água fizeram a festa para as crianças, estas sim em bom número.

prática do modelismo naval operacional, oferecido pelo comandante do Batalhão, Coronel Luiz Celso de Oliveira.

ATIVIDADES DA COMISSÃO PARA OS RECURSOS DO MAR

Por ocasião do 21º aniversário da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), no dia 19 de dezembro de 2000, o Contra-Almirante Luiz Antônio Monclaro de Malafaia expediu a Ordem do Dia nº 2, da qual publicamos o seguinte trecho.

“Ao longo do último ano, várias foram as atividades que contaram com o apoio da Secirm, dentre as quais podemos salientar as seguintes: a Operação Antártica XVIII, iniciada em novembro de 1999 e encerrada em novembro de 2000, na qual foram desenvolvidos 17 projetos científicos

por 90 pesquisadores; 28 expedições ao Arquipélago de São Pedro e São Paulo, com a presença de 62 pesquisadores; lançamento de nove bóias de deriva e uma fixa pelo Programa Nacional de Bóias (PNBOIAS); realização de três cursos de treinamento sobre Gerenciamento Costeiro Integrado; ações diversas voltadas para o Programa de Mentalidade Marítima nas áreas do Co-

mando do 2º, 5º e 7º Distritos Navais; inúmeros cruzeiros em prol do Programa Revizee, utilizando embarcações da Marinha, da FURG, do Ibama e da Petrobras; conclaves internacionais relacionados com os Programas Antártico, de Levantamento da Plataforma Costeira e de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Jurídica Brasileira.”

FIM DE SEMANA NO CENTRO

Foi realizada, nos dias 10 e 11 de fevereiro, a 30ª edição do “Fim de Semana no Centro”. O programa, patrocinado pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, tem contado com público crescente e apresenta como ponto alto das atrações o que a Marinha oferece, ou seja, o Espaço Cultural da Marinha (ECM), os navios-museus, as exposições permanentes e temporárias, a Ilha Fiscal, o passeio marítimo no Rebocador *Laurindo Pitta* e o Museu do Corpo de Fuzileiros Navais.

O Serviço de Documentação da Marinha (SDM) tem se esforçado continuamente para conservar o elevado nível de apresentação e na recepção aos que nos visitam.

A programação da 30ª edição constou de: Visita ao Espaço Cultural da Marinha.

Na Sala de Exposições Temporárias, foi mostrada a exposição “Villegagnon e a França Antártica”.

Na atividade infantil “Aviso aos Pequenos Navegantes – Vida a Bordo”, uma equipe de educadores conduziu crianças e seus responsáveis em visita ao ECM e as crianças uma oficina de barcos.

– Visitação ao Navio-Museu *Bauru* e Submarino-Museu *Riachuelo*;

– Visita guiada à Ilha Fiscal; Passeio marítimo, acompanhado por guia turístico, “Conheça nossa Marinha”, a bordo do Rebocador *Laurindo Pitta*. A bordo, os visitantes puderam ver a exposição “A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial”.

– Visita guiada ao Museu do Corpo de Fuzileiros Navais da Fortaleza São José.

1ª JORNADA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA NAVAL E MARÍTIMA

Foi realizado entre 8 e 10 de novembro passado, na Argentina, a 1ª Jornada Internacional de História Naval e Marítima. Organizado pelo Departamento de Estudos Históricos e Navais e pela Universidade de El Salvador, de Buenos Aires, o evento contou com a participação de dois representantes da Marinha do Brasil: Vice-Al-

mirante (Refº) Helio Leoncio Martins e a Capitão-de-Corveta (T) Edina Laura Nogueira da Gama. O Almirante Leoncio apresentou a comunicação “A Cartografia da Costa Brasileira desde 1500” e a Comandante Edina o trabalho “O Patrimônio Histórico e Cultural na Marinha do Brasil”. (*Informativo Cultural*, nº 4/00)

LANÇAMENTO DE LIVROS PELA BIBLIOTECA DO EXÉRCITO

A Biblioteca do Exército e Editora (Bibliex) nos encaminhou duas importan-

tes obras que, agora, estão fazendo parte do acervo da Biblioteca da Marinha.

O primeiro livro, *Civilização, Guerra e Chefes Militares*, de autoria do Coronel João Batista Magalhães (1887-1966) é, conforme a apresentação assinado pelo Coronel Amerino Raposo Filho, "considerado acima e além da época do autor, revelando notável pensador, com incursões insistentes e de grande percuciência ao nível filosófico-social. É, na verdade, fonte de consulta obrigatória aos que se debruçam sobre a guerra como fenômeno kantiano e contingente da civilização, na sua longa evolução no tempo-espaço histórico-cultural. Nessa titulação ternária de um trabalho extenso, J.B. Magalhães oferece uma visão da humanidade, em dimensão global e evolutiva, revelando o Mundo Ocidental. Nesse contexto, privilegia a guerra, no desenvolvimento científico-tecnológico dos meios, crescentemente complexos, das armas e das organizações. Configurando o tempo histórico-político-estratégico e o espaço estratégico-operacional, o autor viaja longamente pelas principais lutas, conflitos político-militares e instituições jurídico-políticas do Estado, nas diversas eras da caminhada da sociedade, dos equipamentos e armas oferecidos pela evolução científico-tecnológica, detendo-se em vários momentos para pinçar a figura de chefes militares eminentes, destacando seus valores ético-morais e profissionais de maior relevo.

O livro apresenta, portanto, importante contributo ao estudo da guerra como fenômeno político-social, por excelência, com peculiaridades morfológicas e tipológicas, variáveis segundo a evolução do processo civilizatório. O autor se propõe ao "exame das suas transformações em presença das razões que as determinaram". Guerra-civilização é o *leitmotiv* de todo o exaustivo trabalho; guerra, menos como continuação da política do que, às vezes, como falência polemo-

lógica ou, até como objetivo, por ela formulado ou aceito".

A segunda obra é *A Engenharia Militar portuguesa na construção do Brasil*, de autoria do General-de-Exército e Acadêmico Aurélio de Lyra Tavares (1905-1998). Na apresentação à obra, o General-de-Divisão Carlos Patrício de Freitas Pereira diz: "O livro, fruto de mais de 30 anos de aprofunda-das pesquisas, revela o significado do papel exercido pelos engenheiros militares no Brasil Colônia e após a Independência na configuração territorial desse país-continentes e constitui importante capítulo da História Militar luso-brasileira.

O profissionalismo que sempre norteou, desde priscas eras, os integrantes da Arma do azul-turquesa e do "castelo lendário" é atestado pelo alto padrão dos trabalhos de mapeamento realizados, das fortificações erguidas e das vias de comunicação abertas no território brasileiro, da Amazônia aos Pampas e do Pantanal ao litoral do Atlântico.

Indispensável para se conhecerem as origens remotas da Engenharia Civil e Militar nacional, a evolução do ensino dessa ciência e o desenvolvimento da Arquitetura cá entre nós, apresenta também instigante tópico sobre o emprego do binômio artilharia-engenharia e elucidativos capítulos a respeito do Arquivo Real Militar, extraordinário legado de precioso acervo na luta incansável para trazer à Colônia profissionais competentes, a fim de estruturar o seu sistema defensivo e construir o Brasil.

No final do livro, como valiosa fonte de consulta, encontrar-se-á relação em ordem alfabética dos engenheiros mandados da Metrópole para o Brasil no período colonial, com a respectiva síntese biográfica, com citação especial para Ricardo Franco de Almeida Serra, o herói de Forte Coimbra."

DISCURSO DO COMANDANTE DO EXÉRCITO NO ALMOÇO COM O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O General-de-Exército Gleuber Vieira, Comandante do Exército, durante o tradicional almoço que reúne os oficiais-generais com o Presidente da República ao ensejo do final de ano, pronunciou, no Clube Militar, de Brasília, no dia 12 de dezembro, o seguinte discurso:

“Pela sexta vez, as Forças Armadas brasileiras, representadas por seus oficiais-generais e, agora, com a presença do Sr. Ministro da Defesa, saúdam Vossa Excelência ao ensejo do fim do ano.

Este encontro não é apenas manifestação de cortesia natalina. Aqueles afeitos às virtudes cultivadas pelo militar e ao conteúdo anímico da profissão bem sabem que as suas manifestações de respeito e estímulo à disciplina e à hierarquia são autênticas, legítimas e dirigidas àqueles que a elas credenciam.

Senhor Presidente. Finda mais um período de trabalho intenso, sob os influxos de um mundo cambiante e muitas vezes contraditório. Que fala em paz e faz a guerra. Que discursa sobre o valor da vida e despreza na realidade dos contenciosos resolvidos em violentos conflitos. Mundo que faz difícil a prosperidade, quando os ventos da globalização levam progresso e bem-estar para uns e incertezas, barreiras e vetores de fragmentação para outros.

Ao sabor desses ventos, o Brasil vence dificuldades, esbarra em surpresas, mas abre promissoras janelas e alimenta fundadas esperanças.

Mas bem sabe Vossa Excelência que os tempos têm sido difíceis. A Marinha, o Exército e a Aeronáutica buscam forças, sabe

Deus onde, em gigantesco esforço de superação, para atenuar os efeitos negativos da prolongada estiagem orçamentária.

Fazem da abnegação, da competência, da dignidade e do estoicismo seus instrumentos para resolver a complexa equação de tantas incógnitas, para nada exigir além do que pode o Brasil, enquanto não se permitem ser nada menos do que o Brasil exige.

EB



General-de-Exército Gleuber Vieira, Comandante do Exército

Aplicam toda sua fortaleza afetiva, toda a sua compreensão do momento brasileiro para entender restrições tanto em nossas expectativas profissionais como nos modestos anseios de nossas famílias – cujos integrantes são a presença solidária e o suporte constante nos rigores e exigências da profissão.

Como a boa gente brasileira, cooperativa e solidária, mesclam o jeito com a inteligência e a criatividade. Têm consciência que uma Força Armada perde rapidamente sua qualidade quando, por ingenuidade ou visão curta, o papel do estamento militar na projeção de uma nação é subestimado. Sabem, igualmente, que muito custa em tempo, esforços e recursos, resgatar memória, reciclar conhecimentos, requalificar pessoas, renovar auto-estima e recuperar eficácia. E, por isso, sacrificam-se, desdobram-se, concentram esforços para que não sofra danos o conteúdo de valores que fundamentam as instituições que se afirmam permanentes e estão sintonizadas com os interesses maiores do País.

Como tem acontecido ao longo de nossa história, as ameaças indesejadas surgem e despertam a sociedade para os ris-

cos que a fazem lembrar de suas Forças Armadas.

Os conflitos potenciais ou ativos no entorno brasileiro; a presença cada vez maior do ilícito nos grandes centros urbanos, corroendo o tecido da sociedade, e os desafios impostos ao aparato de segurança pública fazem com que, quase de repente, em súbito despertar para o problema, a população, a mídia, personalidades nacionais, resgatem a importância de conceitos como segurança e defesa, termos mantidos em maldição por longo tempo.

As Forças Armadas entendem perfeitamente o momento que vive o Brasil, adolescente forte, talvez ainda sem a plena consciência de seu poder, experimentando as alternâncias próprias dessa fase da vida, entre espasmos de imaturidade e de grandeza.

O peso específico e a conjuntura do País, tal como se apresentam hoje, autorizam pensar

que horizontes mais claros se aproximam. As ações de governo caminham rumo ao fortalecimento dos instrumentos de poder, percepção a ser incentivada se o Brasil realmente aspira grandeza, como faz sentir sua visível, reconhecida e respeitada projeção internacional, engrandecida, inegavelmente, nos períodos presidenciais de Vossa Excelência.

É oportuno lembrar a visão de estadista do nosso Presidente, quando, ao tomar posse em janeiro de 1995, afirmou:

“Como Comandante-em-Chefe das nossas Forças Armadas, estarei atento às suas necessidades de modernização, para que atinjam níveis de operacionalidade condi-

zentes com a estatura estratégica e com os compromissos internacionais do Brasil...” E, adiante: “...para conduzir a adaptação gradual das nossas forças de defesa às demandas do futuro...”

Em agosto do mesmo ano, em São José dos Campos, disse ainda:

“... a defesa de nosso território não comporta improvisações. Necessita planejamento e atualização constante, apoio orçamentário e credibilidade militar. Assim, o reconhecimento e o apoio do governo não podem ser apenas retóricos.”

Como tem acontecido ao longo de nossa história, as ameaças indesejadas de um mundo cambiante e muitas vezes contraditório – que fala em paz e faz a guerra – surgem e despertam a sociedade para os riscos que a fazem lembrar de suas Forças Armadas

Corroborar sua visão do estadista, Senhor Presidente, reconhecer que, na prática, o Brasil mudou sua face.

Suas Forças Armadas orgulham-se de honrar suas responsabilidades perante esse novo Brasil e a elevada confiança que a sociedade lhe concede.

São integradas por profissionais na

plena acepção do termo.

Profissionais porque se submetem, mesmo no dia-a-dia da paz, ao risco constante de vida, vida comprometida com a Pátria.

Profissionais porque, voluntária e conscientemente, aceitam os rígidos preceitos hierárquicos e disciplinares, dedicados com exclusividade à profissão, disponíveis todo o tempo, convergindo esforços e atitudes mentais positivas, imunes aos personalismos vazios, às incompreensões gratuitas e às investidas de pessimistas e detratores.

Profissionais porque, a despeito das dificuldades conjunturais, em qualquer épo-

ca e em qualquer lugar, mantém um elevado nível de saúde física, mental e afetiva, cultuando valores imperecíveis e ética irrepreensível, praticando as necessárias virtudes e exemplificando a lealdade em todos os sentidos.

Estas são as Forças Armadas com profissionais e respectivas famílias, cujas peculiaridades Vossa Excelência bem conhece.

Essa é a gente militar que respeita seu honrado chefe supremo e nele confia, re-

conhecendo-o lúcido e capaz de conduzir o Brasil ao futuro de grandeza, paz e prosperidade que todos almejamos. E é em nome dessa gente que tenho a satisfação de expressar ao chefe da Nação brasileira, Comandante Supremo das Forças Armadas, à sua Excelentíssima esposa e familiares, votos sinceros de um feliz Natal acontecendo a cada dia do próximo Ano Novo." Concluiu o Comandante do Exército Brasileiro.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA É CITADA EM PORTUGAL

A *Revista Militar* (Portugal) nº 2.387, de dezembro de 2000, às páginas 1.180 e 1.181, publica notícia sobre a *Revista Marítima Brasileira* do 2º trimestre de 2000.

A matéria apresenta especial registro sobre os 20 anos da existência de mulheres

militares na nossa Marinha de Guerra e depois cita alguns dos artigos publicados. Destacam o Congresso Internacional da Imprensa Militar, os artigos sobre estratégia e sobre a formação do oficial de Marinha do Corpo da Armada.

LANÇAMENTO DE SELOS DA SÉRIE "NAVIOS"

Noticiamos na *RMB* do 3º trimestre de 2000 o lançamento de dois selos da série "Navios" -- Navio-Escola *Brasil* e Navio Veleiro *Cisne Branco* -- como parte das co-

memorações do 135º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo. Naquela ocasião, não obtivemos os referidos selos, porém, agora, os publicamos.

Brasil
RS 0,27



Navio-Veleiro Cisne Branco

Brasil
RS 0,27



Navio-Escola "Brasil"

Na cerimônia de lançamento dos selos, a diretoria da ECT destacou:

"O Navio-Escola *Brasil*, que desempenha notável papel na formação naval brasileira, além de importante instrumento de

diplomacia, alia a capacidade tecnológica militar à prática, na medida em que o próprio navio e grande parte de seus equipamentos e sensores foram construídos em nosso País.

“O Navio Veleiro *Cisne Branco*, construído à imagem dos grandes veleiros antigos, também representa um valioso e completo instrumento para a formação marinheira.

“No ano em que comemoramos os 500 anos do Descobrimento do Brasil pelos navegadores portugueses, retratar os navios que representam o desenvolvimento da Marinha do Brasil e divulgam a cultura brasileira e as nossas tradições navais em

portos nacionais e internacionais configura-se como uma nobre tarefa, enaltecendo nosso patrimônio tecnológico e, principalmente, humano.

“Os Correios se sentem honrados em homenagear a Marinha do Brasil neste importante evento de comemoração ao 135º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, lançando uma série de selos que irá perpetuar este momento de grande importância para nós brasileiros.”

QUINHENTOS ANOS DE HISTÓRIA DO BRASIL

A Biblioteca do Exército Editora (Bibliex) lançou, no final do ano 2000, o livro *Quinhentos anos de História do Brasil*, mais uma obra do professor Guilherme de Andrea Frota. Da apresentação de Arno Wehlinh, presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), extraímos o seguinte trecho:

“Esta obra, como as anteriores do autor no âmbito didático, beneficia-se de sua prolongada vivência nas salas de aula, notadamente na regência da disciplina História do Brasil, no Colégio Naval de Angra dos Reis.

O interesse de Guilherme de Andrea Frota em relação à História do Brasil, aliás, não se restringe aos trabalhos didáticos. Pos-

sui também contribuições à história militar brasileira, em especial à história naval, bem como à história do Rio de Janeiro, publicadas em livros e periódicos especializados.

O trabalho de síntese, particularmente em história, é difícil, pois obriga a grande atualização face aos estudos e pesquisas em andamento, além da capacidade de equilibrar harmonicamente conteúdos de significação e densidade muito diversos. *Quinhentos anos de História do Brasil*, nos objetivos a que se propôs o autor, atinge bem a expectativa do que deve ser um trabalho de síntese nesta área.

A linguagem do autor, fluente e precisa, facilita a passagem das informações a um público não especializado.”

PRIMEIROS ABASTECIMENTOS NA NOVA PONTE DO DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEIS

O Rebocador de Alto-Mar *Triunfo* e o Navio-Tanque *Almirante Gastão Mota*, em datas distintas durante o mês de novembro de 2000, atracaram na nova ponte de abastecimento do Depósito de Combustíveis da Marinha no Rio de Janeiro. Esses navios protagonizaram as primeiras fainas de fornecimento de combustíveis e lubrificantes, utilizando diretamente os recursos



disponíveis nessas novas instalações, que dispõem do material e pessoal exigidos pela Lei nº 9.996/2000, de prevenção ambiental.

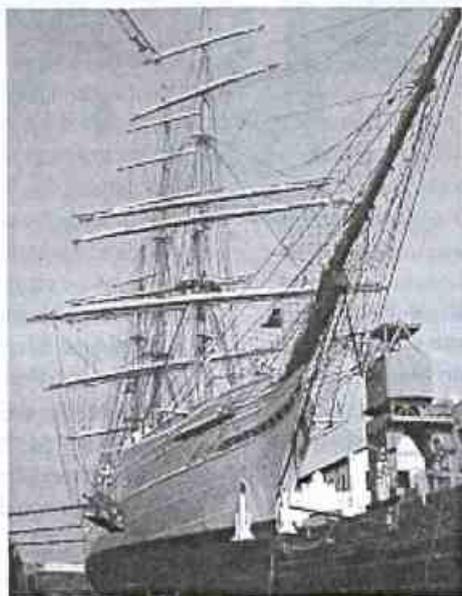
Coube ao *Triunfo* inaugurar o apoio, em 7 de novembro, "atopetando" os seus tanques em duas horas. A faina realizada pelo

Gastão Mota marcou o primeiro abastecimento de um navio do Comando da Força de Superfície diretamente na citada ponte, pois o Navio-Tanque *Marajó* só havia realizado faina de "destaqueio". (Do *Nomar* nº 705, de 05/01/01)

PRIMEIRA DOCAGEM DO CISNE BRANCO

A primeira docagem do Navio Veleiro *Cisne Branco* no Brasil foi realizada pela Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ), marcando o pioneirismo daquela organização militar prestadora de serviços em docar um *tall ship*.

Devido à peculiaridade do formato do casco do navio veleiro, que inviabiliza a utilização de berços laterais, recorreu-se



também de forma pioneira a um sistema de escoramento lateral empregando vigas metálicas especiais, projetadas e fabricadas na própria BNRJ.

O *Cisne Branco*, antes da sua incorporação à Marinha do Brasil, havia docado em Amsterdã, Holanda, empregando tipo similar de escoramento do casco (Do *Nomar* nº 705, de 05 de janeiro de 2001)

ALMIRANTE MAXIMIANO HOMENAGEADO EM RIO GRANDE E PARANAGUÁ

O Almirante Maximiano da Fonseca, ex-Ministro da Marinha, recebeu duas homenagens póstumas no Sul do País recentemente. A primeira delas aconteceu em Rio Grande (RS), onde foi descerrada a placa que deu nome a uma das mais importantes vias da cidade. A Avenida, bem como dois monumentos com a effigie do ex-Ministro, eternizam o insigne ma-



rinheiro na cidade que ele escolheu como sede do 5º Distrito Naval.

A cerimônia foi realizada durante a XIII Convenção Nacional da Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) e contou com a presença

de familiares do Almirante Maximiano (sua esposa, filha e filho). Diversas empresas e instituições governamentais de Rio Gran-

de se uniram à Marinha para prestar essa homenagem.

Pela nova Avenida Maximiano da Fonseca passa expressiva parcela de nossas importações e exportações, em mais de 1.200 caminhões por dia. Já os dois monumentos, erigidos à frente do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande e da Estação Naval do Rio Grande, registram alguns dos feitos do ex-Ministro.

A outra homenagem prestada aconteceu em Paranaguá (PR), onde foi inaugurada a Avenida Almirante Maximiano da Fonseca. O acontecimento contou com a presença do comandante do 5º Distrito Naval, do Prefeito do município, do Capitão dos Portos do Paraná, da presidente da Soamar-PR, Helena Tomiko Sakasaki Medina e de diversas autoridades civis e militares.

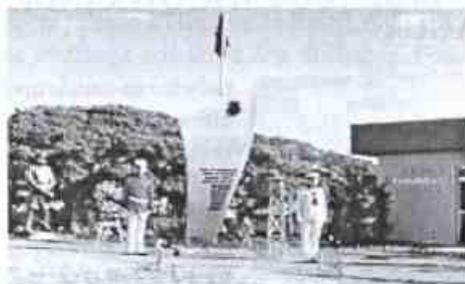


A justa homenagem ao ex-Ministro da Marinha – criador do Corpo Auxiliar Feminino da Marinha, patrono da Sociedade Amigos da Marinha e grande incentivador da construção naval no Brasil – foi concretizada por meio de decreto municipal do prefeito de Paranaguá e soamarino, Mário Manoel das Dores Roque.

A Avenida Maximiano da Fonseca situa-se no centro histórico de Paranaguá e margeia a Praça Marinha do Brasil. Ela completa um conjunto de obras em homenagem aos heróis da Batalha Naval do Riachuelo e em lembrança às atividades da Capitania dos Portos do Paraná.

Por ocasião da inauguração da Avenida, foi descerrada uma placa alusiva à cerimônia e um medalhão com a efígie do Almirante Maximiano da Fonseca.

XIII CONVENÇÃO NACIONAL DA SOAMAR



No período de 29 de novembro a 2 de dezembro de 2000, o 5º Distrito Naval foi palco da XIII Convenção Nacional da Soamar, que reuniu um total de mais de 150 representantes das 45 entidades que a integram.

Os soamarinos encontraram-se para discutir o seu estatuto, empossar a nova dire-

toria e realizar a eleição do novo vice-presidente.

A sessão solene de instalação foi presidida pelo comandante da Marinha, em jantar na Câmara do Comércio do Rio Grande, quando foi empossado o novo presidente da Soamar-Brasil para o biênio 2000/2002, Vilmar Rivoire. Para a Vice-Presidência, foi eleito David Antony Walton, atual presidente da Soamar-Santos.

Durante a Convenção, os soamarinos puderam conhecer um pouco das atividades que o 5º DN tem desenvolvido. Foram dias de muitos eventos, todos apoiados pela sociedade local, que tem se integrado cada vez mais à Marinha.

Os eventos contaram com a cobertura positiva da imprensa da área. Um dos destaques da programação extra-plenária foi a abertura do Panteon de Tamandaré, que sofreu reestrutur

uração completa. Além do paisagismo das instalações antigas, o "novo Panteon" agora conta com um monumento em homenagem a outros três heróis rio-grandinos – o Almirante Abreu, o Comandante Felinto Perry e o Imperial Marinheiro Marçflio Dias –, com um espaço cultural denominado Sala da Memória de Tamandaré e com o Bazar do Zé do Sul, loja que vende suvenires navais.

Houve, ainda, uma assinatura de "apadrinhamento" da Praça da Bandeira,



local da cidade que abriga a estátua do herói Marçflio Dias e na qual encontram-se depositados os restos mortais da mãe do herói. Durante a Convenção, foi inaugurada a Avenida Ma-

ximiano Fonseca, com 12 quilômetros de extensão e dois monumentos em homenagem ao ex-Ministro.

O 5ª DN recebeu também a visita do Navio Veleiro *Cisne Branco*, que, pela primeira vez, navegou sua imponência pelas águas do Sul do País. Nos portos de Paranaguá, Rio Grande e Porto Alegre, o navio foi palco da entrega da Medalha Amigo da Marinha e recebeu milhares de visitantes. (Do *Nomar* nº 705, de 05/01/01)

INSTITUTO DE PESQUISAS REALIZA WORKSHOP EM ACÚSTICA SUBMARINA

O Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM) realizou, com o patrocínio da Secretaria-Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha (Seconcitem), o I *Workshop* em Acústica Submarina (WAS-2000).

O evento, visando à integração com outras instituições nacionais e estrangeiras e ao avanço da tecnologia nacional em Acústica Submarina, contou com a participação de diversos pesquisadores das seguintes instituições: Naval Research Laboratory, Naval Post-Graduate School, Universidade do Algarve, COOPE-UFRJ, FURG, UERJ e Cenpes-Petrobras. Também estiveram presentes representantes do Comando de Operações Navais, da Direto-

ria de Hidrografia e Navegação, da Diretoria de Saúde da Marinha, Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, Centro de Projetos de Navios, Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché, Centro de Hidrografia da Marinha, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Centro de Apoio a Sistemas Operativos e Centro de Análise de Sistemas Navais.

As apresentações versaram sobre tópicos específicos, plenamente relacionados com os projetos desenvolvidos pelo IPqM: Propagação Acústica Submarina, Técnicas de Inversão Geoacústica, Modelagem de Ruído Ambiente e Comunicações Acústicas Submarinas. (*Nomar* nº 705, de 05/01/01)

EMGEPRON É DIVULGADA NA NAVAL FORCES

A edição nº VI/2000 da revista *Naval Forces* divulga a atividade da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). Além de publicar uma fotografia da corveta classe *Inhaúma*, apresenta uma extensa lista dos projetos desenvolvidos com a inter-

ferência da empresa, tais como: construção, modernização e *refit* de navios; sistemas de armas; munição; apoio logístico integrado; sistemas eletrônicos e equipamentos; sistemas de controle tático; *chaff*; minas submarinas.

CARTA DO COMANDANTE DA MARINHA SOBRE CRÔNICA PUBLICADA NO JORNAL DO BRASIL

O *Jornal do Brasil* publicou, no último dia 8 de janeiro, uma crônica assinada pelo Professor Cândido Mendes, sob o título "Ainda o País da Anedota", onde este emitiu sua opinião sobre o acidente com o Submarino *Toneleiro*, ocorrido na noite de 24 de dezembro do ano passado, Dia de

Natal. Abaixo, a crônica e, logo em seguida, a correspondência enviada ao *Jornal do Brasil* pelo Serviço de Relações Públicas da Marinha pedindo o direito de resposta às opiniões do articulista e que fosse publicada a carta do Comandante da Marinha ao senhor Cândido Mendes.

AINDA, O PAÍS DA ANEDOTA Cândido Mendes*

A entrada do novo século não nos perdoa dos incidentes picarescos em que perseveramos, na marca do país pouco sério a que se referiu De Gaulle. Ou da nação que persiste no desfecho da anedota, no que é, para o patrimônio dos povos, uma história que não brinca em serviço, nem se permite a má galhofa, no que se espera da consistência, e da hora certa do rir e chorar ou construir da coletividade toda. Não começamos ainda a sociologia do por que não ganhamos jamais um Prêmio Nobel – em qualquer categoria, e já com um século de galardões – se se omitir o caso de Dom Helder Câmara, abortado – num primeiro paradoxo da nossa inconsistência – pelo próprio governo militar brasileiro. Continuamos o país que sufraga no grotesco o que é tragédia nos cenários do mundo. Ou

nos permitimos a entrega final dos nossos símbolos até da própria nacionalidade, como mandem os espelhos marqueteios, no receiptuário anônimo da globalização. Ou chegamos ao fim do ano, no campeonato de futebol, com o jogo que não acabou.

Eis-nos diante do submarino engolido no cais, entre as rabanadas natalinas de sua tripulação. Ou do estrupício quase perpetrado da Petrobrax, caracterizando, de vez, um dos poucos nomes trazidos à alma do país, tão indigente ainda na conquista da auto-estima nacional. O submersível se incorporou ao imaginário desse 2000, como a vinheta mesma da tragédia. O *Kursk* deu-nos o recado da disciplina dos seus homens, pelo supersangue frio dos que escaparam à explosão devastadora. É saga que se escreve, na força da vontade, num exemplo extra-

* Presidente do Senior Board do Conselho Internacional de Ciências Sociais (Unesco), membro da Academia Brasileira de Letras e da Comissão de Justiça e Paz.

ordinário do aprendizado da morte anunciada. Revelam-no as cartas escritas pelos marinheiros, trancados no último compartimento, a caligrafia insistente em *stacatto*, como a última respiração. O adeus à mulher, como a crônica do anódino, as horas e temperaturas cronometradas do fim, já entrado na contagem regressiva dos limbos.

Pois temos também o nosso submarino, escorrendo ao fundo das águas urbanas da Ilha das Cobras. As primeiras notícias falaram, logo, de possível “falha humana” no desastre. E na noite de Natal permitenos a hipótese inevitável da distração à bordo, afundando o barco, por entre a cerveja e as anedotas, a boa bobagem da ceia óbvia, como óbvia a nave atracada no colo do porto. É quase chão municipal, do asfalto e do aconchego deste Arsenal de Marinha, que pode nos seus *piers*, colar toda Marinha de Guerra, dominó a dominó. Não é, afinal, matéria de monta esta do S-21 fazendo água, como se abriam as garrafas da marujada: só borbulho leve, com uma exuberância dos brindes, levando em queda doce o *Tonelero*, pela largada lei da gravidade. Deita-se a nove metros do nível do mar pachorrento, 150 milhões de dólares, solto de sua coleira e sua amarra, desprendido do regaço de sua tripulação. Tempo de toda forma houve, para saída da tripulação, os quitutes e doces também à salvo, os retirantes apressados, da festa interrompida, com água só pelas canelas.

O *Tonelero*, afinal, está aí – e não está. No que é o peso de sua realidade, mas não ainda do retorno dos olhos de ver da Marinha, do seu garbo, e nós do riso estupefato. Apitos, isolamentos, botes de mergulhadores, no sobrolho da preocupação, aos esgares. A nave caída sobre si mesma, como um paquiderme na sua jaula trancada – e inalcançável, a falta da atenção elementar em que se atracam navios, fecham-se portas ou se apaga a luz. São anunciados tra-

balhos de Hércules os que vão nos repor ao nível do mar o submarino escorregado, e cancelar a história, já subtraída pelos inquéritos secretos à nossa memória perplexa. Ou, quem sabe, afinal, deixar tudo para lá, na perda consentida do submersível, remetível à sucata inexorável.

No entretentes, calem-se as manchetes, como estão fazendo, depois do apatetamento da noite de Natal. Não nos move a ira, nem a revolta nem o choque da perda do patrimônio público e cidadão, da nave à desdita, nem de combate, nem do horror da desgraça do *Kursk*. Mas do despropósito que atingiu, ao invés do sinistro, o instante desastrado; das culpas que podem ir a Papai Noel, ou ao copo a bordo que, afinal, é leve a carne festeira, embutida entre aços e torpedos. Tudo a um saltinho do cais, sem que o S-21 nos dê a certeza que volte, para ficar à cama d'água e ao lar da Ilha das Cobras. Os prazos das conclusões se prorrogam como esperado, que nos inquéritos ninguém é de ferro como os 150 milhões do rico metal, caído no fundo da banheira do Arsenal de Marinha.

Só nos resta a ação popular dos manuais da ira cidadã, diante da possível perda do patrimônio público, semovente, em vias de imobilizar-se nas atirações perpétuas em que nos acostumamos a ver a nossa Marinha em torno da Ilha das Cobras. Quase insensível será o incômodo ou escândalo, enquanto a consciência cidadã não penetrou ainda no terreno das Forças Armadas, sua pompa e sua distância. Não é perda ainda do povo, a do S-21, nem se vence o muro dos segredos dos comunicados sumários e da coisa pública, sumida entre segredos e estratégias, poupada ao estupor e à ira do popular anônimo. Até quando vão se prolongar os inquéritos, já auto-espichados dos primeiros 40 dias? As válvulas de sustentação do barco ficaram, ou não, distraidamente abertas durante o

presumido regabofe? O submarino afundou de si mesmo, por um corte do fio das parcas bélicas? Que atos de heroísmo propiciou a população, em meio à maciota das festas natalinas, a salvar os bolos e mergulhar no escrínio náutico? Quanto devemos esperar para que de novo singre o "Tonelero", transformado, agora, em navio-fantasma da nossa desídia. Não nos dói os lanhos da fiscalidade que é nossa, mas coisa das artes e perigos próprios dos militares, e de seu gasto a fundo perdido.

Venha-nos ao mesmo espaço do ancoradouro, e logo, o porta-aviões da polui-

ção deixada como seu cartão de visitas, na baforada de nuvem espessa, com o que se fez ao largo o ex-*Foch*. Ou nos chegue o novo *São Paulo*, a deslocar, nos *piers* do Arsenal, o *Minas Gerais* já semi-imóvel, semi-embarcação: que se o vele e guarde. Muitas noites de Natal virão até que mudemos a nau capitânia, do nosso orgulho, e da tradição cívico-festeira, desde o Baile da Ilha Fiscal, que remata o latifúndio terrestre da Marinha na Guanabara. E continue o chopinho a bordo, desta marujada, para ninguém botar defeito, como o do S-21 que sumiu entre os seus dedos.

DEVER DE RESPOSTA

O Serviço de Relações Públicas da Marinha enviou ao Diretor da Redação do *Jornal do Brasil* o texto e a carta abaixo, em resposta à matéria "Ainda o País da Anedota", de autoria do Sr. Candido Mendes, publicada em 08/01/01. O texto foi publicado na edição de 12 de janeiro do citado jornal.

"Prezado Senhor:

A respeito da matéria sob o título 'Ainda o País da Anedota', publicada na edição desse jornal de 8 de janeiro de 2001 e assinado pelo Senhor Candido Mendes, participo a Vossa Senhoria que as opiniões nela publicadas causaram perplexidade entre os que tem acompanhado o assunto do acidente com o Submarino *Tonelero*, por denotar desconhecimento e desinformação por parte do autor. Seus equívocos, omissões e questionamentos poderão resultar em impressões erradas para os leitores desse jornal, que são parcela importante de formação de opinião, sobre as providências adotadas pela Marinha para a elucidação de suas dúvidas ou para que ele pudesse melhor elaborar suas críticas, tornando-as dignas de crédito.

Destaco que, desde o dia 25/12/00, a Marinha mantém canal aberto com a imprensa em geral, atendendo da forma mais rápida possível a todas as solicitações de informações apresentadas, seja por meio de resposta direta a jornalistas ou por notas diárias à imprensa, muitas das quais, possivelmente, foram usadas por esse jornal na elaboração de suas matérias que, até o presente momento, têm sido publicadas respeitando os preceitos éticos do bom jornalismo. Talvez o autor do artigo não as tenha lido com a devida atenção, como demonstram suas assertivas sobre o *Tonelero* e sobre os demais assuntos afetos à Marinha por ele tratados.

Consoante com sua tradicional postura de gerir com responsabilidade o patrimônio público, aí incluída a divulgação de informações corretas decorrentes de rigorosa apuração, que ora está em andamento, a Marinha do Brasil, como já amplamente divulgado, aguardará a perícia e a conclusão do competente Inquérito Policial Militar, divulgando, dentro dos prazos legais, as informações sobre as circunstâncias, causas e conseqüências da ocorrência.

Participo que o Submarino *Tonelero* já foi resgatado e encontra-se, presentemente, docado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Por oportuno, transmito cópia da carta encaminhada pelo Comandante da Marinha ao Senhor Candido Mendes.”

TRANSCRIÇÃO DA CARTA DO COMANDANTE DA MARINHA

“Prezado Senhor,

Foi com perplexidade e desapontamento que li o artigo intitulado ‘Ainda o País da Anedota’, publicado no *Jornal do Brasil* do dia 8 de janeiro último, haja vista haver sido redigido por detentor de vasta titularidade.

Parece natural que, como membro da Academia Brasileira de Letras, sua pena possa correr livre e solta, acompanhando os devaneios por ela vazados. Assim, Vossa Senhoria esbanja suposições e preconceitos, apresentando-os como fatos, como matéria transitada em julgado, numa atitude inacreditável para quem figura como membro da Comissão de Justiça e Paz.

Preliminarmente, gostaria de inteirá-lo de algumas realidades que, como brasileiro, não deveria desconhecer, particularmente quando se dispõe escrever sobre elas. A Marinha é uma instituição nacional permanente e regular, mais que secular, voltada não só para o atendimento do que é prescrito na Constituição, e relacionado com a defesa nacional, bem como de inúmeras atribuições subsidiárias. Ela se consubstancia em Esquadra, Forças Distritais, Força de Fuzileiros e elementos de apoio, devidamente balanceados e com atuação em todo o território nacional. Todos esses elementos bem operados e capazes de enfrentar, com igual eficiência, não só as diferentes ameaças visualizadas, bem como de executar inúmeras tarefas adicionais que lhe são impostas.

Particularmente a Esquadra, núcleo de nosso Poder Naval, no ano de 2000, a despeito das agruras orçamentárias, perfez um

total de 1.810 dias de mar. Seus navios ficaram atracados em Niterói, na Ilha de Mocanguê, e não “em atracações perpétuas” em torno da Ilha das Cobras, como consta em seu artigo. Ali ficam apenas os navios em manutenção e o porta-aviões. Também, diferentemente da imagem retratada, a Marinha do Brasil, além de construir e reparar seus próprios submarinos, reparos, também, para outras Marinhas, como a da Argentina que, no momento, tem o ARA *Santa Cruz* sendo submetido a reparos de grande monta no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Da mesma forma, nossos navios são freqüentemente empregados em diversas operações internacionais, inclusive da OTAN, nas quais têm obtido destaque considerável, como até noticiado pela imprensa. Aliás, após o acidente com o Submarino *Tonelero*, a Marinha manteve, a partir do dia 25 de dezembro, permanentemente, canal aberto com a imprensa em geral, atendendo da forma mais rápida possível a todas as solicitações de informações apresentadas, seja por meio de resposta direta a jornalistas ou por notas diárias.

Lamentavelmente, do alto de tantos títulos, tudo o que o senhor conseguiu foi, a partir de um acidente semelhante ocorrido com o HMS *Arthemis*, da Marinha Real Britânica, alinhar, sem nenhum conhecimento de causa, uma série de ‘hipóteses inevitáveis’ de distração a bordo, de ceia óbvia, de garrafas de marujada e outras tais que, se por um lado, dão colorido e picardia ao texto, por outro, traduzem leviandade inaceitável para alguém com suas qualifica-

ções. A propósito, saiba Vossa Senhoria que, como já apurado, não foram encontrados quaisquer indícios de que tenham ocorridos comemorações a bordo.

A afirmativa de que 'os prazos das conclusões se prorrogam como esperado' nada mais é do que prova cabal da forma equivocada como Vossa Senhoria se manifesta. E qual inquérito já foi 'auto-espichado' dos primeiros 40 dias? O acidente ocorreu há exatos 17 dias! Afinal, de que gostaria? De ritos sumários? Pois não parecem pró-

prios de sociedades que buscam a JUSTIÇA nem daqueles que querem, efetivamente, esclarecer fatos, circunstâncias e responsabilidades.

Seu deplorável artigo envolve considerações sobre o porquê de o Brasil jamais ter ganho um Prêmio Nobel. Não parece tão difícil entender, quando um dos representantes da nossa intelectualidade é o primeiro a, tendo chance, denegrir nossa imagem e apequenar nossos méritos." (Do *Nomar* nº 705, de 05/01/01)

NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO MENCIONADO EM REVISTA DA ESPANHA

A espanhola *Revista General de Marina*, de outubro de 2000, página 537, comenta a venda do Navio-Aeródromo *Foch* para o Brasil; menciona que a entrada em serviço do *Charles de Gaulle*, porta-aviões de 40 mil toneladas, de propulsão nuclear, tenha levado a França a negociar o *Foch*.

A revista tece, entre outras, considerações de que houve a remoção do isola-

mento de amianto; que o *Minas Gerais* será substituído após 45 anos de sua aquisição ao Reino Unido e que possivelmente será cedido à Argentina em 2002 (sic); que não houve acordo para que a unidade aérea francesa embarcada fosse também adquirida e que o novo *São Paulo* viajaria para o Brasil no mês de abril de 2001 (sic).

MARINHA COMEMORA O JUBILEU 2000 DO NASCIMENTO DE JESUS CRISTO

Em cerimônia religiosa realizada na Catedral Rainha da Paz, em Brasília, a Marinha celebrou o Jubileu 2000 do nascimento de Jesus Cristo com solenidade e unção, no dia 7 de dezembro. O Arcebispo Militar Dom Geraldo Ávila, presidiu a solenidade acompanhado pelo Capelão-Chefe da Marinha e diversos capelães de outras Forças.

Transcreve-se, a seguir, alguns trechos da homilia de Dom Ávila:

"... Paulo VI dizia que o homem que crê em Deus se torna mais homem. E eu gosto de repetir isso para os militares: o militar que se aproxima de Deus se torna melhor

militar porque a filosofia da vida cristã está bem dentro da filosofia da vida militar. São propostas iguais. Tudo que aprendemos no quartel, toda a cultura militar é baseada nos valores do Evangelho: camaradagem, lealdade, vida de doação, entrega ao próximo, tudo isso é valor do Evangelho. A vida militar assumiu esses valores para serem parte de sua própria vida..."

"Crer em Jesus Cristo é isso: renovar a fé nos valores que Jesus ensinou. E nós temos que lutar por estes valores. Uma das finalidades da vida militar é justamente essa: mostrar a importância dos valores e acreditar neles para poder transmitir à sociedade esta mensagem..."

“... Esta nossa celebração de hoje coincide com a Semana da Marinha. Nós queremos agradecer a Deus todo o bem que a Marinha tem feito ao Brasil; e queremos pedir a Deus que continue a abençoar as famílias da Marinha do Brasil para que ela possa continuar a cumprir a sua missão.

Queremos desejar que esta oportunidade seja fonte de bênçãos e de graças para toda a família da Marinha do Brasil...”

“... A própria vida militar, pela sua presença na sociedade, já é uma presença de evangelização. Meus agradecimentos... Peço a Deus uma bênção para todos.”

FRAGATA LANÇA FOGUETES BOROC E CHAFF NACIONAIS

Como parte do processo de **modernização das fragatas da Classe Niterói**, a Fragata *Liberal* realizou, entre 15 e 17 de fevereiro, dois significativos eventos: lançamentos de foguetes Boroc e despistadores de mísseis Chaff desenvolvidos pela MB.

Foram efetuados lançamentos de dois foguetes anti-submarino Boroc de exercício, sobre bóia, emulados pela primeira vez pelo Sistema de Controle Tático (Siconta MK II), totalmente desenvolvido no Brasil. Nestes lançamentos houve uma completa integração entre o moderno sonar “EDO997F” e o Sistema de Controle Tático. O resultado do teste pôde ser observado pela alça optrônica (EOS), com pontos de queda do armamento bem próximos aos alvos (12 metros), tendo sido gravados pelo Sistema de Gravação de Vídeo existente a bordo (vide ao lado).

No lançamento de Chaff nacional realizado pelo Sistema de Lançamento de Despistadores de Mísseis (SLDM), produzido pelo Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), foram utilizados 15 foguetes para a medição de seção reta radar da nuvem por eles produzida. Em uma primeira fase, a medição de seção reta

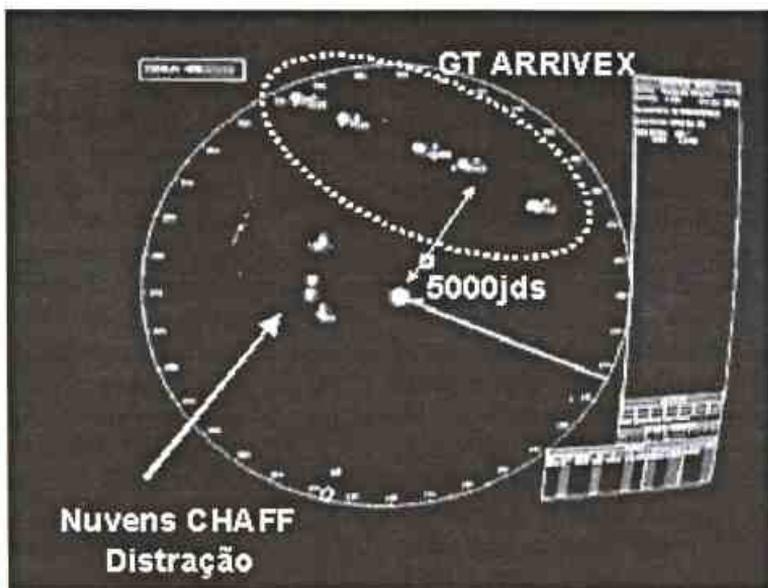
radar contou com o apoio da Corveta *Frontin* e, em uma segunda, para o Grupo-Tarefa Arrivex que incluiu o recém-incorporado Navio-Aeródromo *São Paulo*. Os resultados obtidos mostraram a eficiência e eficácia da utilização do Chaff para despistamento em todos os radares testados, sendo o evento considerado um marco para a engenharia naval brasileira.

O trabalho conjunto DSAM-IPqM-empresas realizado na nacionalização do SLDM, como também o desenvolvimento do *software* elaborado pela Diretoria de Sistema de Armas da Marinha-Consórcio Integrador, para lançamento de fo-

Lançamento Boroc pela Fragata *Liberal*



guetes Boroc, são fatos relevantes que ressaltam, mais uma vez, a capacidade tecnológica da indústria e dos profissionais do País. O SLDM representa um marco significativo para a engenharia naval pois é fruto do desenvolvimento cuja tecnologia não é vendida, nem repassada por outros países.



Lançamento do Chaff – modo distração

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Os almirantes abaixo relacionados tomaram posse nos seguintes cargos nos dias indicados:

Comandante da Escola Superior de Guerra: Vice-Almirante Adilson Vieira de Sá (18 de dezembro de 2000);

Chefe da Delegação e da Representação Brasileira na Junta Interamericana de Defesa: Contra-Almirante Carlos Eduardo Araújo Motta (18 de janeiro);

Subchefe de Organização do Comando de Operações Navais: Contra-Almirante Luiz Umberto de Mendonça (19 de janeiro);

Comandante da Tropa de Reforço do Corpo de Fuzileiros Navais: Contra-Almirante (FN) Pedro Wanderley de Freitas (6 de fevereiro);

Comandante do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo: Contra-Al-

mirante (FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro (8 de fevereiro);

Comandante da Divisão Anfíbia: Contra-Almirante (FN) Nelson Américo Leite (13 de fevereiro);

Comandante do Material de Fuzileiros Navais: Contra-Almirante (FN) Paulo Frederico Soriano Dobbin (15 de fevereiro);

Presidente da Caixa de Construção de Casas para o Pessoal do MM: Contra-Almirante (IM) Luiz Antonio da Silva Lima (20 de fevereiro);

Chefe do Estado-Maior da Força de Fuzileiros da Esquadra: Contra-Almirante (FN) José Carlos Ribeiro da Silva (20 de fevereiro);

Comandante do Material de Fuzileiros Navais: Contra-Almirante (FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro (30 de março);

DESPEDIDA DE SERVIDOR CIVIL APÓS 55 ANOS DE SERVIÇO

Foi realizada no Gabinete do Comandante da Marinha, em Brasília, a cerimônia de despedida do Serviço Ativo do Servidor Civil Manoel Carlos Correia, mais conhecido como "Seu Correia", que completou 55 anos de excelentes serviços prestados à Marinha.

Sua carreira teve início em 27 de abril de 1946, quando foi admitido na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Estado da Bahia, onde permaneceu por 27 anos. Em março de 1973, foi movimentado para o Comando do 2º Distrito Naval e, pouco mais de um ano depois, em junho de 1974, foi designado para o então Gabinete do Ministro da Marinha, a fim de assessorar o mais alto escalão da MB, onde deu continuidade ao seu profícuo trabalho até os dias de hoje, excetuados curtos períodos em que emprestou sua experiência à Diretoria de Pessoal Civil da Marinha ou quando esteve embarcado em navios da Esquadra.

Ao longo de sua permanência na Marinha, recebeu as condecorações do Mérito Funcional de 30, 40 e 50 anos; foi-lhe outorgado o Prêmio Mestre Antônio da Silva e foi condecorado com as Medalhas Mérito Tamandaré e Mérito Naval. Seu conceito extrapolou os limites da Marinha, tanto



assim que foi admitido na Ordem do Mérito do Trabalho, no grau de Cavaleiro.

A cerimônia de despedida foi presidida pelo Chefe do Gabinete do Comandante da Marinha, que, em sua ordem de serviço, assim expressou a gratidão da Marinha pelos muitos anos que "Seu Correia" a ela dedicou:

"Despede-se hoje deste Gabinete e da Marinha o Servidor Civil Manoel Carlos Correia, exemplo vivo de servidor, amigo e jovem.

Uma trajetória, sem dúvida, marcante, não apenas pela sua capacidade profissional, mas por aquela de granjear amizades, o que lhe permitiu ser conhecido e querido por várias gerações de oficiais, servidores civis e praças.

Na ocasião em que, pela derradeira vez, deixa este Gabinete e a Marinha, o sentimento de perda que invade todos nós não é maior do que aqueles de gratidão e de amizade. Assim, leve a certeza de que a sua passagem pela Marinha constituiu, para os que aqui estão, verdadeiro exemplo de desprendimento e dedicação ao serviço, que, com certeza, servirá de inspiração àqueles que nos sucederão." (*Nomar* nº 706, 05/02/01)

I REGATA A REMO PODER MARÍTIMO

Foi realizada, na raia do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), a I Regata Poder Marítimo, com a participação de equipes de escaler a remo do Colégio Naval, Escola Naval, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), Cen-

tro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), CIAGA e da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM).

Foram disputadas duas provas. Na modalidade masculina, com a participação de oito escaleres, sagrou-se vencedora a equi-

pe do CIAGA. Entre as quatro equipes femininas, venceu a equipe da DSAM, tripulando o Escaler *Eletron*.

A competição teve o propósito de integrar as diversas OM que possuem este tipo de embarcação e homologar a categoria escaler para



provas oficiais no Campeonato Carioca de Remo.

Em face do sucesso alcançado pelo evento, já está programada a segunda edição da Regata Poder Marítimo, para o dia 30 de novembro de 2001.

(Do *Nomar* nº 706, de 05/02/01)

20º ANIVERSÁRIO DO REBOCADOR DE ALTO-MAR ALMIRANTE GUILLOBEL

Após navegar 197.602,4 milhas náuticas e cumprir 1.320,5 dias de mar, o ReboCADOR de Alto-Mar *Almirante GuilloBEL*, o "Hulk dos Mares", completou 20 anos de serviço, fiel ao seu lema: "Aqui é Real!".

Incorporado em 22 de janeiro de 1981, o navio sempre se destacou em todas as missões que lhe foram atribuídas. Assim foi em suas recentes participação nas comissões Diplomex-99, Dragão XXXIV e



XXXV, Reboque de Alvo em apoio ao Comandos da Primeira e Segunda Divisões da Esquadra, Anfibiex/2000, Varre-dex/2000, Uanfex/2000, Parada Naval alusiva às Comemorações dos 500 anos do DescobrimenTO do Brasil e Grupo-Tarefa no âmbito do Comando do Grupamento Naval do Sudeste (ADEX), além de diversos eventos de salvamento

marítimo (SAR). (Do *Nomar* nº 706, de 05/02/01)

REESTRUTURAÇÃO DA ESQUADRA

Foram extintos, em 31 de janeiro de 2001, os Comandos do 1º e 2º Esquadrões de Fragatas, do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros, do 1º Esquadrão de Corvetas, do 1º Esquadrão de Navios Anfíbios e do 1º Esquadrão de Apoio. Foram criados os Comandos do 1º e 2º Esquadrões de Escolta (ComEsdE 1 e 2) e do 1º Esquadrão de Apoio (ComEsdAp-1), subordinados ao Comando da Força de Superfície.

Em sua Ordem do Dia alusiva à data, o Comandante de Operações Navais assim se manifestou:

"... Baseado no moderno conceito de emprego de forças navais, que têm na organização por tarefas a mais eficaz estrutura de composição dos meios navais para cumprimento das missões atribuídas, haviam sido criados, em 4 de março de 1996, os Esquadrões-Tipo ora extintos. Parte de um propósito maior, a reestruturação da Esquadra, àqueles Esquadrões foram atribuídas as importantes tarefas de conduzir a manutenção e a execução do adestramento das Fases I e II dos meios a eles subordinados.

Embora tal forma de composição das forças navais tenha apresentado os resultados esperados, não pode nossa Marinha furtar-se da basililar obrigação de rever conceitos e de se atualizar. Dessa forma, a experiência colhida nestes quase cinco anos de existência

dos Esquadrões-Tipo permitiu identificar a necessidade de ajustes, sobretudo no que diz respeito à estrutura da Cadeia de Comando e, ainda, melhor aplicação do princípio da economia de meios. Vislumbraram-se soluções, dentre as quais a redução do número de Esquadrões de seis para três.

A definição dos meios a serem subordinados aos novos Comandos dos Esquadrões de Navios, resultado de profundos estudos sobre o emprego, adestramento e manutenção, resultou na seguinte composição:



ComEsqdE-1: seis fragatas Classe *Niterói* e quatro corvetas Classe *Inhaúma*;

ComEsqdE-2: quatro fragatas Classe *Greenhalgh* e quatro contratorpedeiros Classe *Pará*; e

ComEsqdAp-1: dois navios de desembarque-doca

Classe *Ceará*, o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*, três navios-transporte de tropas Classe *Custódio de Mello* e os Navios-Tanques *Marajó* e *Almirante Gastão Motta*.

Consoante com a necessidade do aperfeiçoamento organizacional, aos novos Esquadrões foi acrescentada, além das tarefas anteriormente atribuídas aos Esquadrões extintos, a de supervisionar o adestramento básico da Fase III de seus navios subordinados..." (Do *Nomar* nº 706, de 05/02/01)

LANÇADO LIVRO SOBRE A CONSTRUÇÃO NAVAL

Foi lançado, em 19 de março, no Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, o livro *História da Construção Naval no Brasil*, de autoria do engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles. A edição do livro foi patrocinada pela Fundação de Estudos do Mar e pela Liga dos Amigos do Museu Naval, com apoio do Serviço de Documentação da Marinha e Academia Nacional de Engenharia. Na ocasião, também foi comemorado o 4º aniversário da Liga dos Amigos do Museu Naval.

Em seu prefácio, diz o autor que a "indústria da construção naval no Brasil é muito antiga, vinda dos remotos tempos

coloniais: as primeiras embarcações de tipo europeu construídas em nosso país datam de 1531. Nesses quase cinco séculos de existência contínua, essa indústria passou por altos e baixos, isto é, teve períodos de grande desenvolvimento e prosperidade, intercalados por períodos de decadência e estagnação. Por isso a sua história é particularmente interessante, não só como grata recordação pelas importantes realizações conseguidas nos tempos felizes – inclusive pioneirismos e recordes mundiais – mas também como matéria de reflexão sobre os tempos nebulosos, para que não se repitam no futuro."

O livro é a reunião da série de dez artigos que foram publicados na *Revista Marítima Brasileira* a partir do número de outubro-dezembro de 1997.

“O escrever este livro foi para mim pessoalmente como que uma volta sentimental ao passado, porque sempre fui um apai-

xonado pela engenharia naval, e por isso o início de minha carreira profissional de engenheiro foi em uma atividade de construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro”, destacou o Engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles, autor do livro.

VELEIRO *RIGEL*, CAMPEÃO DOS RANGER 22

A tripulação do Veleiro *Rigel*, do Grêmio de Vela da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), sagrou-se campeã brasileira da classe Ranger 22,



categoria C. O campeonato foi realizado no

2001)

Rio de Janeiro, tendo a categoria contado com a participação de dez veleiros. Na foto, os alunos campeões, os técnicos de vela do CIAGA e o chefe do Departamento de Formação Marinheira da EFOMM. (*Nomar* nº 706/

CONCERTO DA BANDA SINFÔNICA DO CFN



Como parte das comemorações do 193º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais,

foi realizado, em 19 de março, no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, o concerto da

Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais.

Do libreto distribuído ao público que lotou o teatro, extraímos o seguinte trecho:

“No dia 7 de março de 1808, aportavam ao Rio de Janeiro os navios que traziam a Família Real e as cortes lusas.

A Brigada Real da Marinha – origem dos atuais Fuzileiros Navais –, que acompanhou a corte, tão logo desembarcou, realizou um desfile, tendo à frente suas bandas de música e marcial, trajando uniformes vistosos e executando dobrados vibrantes. A população aplaudiu encantada, confirmando o pensamento de Napoleão Bonaparte: ‘*Coloque uma banda na rua e o povo a seguirá, para a festa ou para a guerra*’. A música marcial é a inspiração de todas as Bandas de Música do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN).

A Banda Sinfônica do CFN é composta por cerca de 90 músicos-militares nas graduações de suboficiais e sargentos, com formação e aperfeiçoamento realizados na

Escola de Formação de Sargentos do CFN. Está estabelecida na Ilha das Cobras, no centro da cidade do Rio de Janeiro, local onde foi construída a histórica Fortaleza de São José, em 1736. Pertencente ao Batalhão Naval, foi criada, em sua estrutura atual, na década de 70 e, desde então, vem dando ênfase aos eventos de que participa, atuando como forte veículo de relações públicas para o Corpo de Fuzileiros Navais e para a Marinha do Brasil.

Em 1996, a Banda Sinfônica do CFN apresentou o Brasil no “V Festival Internacional de Bandas Militares”, realizado em Modena, na Itália.”

Sob a regência do Capitão-Tenente (T) Paulo Vieira Costa, cumpriu-se o seguinte programa:

- *Alvorada (Ópera Lo Schiavo)* – A. Carlos Gomes
- *Polonaise Militaire* – F. Chopin
- *A Bela Adormecida* – Tschaikowsky
- *Swing Americano (I'm in Love Again)*
- *All of Me – In the Mood* – G. Sullivan/



S.Simons/J. Garland

– *Ave Maria no Morro* – Herivelton Martins, com participação especial da cantora Telma Costa

– *Spente le Stelle* – G. di Murta/Marie A. Chapelain, com participação especial da cantora Telma Costa e Coro do CFN

– Tangos (*Por una Cabeza* – C. Gardel e A. le Pera / *A Media Luz* – E. Donato / C. Lenzi)

Highland Cathedral – Gillie Chaliun

– *Flash Dance* – Giorgio Moroder Pub

– *1812* – Tchaikowsky

– *Hungarian Dance Nº 5* – J.J. Brahms

– *Quick March the Vedette* – Kenneth Alford

– *Nessum Dorma* (Ópera Turandot) – Puccini, participação especial: Tenor Cabo (FN) Samuel Alves

– *Caruso* – Lúcio Dalla, com participação especial: Tenor Cabo (FN) Samuel Alves

– *Descobridor dos Sete Mares* – Gilson / Michel

– *All I Ask of You* – Andrew Lloyd Webber. Participação especial: cantora Telma Costa e Cabo (FN) Samuel Alves

– *Aquarela do Brasil* – Ary Barroso

Após a execução de música extra-programa, boa parte do público cantou entusiasmadamente junto com a orquestra e o Coro do CFN a *Canção do Marinheiro – Cisne Branco*, que transcrevemos a seguir:

Canção do Marinheiro (Cisne Branco)

Música: Antonino Manoel do Espírito Santo

Qual cisne branco que em noite de lua,
Vai deslizando num lago azul,
O meu navio também flutua
Nos verdes mares de norte a sul.

Linda galera que em noite apagada,
Vai navegando num mar imenso,
Nos traz saudades da terra amada,
Da Pátria minha em que tanto penso.

Qual linda garça que aí vai cruzando os mares

Vai navegando sob um belo céu de anil,
Minha galera também vai cruzando os mares,

Os verdes mares, os mares verdes do Brasil.

Quanta alegria nos traz a volta
À nossa Pátria do coração!
Dada por finda nossa derrota,
Temos cumprido nossa missão!

Linda galera que em noite apagada,
Vai navegando num mar imenso,
Nos traz saudades da terra amada,
Da Pátria minha em que tanto penso.

Viva, viva, viva a Marinha!
Viva a Marinha do Brasil!

PROMOÇÕES DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por decreto presidencial de 29 de março de 2001, contando antigüidade a partir de 31 de março de 2001, os seguintes oficiais:

Corpo da Armada:

Ao posto de Vice-Almirante:

Contra-Almirante José Eduardo Pimentel de Oliveira

Ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra:

Artur Francisco Hoffmann Tozzini
Fernando Eduardo Studart Wiemer
Pedro Fava

Corpo de Fuzileiros Navais:

Ao posto de Vice-Almirante (FN), o Contra-Almirante (FN) Paulo Frederico Soriano Dobbin

Ao posto de Contra-Almirante (FN), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Marco An-

tonio Corrêa Guimarães

Corpo de Intendentes da Marinha:

Ao posto de Contra-Almirante (IM), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Márcio Menezes Mendonça.

NOMEAÇÃO DE ALMIRANTES

Foram nomeados, por Decreto Presidencial de 29 de março de 2001, os seguintes Almirantes, para os cargos discriminados a seguir:

Vice-Almirante (FN) Marcelo Gaya Cardoso Tosta: Comandante do Pessoal do Corpo de Fuzileiros Navais

Vice-Almirante José Eduardo Pimentel de Oliveira: Diretor de Ensino da Marinha

Vice-Almirante (FN) Paulo Frederico Soriano Dobbin: Comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra;

Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis: Diretor de Assistência Social da Marinha;

Contra-Almirante Luiz Sérgio Oneto Araújo: Subchefe do Comando de Operações Navais;

Contra-Almirante Lúcio Franco de Sá Fernandes: Centro de Análises de Sistemas Navais;

Contra-Almirante Tiberio César Menezes Ferreira: Comandante da Força de Superfície;

Contra-Almirante Afonso Barbosa: Comandante da Escola de Guerra Naval;

Contra-Almirante Marcos Martins Torres: Comandante da 1ª Divisão da Esquadra;

Contra-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira: Comandante 2ª Divisão da Esquadra;

Contra-Almirante Celso Guimarães

Lapa: Adido Naval nos Estados Unidos da América e Canadá;

Contra-Almirante José Carlos Cardoso: Comandante da Força Aeronaval;

Contra-Almirante Ricardo Sérgio Paes Rios: Subchefe do Comando de Operações Navais;

Contra-Almirante Marcelo Victor de Uzeda: Chefe do Estado-Maior do Comando-em-Chefe da Esquadra ;

Contra-Almirante Luiz Umberto de Mendonça: Comandante do 6º Distrito Naval;

Contra-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli: Coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha;

Contra-Almirante (IM) Márcio Menezes Mendonça: Diretor do Centro de Controle de Inventário da Marinha;

Contra-Almirante Artur Francisco Hoffmann Tozzini: Subchefe de Comando e Controle do Estado-Maior do Ministério da Defesa;

Contra-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer: Subchefe do Estado-Maior da Armada

Contra-Almirante Pedro Fava: Diretor do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira;

Contra-Almirante (FN) Marco Antonio Corrêa Guimarães: Subchefe de Inteligência do Estado-Maior do Ministério da Defesa. (*Bono Especial* nº 201/01)





COLÉGIO NAVAL – 50 ANOS!